VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 26. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 JÚNIUS 27.



Babka Jánosné, Nyíregyháza állomás árufeladási pénztárosa példamutatóan látja el munkáját. Tervét átlagosan 117 százalékra teljesíti.

(Kovács Géza felv.)

FÉLÉVI SZÁMVETÉS

Néhány nap és lezárjuk az első félévet. Az év második fele az eseményekben, feladatok egész sorával várja a vasutas dolgozókat. Erre az időre esik a vasutasélet évenként ismétlődő két nagy eseménye: a *vasútüzemi értekezlet* és a *vasutasnap*, majd megkezdődik az *őszi forgalom*, hogy aztán az év hátralévő részében teljesen ez töltse ki a vasutas dolgozók munkáját, érzés- és gondolatvilágát.

Ezen a fontos fordulóponton helyénvaló *egy kis számvetés*. Visszapillantás a lezajlott félévre, hogy felmérve a végzett munkát, eredményeink és erőnk tudatában, de nem feledkezve meg hiányosságainkról sem, leszűrjük a tanulságokat és ezek hasznosításával fogjunk hozzá a ránkváró feladatok megoldásához.

Ha a vasúton folyó munkaverseny fontosabb célkitűzéseinek első félévi értékelését nézzük, látjuk, hogy *nem dolgoztunk rosszul*, egyes tervteljesítőknél hónapról hónapra szép teljesítmények születtek és előreláthatólag jó eredménnyel zárjuk a félévet. A kocsifordulóidőt májusban a tervezett négy nap helyett 3.84 napra, a kocsiberakási tervet 103 százalékra, a dolgozó rakott kocsiállag napi tervét 102. az áruszállítási tonnatervet 100.4 az irányvonati tonnatervet 107,1, a rakodási időt 140,4 százalékra teljesítettük. A személyvonatok éveleji 27—17 százalékos késését 9.9 százalékra, a munkásvonatokét 22—11 százalékról 7.1 százalékra csökkentettük. A pályafenntartási szolgálat fenntartási tervteljesítése 190,39 százalék, a különféle költségek csökkentésénél pedig a ráfordítás 58,83 százalék. A pályafenntartás tehát 41,17 százalékos megtakarítással büszkélkedhet.

Június első két dekádjában naponta átlagosan 11 352 kocsit raktunk meg és ezzel a berakási tervet 101,3 százalékra teljesítettük. A teherkocsik átlagos terhelését 14.43 tonnára emeltük (101,6 százalék), napi átlagos 11 640 kocsi kirakásával pedig 99,9 százalékos eredményt értünk el. A kocsifordulót a tervnek megfelelően 3.76 napra csökkentettük, tehát itt is elértük a 100 százalékot.

Annál kevésbé kielégítő a tehervonatok átlagos terhelése, ami az első négy hónapban tervezett 677, 696, 738, 723 tonnával szemben csak 668, 683, 691, illetve 689 tonna volt. tehát *egyszer sem érte el a 100 százalékot.* A júniusi adat még nem áll rendelkezésünkre, de abból, hogy a dolgozó tehervonati mozdonyok egynapi állaga nagyobb volt a tervezettnél, tehát *több volt a mozdonyfelhasználás az előirányzottnál*, arra lehet következtetni, hogy az átlagos terhelés ebben a hónapban sem éri el a kívánt mértéket. Baj volt a mozdonyfélfordulóval is: *teljesítése csak 85 százalékra sikerült.* Annál nagyobb hiba ez, mert az átlagos terhelés és a mozdonyfélforduló fontos önköltségcsökkentő tényező.

A jó eredmények bizonyára minden vasutas dolgozót büszke örömmel töltenek el, ugyanakkor azonban a hiányosságok láttán fel kell, hogy ébredjen bennünk *a vasutasbecsület hangja, a vasutas felelősségérzet is.* Ez a két nemes jellemvonás az elmúlt évek során mindig éles körvonalakkal domborodott ki a vasutas dolgozók munkájában, valahányszor arról volt szó, hogy a vasúti szállítás jobbá, gyorsabbá, gazdaságosabbá tételével kell segíteni az országépítést. *Ilyen feladatok előtt állunk most is, ezért időszerű ismét a vasutasbecsületre, a vasutasok felelősségére hivatkozni.*

Az üzemek dolgozói április végén, május elején sorra kötelezettséget vállaltak az évi terv határidőelőtti teljesítésére, a termelékenység növelésére, az anyagtakarékosságra, a termékek minőségének javítására *A vasutasok kötelessége, hogy a szállítás mennyiségének és jó minőségének fokozásával segítsék a vállalások sikeres végrehajtását.* Az év második fele azért is ró még nagyobb feladatot a vasútra. mert ez az időszak már *felkészülés a második ötéves terv megkezdésére.* Ebben az évben befejezzük a népgazdaság erőinek azt az átcsoportosítását, amelyet pártunk 1953 júniusában határozott el. Az átcsoportosítás befejeztével a második ötéves tervben ismét nagyobb mértékben fejlesztjük a nehézipart. Az erre való készülődés, az elszállításra váró áruk mennyiségének növekedésében, minőségének javulásában miniméműségének bizonyos változásában érezteti majd a hatását és erre kell felkészülnie a vasútnak. a vasút minden dolgozójának a munkaverseny segítségével.

Az erre irányuló szándék és erős akarat már meg is nyilatkozott a vasúti üzemek, szolgálati helyek dolgozóinál, amikor csatlakoztak a húsz budapesti üzem felhívásához. Megnyilatkozik abban, hogy üzemeink, szolgálati helyeink sorra teljesítik igeretük időarányos részét és sokan előnyt is szereznek második negyedévi terviik határidőelőtti befejezésével. *Ezen van most a hangsúly, ez az, amit folytatni és használni kell a következő negyedév, a nyári szállítások jó befejezésének és az őszi forgalom megkezdésének munkájában. A negyedéves tervek túlteljesítése az, amit a vasutasbecsület diktál, a vasutasok felelőssége kötelességünkké tesz.*

Persze nem minden szolgálati ágnak van negyedévi terve. A forgalmi szolgálatnak például nincs olyan értelemben, mint a műhelyi szolgálatnak, a vontatásnak, vagy a pályafenntartásnak. Hogyan harcolhat mégis a negyedévi tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért a forgalom, amelyre a következő negyedévek munkájának legfontosabb része esik? *Úgy, ha naponta teljesíti feladatát, ha mindennap továbbítja az elszállításra felkínált árut, ha nem hagyja torlódni az elegyet, nem tűri, hogy kiterheletlen, rosszul rendezett vonatok késleltessék a szállítást, pazarolják a drága üzem- és emberanyagot, időt és költséget stb.*

Ezek annak a számadásnak lényeges szempontjai, amelyeket a félév fordulóján, a vasútüzemi értekezlet, a vasutasnap és az őszi forgalom kezdete előtti hetekben, az Alkotmány ünnepe közeledtével minden dolgozónak figyelembe kell vennie. *Az 1955. év második fele nemcsak a terv minden részletében való teljesítésének, túlteljesítésének időszaka, hanem a második ötéves terv felkészülésének ideje is. Ha ezt a feladatot a vasutas dolgozók becsülettel és felelősségérzettel oldják meg, nagy lépéssel viszik előre a szocializmus építését.*

AZ ADOTT SZÓ KÖTELEZ

A vasút szolgálati helyein is kemény munka folyik ezekben a napokban a féléves terv sikeres befejezéséért. Egymás után érkeznek a hírek, amelyek a féléves terv határidőelőtti befejezéséről számolnak be.

ÉLENJÁRNAK A TERVTELJESITÉSBEN

a járműjavítók, ami igen örvendetes, hiszen az őszi forgalom sikere nagymértékben függ a javítási munkák időelőtti elvégzésétől. *Legkorábban* készült el félévi tervével a *Debreceni Járműjavító ÜV:* 22 nappal előbb tett pontot a félévre. Nagy lendületet adott a debreceniek versenyének az osztályok párosversenye, amelyben a VI. és a VII. osztály fej-fej mellett harcolt az elsőségért, s amelyből végül a VI. osztály került ki győztesen, áprilisi 114, májusi 123 százalékos tervteljesítésével. A mozdonyosztály dolgozói nagyjavításból hárommal, futójavításból pedig két darabbal készítettek többet a tervezettnél. A *Landler Jenő Járműjavítóban* 11-én, a *Miskolci Járműjavítóban* pedig 14-én történt meg a félévi terv befejezése. Ugyancsak 14-re teljesítette félévi tervét *Szombathely* is. Itt áprilisban és májusban a felajánlott 125 darab teherkocsi fővizsgával és középjavítással szemben 226 darab készült el. Az *Északi Járműjavító* június 18-án fejezte be félévi termelési tervét. A határidőelőtti tervteljesítésben nagyrésze van a mozdonyosztály, a motorosztály és a kovácsműhely jó munkájának

A DÉLI-FŰTŐHÁZ

dolgozói június 15-én tettek eleget félévi kötelezettségüknek. Szénmegtakarításban 110, a százelegytonnakilométer-terv teljesítésénél 124, a haszonkilométer-terv teljesítésénél 110, a mozdonykilométer-tervnél 117, a kocsijavítási terv teljesítésénél 103 százalékos eredményt értek el.

A VASÚTTERVEZŐ VÁLLALAT DOLGOZÓI

örömmel jelentik, hogy 9 millió 255 ezer 599 forintot kitevő félévi tervelőirányzatukat június 21-én teljesítették. Az eredményhez nagy mértékben hozzájárult a húsz budapesti üzem által kezdeményezett versenybe való bekapcsolódás és a *Központi Vezetőség* márciusi határozatának szem előtt tartása, amelynek eredménye a félév végére körülbelül 1,6—2 millió forint közötti tervezési megtakarítás lesz. *(Szabó Lajos leveléből.)*

A HATÁRIDŐ ELŐTT NYOLC NAPPAL,

105,6 százalékos teljesítéssel fejezték be félévi tervüket a *Kőbánya-felső pályaudvaron* székelő *Villamos Felsővezeték Építésvezetőség* dolgozói. A dolgozók most arra törekszenek, hogy elnyerjék az élüzem címet. *(Bácsi Mihály leveléből.)*

AZ ÉVES TERV TÚLTELJESITÉSÉÉRT

indított verseny első eredményei *Szolnok állomáson* máris jelentkeztek a féléves terv időelőtti befejezésében. Az állomás dolgozói féléves tervüket *június 21-én globálisan befejezték.* A tehervonatok átlagos terhelési tervének teljesítése 102, a fajlagos kocsimozdítási terv teljesítése 106, a kocsitartózkodás 109, az irányvonati terv végrehajtása 114 százalékos. A menetrendszerinti indításnál a terven felül három százalékos túlteljesítést értek el. A Szolnokon kezdeményezett, a vonatok húsz százalék többterheléssel való indítását célzó mozgalom is jó eredménnyel biztat, mert június 21-én már 102,1 százalékos teljesítést értek el a terhelési tervnél. *(Dienes László leveléből.)*

A NYUGATI MŰSZAKI KOCSISZOLGÁLATI FŐNÖKSÉG

dolgozói is büszkén jelentették, hogy első félévi tervüket *június 18-ra befejezték.* A szolgálati hely minőségi és önköltségcsökkentési tervét is teljesítve, a második negyedév minden hónapjában tartja az élüzemszintet.

114,3 SZÁZALÉKOS EREDMÉNYT

értek el önköltségcsökkentési terv teljesítésénél *Püspökladány* fűtőház dolgozói, akik június 18-án fejezték be első félévi tervüket. A szénmegtakarításban 111, a százelegytonnakilométer-tervnél 106. a mozdonykilométer-tervnél 108,6 ,a haszonkilométer-tervnél 105,7. a kocsijavítási-tervnél 106,8 százalékos az eredményük.

Naponként és kocsinként két aranyfrank megtakarítás

Budapest—Soroksári út állomás dolgozói a sok-sok iparitelep, gyár, üzem mellett a nagyforgalmú *Budapesti Kikötőt és a Nagyvásártelepet* is kiszolgálják. Kiváló vasutasokra, élenjáró munkára van szükség ahhoz, hogy zavartalanul elvégezzék sokrétű munkájukat.

Élenjárókban nem szűkölködik az állomás. *Pintér Ferencné, Gálik Margit* kocsifelírók mellett ott találjuk *Szilágyi Orbán* kocsimestert és brigádját akik már ötödik hónapja élüzemszinten dolgoznak. Három kiváló forgalmi brigád közül *Honvári József* rendelkező forgalmi szolgálattevő, az üzemi bizottság elnökének brigádja jár az élen: az átlagos terhelést 115, a kocsikifutási tervet 115, a fajlagos kocsimozdítási időt 119, a kocsitartózkodási egységidőt pedig 102 százalékra teljesítette. Mindez jóval a sztahanovista szint fölött van. Hasonló jól dolgozik *Papp Antal* és *Boroczki György* brigádja is.

Az állomás példamutatóan törekszik a takarékos gazdálkodásra. *Torjai Ottó*, főállomáselőljáró olyan sikereket ér el az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésében. amire büszke lehet az egész állomás. Januárban még átlagosan 14,7 órát tartózkodtak az idegen kocsik az állomáson. *Torjai Ottó* szorgalma, a felekkel való jó együttműködése révén ez májusban 6,1 órára csökkent.

Ha rövid számítást végzünk és tudjuk azt, hogy a RIV-kötelékben futó nyugati kocsik után naptári naponként két aranyfrankot, vagyis négy devizaforintot fizetünk ki, akkor látjuk, hogy havonta 2118, az öt hónap alatt pedig 10 590 devizaforintot raktak a Soroksári úti vasutasok népgazdaságunk takarékjába. Hasonló a helyzet a PPV-kötelékben futó népi demokratikus államok és a *Szovjetunió* kocsijainál. azzal a különbséggel, hogy ott lényegesen alacsonyabban szabták meg a kocsikért fizetendő pönálét.

Budapest—Soroksári út dereák vasutasai a rejtett tartalékok feltárásával, becsületes munkával segítik a vasút önköltségének csökkentését.

„Egyéni érdekem is, hogy résztvegyek a munkaversenyben"

— Látogatás a Miskolci Járműjavítóban —

Hat esztendeje, hogy a szocialista munkaverseny gyökeret vert hazánkban. Azóta az öntudatos munkások jelszava lett: *„A munka nálunk becsület, dicsőség és hősiesség dolga"*. A munka jó minőségű elvégzése, a termelékenység növelése becsület dolgává vált, a jó munkával járó megbecsülés dicsőséggel övezi, a selejt elleni harc, a tervek teljesítéséért, a határidők betartásáért folyó küzdelem pedig hősökké avatja a hétköznapok munkásait. És az erkölcsi elismerés mellett megtalálja a dolgozó egyéni érdekét is.

Takács Ernő, a Miskolci Járműjavító sztahanovista mozdonylakatosa hengerfúraton dolgozik. Derűs tekintetét a dicsőségtáblára veti. Az ő fényképe is hónapok óta ott van a legjobbak között. A mozgalom első percétől résztvesz a versenyben. Ennek köszönhető, hogy

második ötéves tervét már ez év decemberében befejezi.

Ez az igyekezet pénzre átváltva 300—320 forinttal többet jelent havonta.

— *A munkásember nemcsak az anyagiakat nézi* — mondja komolyan. — *Bennem az is megvan, hogy mindig többet és többet akarok adni a népgazdaságnak.*

És *Takács* elvtárs ahogy mondja, úgy is tesz. Hiszen

nem lehet elválasztani a becsületes munkát az indítéktól,

a nemes hajtóerőtől, hazánk felvirágzásától, népünk szeretetétől.

A vállalat néhány dolgozóját, akik hősi munkával és kiváló szakértelemmel jártak eddig is élen a munkaversenyben: *Csősz Gyula* kazánkovácsot, *Vizi András*, személykocsi-zárlakatost, *Kolozsvári Lajos* kovácsot és *Kolozsvári József* üzemlakatost kiemelt fizetéssel jutalmazta. Ezek a dolgozók. régi sztahanovisták — akiket *„aranykezűeknek"* neveztek el — 1600—1700 forint kiemelt fizetést élveznek.

Királyházi elvtárs szegcsavaresztergályos mindenütt ott van, ahol szükség van rá. Azelőtt géplakatos volt, de nem volt szegcsavaresztergályos, értett hozzá, elvállalta. Átlagteljesítménye eléri a 170 százalékot és 1600 forintot keres. A versenyben való részvétel mintegy 600 forinttal emeli jövedelmét.

— *Egyéni érdekem is, hogy résztvegyek a munkaversenyben* — mondja *Királyházi* elvtárs. — *Amikor Rákosi elvtárs 1949. szeptember 20-án arról beszélt, hogy a munkaversennyel az ország újjáépítését meggyorsíthatjuk, hogy a versenyben való részvétel az egyéni boldogulást is elősegíti, nem sokat gondolkoztam azon, hogy hol a helyem, 1928 óta vagyok a műhelyben, de csak a felszabadulás óta ismerem azt az érzést, ami előrehajt.*

A mellette lévő társára mutat.

— *Ördögh* elvtárs itt volt segédmunkás és ma már 130 százalékra teljesíti normáját és selejtmentesen dolgozik. Hát hogyne állna neki is érdekében, hogy többet termeljen. Meg aztán hála is van a világon. A múltban ezt nem érhette volna meg. — Majd hozzáteszi. — Mind a ketten igyekvő emberek vagyunk, az pedig nem hoz rosszat. Már otthon gondolkoztam rajta, mi lesz a holnapi munkával. Mindig bejövök kezdés előtt megnézni, rendben van-e minden. Mert a verseny úgy húz engem is, meg Ördögh elvtársat, mint a mágnes.

Néhány egyszerű szó, egyszerű munkásemberektől, akik látják, hogy népük boldogulása, saját boldogulásuk is.

A biztonságos közlekedésért



Fehér István és Nagy Béla, a debreceni műszaki kocsiszolgálati főnökség kocsivizsgálói éber, körültekintő munkával, egymást segítve készítik elő a vonat biztonságos útját.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Az önköltség csökkentése, a termelékenység emelése minden pártszervezet állandó feladata

Az elmúlt évben a vasúton is lábrakapott jobboldali elhajlás, egyik-másik vezető opportunizmusa miatt az önköltség ahelyett, hogy csökkent volna, emelkedett. Sok volt a fegyelmezetlenség, a felesleges tolatás, a gépmenet, az ácsorgás, a gőztartás, az árukár.

Pártunk Központi Vezetőségének márciusi határozata után a vasúton is fokozott harc indult a párt vezetésével a termelékenység növeléséért, az 1955. évi 1,7 százalékos önköltségcsökkentési terv teljesítéséért, melynek legtöbb lehetőségei adva vannak. *Az önköltségcsökkentést segíti elő a most bevezetett összekapcsolt mozgalom széles elterjesztése, mely tervszerűbbé teszi a vonatközlekedtetést,* a gépek felhasználását, csökkenti a gépre és vonatravárást, gyorsítja a kocsifordulót, segíti az utazási sebesség növekedését, a széntakarékosságot és egyben magasabb keresetet is biztosít a dolgozóknak.

Az önköltség csökkentése a dolgozókon múlik

Különösen a vontatási és a forgalmi dolgozók tehetnek sokat az összekapcsolt mozgalom sikeréért. *Az önköltségcsökkentést fokozottan segítik az újítók és ésszerűsítők is, akik új eljárásaikkal sokszáz dolgozó harcát teszik könnyebbé és eredményesebbé az önköltségcsökkentési feladatok végrehajtása során.* Az önköltség csökkentése elsősorban a dolgozókon múlik. Ezért nagy jelentőségű, hogy a párt- és tömegszervezetek aktívái megmagyarázzák a dolgozóknak a termelékenyebb munka, a csökkenő önköltség jelentőségét, amely szorosan egyezik az állam és a dolgozók egyéni érdekeivel is, mert az életszínvonal emelését segíti.

Az önköltség csökkentéséért folytatandó politikai munka feladatát a pártszervezetek többsége vezetőségi ülésen és aktívaértekezleten tárgyalta meg, majd a dolgozók elé tárta a szolgálati hely lehetőségeit, helyes határozatokat hoztak az önköltséget csökkentő, élenjáró módszerek terjesztésére. *Több pártszervezet vezetősége eredményesen támaszkodik a szolgálati helyek műszaki dolgozóinak tapasztalataira, javaslataira. Pártmegbízatásként adják ezeknek az elvtársaknak egy-egy önköltségcsökkentési módszer kidolgozását,* melynek végrehajtásáról aztán beszámolnak a pártvezetőség előtt. A helyes módszerek elterjesztését a pártszervezetek a népnevelőkre bízzák. A *józsefvárosi pályafenntartási főnökség* pártszervezete például megbízta az egyik pályamester elvtársat, dolgozza ki a vágánygépkocsivezetők számára az üzemanyagtakarékosság és a túlóra csökkentés módszerét. A módszereket később népnevelőértekezleten ismertették.

Ferencváros pályafenntartási főnökségén az önköltségcsökkentés érdekében műszaki brigádokat alakítottak. Ugyanitt a munkamódszer átadására egy másik helyes kezdeményezés is született. *A felszabadulási és kongresszusi versenyben legjobb eredményt elért dolgozókat, ifjúmunkásokat meghívják a népnevelőértekezletre, ahol azok elmondják tapasztalataikat, munkamódszereiket.* A jó módszerek terjesztésében kiváló eredményeket érnek el *Varga Béla* és *Asztalos Zoltán* ifjúgárdisták, a Nyugati-pályaudvar dolgozói, akik a rakodási gépek jobb kihasználására, a számadáselválasztás teljes felszámolására mozgósítják maguk körül a dolgozókat.

Szavak helyett tetteket

Az önköltségcsökkentésért vívott harcban számos pártszervezet még nem ér el kellő eredményt. Ha az okokat vizsgáljuk csakhamar kiderül, hogy ezeken a helyeken tettek helyett gyakran csak szavak vannak. Beszélnek a termelékenység emeléséről, az önköltség csökkentéséről, de nem magyarázzák meg, hogyan lehet ezeket megvalósítani. Igen sok szolgálati hely pártvezetősége elkeseredett amiatt, hogy nem születtek első felhívásaik nyomán azonnal nagy eredmények. Itt aztán a helyi lehetőségek szívós feltárása helyett a közömbösség, a megnyugvás kapott lábra. Eredménytelenségüket azzal „magyarázzák", hogy technikai berendezésük nem teszi lehetővé az önköltségcsökkentést. Azt mondják: *csak akkor lehet emelni a termelékenységet, csökkenteni az önköltséget, ha megszünik területükön a műszaki elmaradottság.*

Ez az álláspont gyökerében hamis. Száz és száz szolgálati hely bizonyítja be naponta, hogy a vasút önköltségét a mostani adottságok között is lehet és kell is csökkenteni. Igaz, hogy több új mozdonnyal, új kocsival és egyéb korszerű berendezésekkel könnyebben lehetne emelni a termelékenységet. Igaz, és erről a lehetőségről sem mondunk le, *nehéziparunk fejlődése biztosítja a termelékenység emelésének ezt a módszerét. De ahhoz, hogy több új mozdonyt, több új kocsit kapjunk, mostani helyzetünkben kell csökkenteni a vasút önköltségét, gazdaságosabbá tenni a szállítást, hogy ezzel is elősegítsük a nehézipar fejlesztéséhez szükséges anyagi javak megteremtését.*

A termelékenység emelése, az önköltség csökkentése azt követeli pártszervezeteinktől, hogy javítsák meg a termelés pártellenőrzését. Ne elégedjenek meg a szolgálati vezetők beszámoltatásával, hanem maguk is tanulmányozzák a gazdasági mutatók alakulását, a gazdaságosság lehetőségeit. A *kecskeméti pályafenntartási főnökségen* a pártvezetőség havonként értékeli a gazdaságossági mutatókat, ismeri az egy talpfára eső vágányszabályozási, vagy az egy talpfacserélésre eső költségeket. A feladatokat megvitatják a vezetőkkel és a dolgozókkal, a népnevelők pedig állandóan magyarázzák a gazdaságosság helyzetét, terjesztik a jó módszereket. Igy érték el, hogy az egy talpfára eső vágányszabályozási költség áprilisról májusra egy forint 32 fillérről egy forint 21 fillérre csökkent, az egy talpfa cserére eső költség, pedig, míg áprilisban öt forint 20 fillért, addig májusban már csak három forint 60 fillért tett ki.

A nevelők egyedül nem érhetnek el sikert

Számos pártszervezetnél tapasztalható, hogy az önköltségcsökkentés és a termelékenység emelésének megoldását csak a vezetők feladatának tekintik. A lehetőségeket részletesen megvitatják a szolgálati helyek főnökeivel, esetenként a középvezetőkkel is, de a szolgálati hely dolgozóit már nem mozgósítják kellően a feladatok végrehajtására. A budapesti MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV pártszervezete, amely általában elég jól dolgozik, észrevette, hogy baj van az önköltséggel. A feladatokat megbeszélték a szolgálati hely műszaki vezetőivel, de az üzem dolgozóinak segítségét már nem kérték. *A dolgozók nélkül pedig döntő javulást nem lehet elérni. A legjelyesebb javaslatok, a legjobb módszerek sem valósíthatók meg a dolgozók aktív részvétele, lelkes munkája nélkül.*

A Központi Vezetőség március 4-i határozata utat mutat számunkra, egyértelműen szabja meg feladatainkat. A határozat végrehajtására pártszervezeteinknek kell vezetni, mozgósítani a dolgozókat. Fel kell számolni az agitációs munka hibáit, melyeket már korábban feltárt a Központi Vezetőség 1954. február 8-i határozata. Segítséget kell nyújtani a jó módszerek kidolgozásához és azok terjesztéséhez. A termelékenység emelése, az önköltség csökkentése nem kampány, hanem minden pártszervezet és pártbizottság állandó feladata, mely a szocializmus ügyének végső győzelmét készíti elő.

Juhász Miklós,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Bíztunk a pártban, bíztunk a jövőben

Elmondta: Szabó József főintéző, Budapest Józsefváros állomás dolgozója

Sosem felejtem el, hogy hat-hét éves koromban télvíz idején cipő nélkül mentem a vajnagykereskedőhöz tejért.

— Hát te hova tetted a cipőd? Elitta az apád, mi? — rivallt rám.

— Nem itta. Nem iszik.

— De jól keres. A vasútnál van. Mi is ott?

— A raktárban dolgozik — mondtam.

Közben teletöltötte a kannámat és kéjelegve nézte, hogy egyre sűrűbben kapkodom a lábam. Nézhette is a vastag szőrmebundája alól! Nyújtotta a kannát, de amikor kapni akartam érte, visszarántotta:

— No, mondd meg katonásan, hogy hívnak?

— Szabó Jóskának, de adja már azt a tejet, mert megfagyok.

— Majd anyád küldd a tejért! Nem elég, hogy szegény vagy, még szemtelen is. Hallatlan, hogy milyenek ezek az erzsébeti kölkök!

Alig éreztem a lábam, úgy futottam a havas földön hazafelé. Anyám ijedten szaladt elém.

Pityeregve mondtam el, hogy miket mondott a vajas. Anyám bevitt a szobába, ahol öt testvérem ugrott felém, várva a reggeli tejet. Mindannyian cipő nélkül voltunk, én voltam a legedzettebb, azért mentem tejért.

Anyám bedugott az ágyba, aztán lehelni kezdte a lábamfejét, mert azt hitte, megfagyott. Már alig pihegett, de még mindig fújta, fújdogálta, az arca elkékült az ijedségtől.

Soha többé nem tudtam elfelejteni a vajasékat. A fiúkkal együtt jártam iskolába, aki mindig akkora vajas kenyeret hozott, hogy alig bírta fogni. Anyám elhozta az ételmaradékot onnan, ahol mosott, mi azt ettük. Ez meg kényszeredetten, undorodva nézi a vajaskenyeret!

Nem tudtam belenyugodni, hogy miért kell lenni szegénynek és gazdagnak. Miért kell anyámnak a mosókonyhában leélni az életét? Ott ugráltunk mi is, de anyám mindig kizavart.

— Ne lábatlankodjatok itt! Menjetek az utcára!

Évek múltán, József Attila verseit olvasva, mindig eszembejutottak ezek az évek.

„S mert hegyvidéknek ott a szennyes!
Idegnyugtató felhőjáték
a gőz s levegőváltozásul
a mosónőnek ott a padlás —"

Szivemhez közel nőttek ezek a sorok, mert azt is mondták, hogy ami körülöttünk van, az nem jó. Változtatni kell rajta!

De csak később éreztem igazán, hogy mit jelent az élet a szegény embernek. Asztalos szakmát tanultam, de csak nagy ritkán kaptam munkát.

Dolgoztam Csepelen a durvahengerdében, reggel 7-től délután 4-ig, s utána nem egyszer a másik műszakba mentem a finomhengerdébe. Este tizenegykor annyi erőm alig volt, hogy hazamenjek. Amikor a bértinket ötven százalékkal levették, küldöttség ment a főmérnökhöz. A négy küldött között én voltam az egyik.

A mérnök mérgesen kinyitotta az ablakot:

— A kaput nézzék meg! Aztán ugassanak!

A kapun ott lógott a fekete tábla: „Munkáslevétel nincs". S a kapu előtt százával álltak az emberek.

Kimentünk a főmérnöktől, egyenesen a szocdem. pártba, ahol nagy szavakkal megígérték, hogy segítenek, csak tartsunk ki. Egész nap agitáltunk, beszéltünk. Talán egy hónapig tartott a sztrájk, eredménytelenül.

Ebben az időben találkoztam össze Vágó Jóskával, gyerekkori játszótársammal. Kikérdezett, hogy élek, mit csinálok? Elkeseredetten beszéltem el mindent.

— Ne légy olyan borúlátó! No, gyere csak!

Azzal elvitt magához, s beszélni kezdett. Osztályharcról, osztályellentétről magyarázott, burzsoáziáról, forradalomról. Először kavarogtak bennem a fogalmak, de lassan kezdtem mindent megérteni.

A Csillag utcai szemináriumokon és kultúresteken, ahol megszerettem József Attilát, lassan kivilágosodott előttem minden. Vasárnap kirándultunk a budai hegyekbe, ott beszélgettünk. Plakátokat ragasztottunk, feliratokat festettünk a gyárak falára.

Negyvenegyben kerültem a vasúthoz, Ferencvárosba, fékezőnek. Amikor negyedik napra végre Lázár állomásfőnök elé kerültünk, megtartotta az „intelligencia vizsgát". Hátratett kézzel sétált, szemlélgetett velem, írók, színészek neveit kérdezte.

— Ahhoz, hogy fékező legyek, minek ez?

— Az ne érdekelje magát. Lelépni!

Nem volt ritka a 80—100 órás szolgálat. De az ember meggondolta, hogy otthagyja-e, mert másutt munkát sem kapott.

Amikor kitört a háború, az volt a feladatunk, hogy leszagassuk a Szovjetunióról szóló hamis plakátokat. Éjnek idején jártunk plakátot ragasztani, feliratot festeni. Ilyen jelszavakat írtunk: „Munkások! Harcoljatok a fasizmus ellen! Harcoljatok a békéért, éljen a Szovjetunió!" Ha elfogtak valakit, azt agyonverték, megkinozták, s nem valószínű, hogy újra meglátta a napvilágot.

A feleségemmel sok éjszaka plakátoztunk. Akkor még ő se gondolta, hogy egyszer kormánykitüntetett tanácstag, a pesterzsébeti MNDSZ titkára lesz.

Én se álmodtam, hogy a párt megbecsült tagja, MÁV főintéző leszek, Józsefvárosban. Bíztunk a pártban, nagyon bíztunk a jövőben. De arra nem gondoltunk, hogy ezt a jövőt mi is megérjük.

Jobban vigyázzunk az exportos-kocsik minőségére

Szob állomás dolgozói vállalták, hogy második negyedévi tervüket élüzemszinten teljesítik. Az első két hónap értékelése alapján magasan az élüzemszint felett teljesítettük a tervet. A júniusi első dekád eredménye is arra mutat, hogy állomásunk megkapja az élüzem jelvényt. Nagy utat tettünk meg, amíg tavaly ilyenkori 50—60 késett vonatot az idén leszorítottuk 2—3-ra.

Hogy továbbra is jó munkát végezhessünk, ahhoz valamennyi vasutastársunk segítségére szükségünk van. Az a kérésünk, hogy *állomásainkra nagyobb gondot fordítsanak az exportos-kocsikra* és csak minden tekintetben kifogástalan kocsikba rakassák be a féllel a küldeményt, mert állomásunkon sok felesleges munkát okoz a felületesen megrakott kocsik átrakása vagy javítása. Az elmúlt hónapban 425 nálunk javításossá nyilvánított kocsiból 129-et a feladási állomások hibájából kellett lebárcázni. Az utóbbi időben különösen *Ceglédről* érkezett állomásunkra sok olyan kocsi, amelyet a csehszlovák elvtársak nem vettek át. Ugylátszik Cegléd állomás kereskedelmi szolgálata nem tartja szivügyének az exportterv határidőelőtti teljesítését.

Garaba István,
Szob állomás

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Ebben az esztendőben húszmillió hektár szűz- és irtványföldet vesznek művelésbe a *Szovjetunióban.* A kis falvak — a leendő szocialista városok alapjai — már most is nagy mennyiségben kapnak gépeket, építőanyagokat, traktorokat. Ezeket a közelmúltban épített vasutakon szállítják.

Augusztusra újabb 667 kilométer hosszúságú keskenyvágányú vasutat létesítenek az ideiglenes forgalom lebonyolítására. Szeptemberben két normál nyomtávú, 240 kilométer hosszú vonalat adnak át a forgalomnak.

A szűzföldek vasútvonalai részére a motorvonatok tervezését és építését is megkezdték. Az első 300 lóerős kísérleti példányok július elsejére készülnek el.

★

Befejezéshez közeledik Csehszlovákiában annak a kétvágányú vasútvonalnak az építése, amely *Csehszlovákiát* összekapcsolja a *Szovjetunióval.* A vonal egy részén — *Kassa* és *Trebejava* között — már rendszeresen közlekednek a vonatok.

★

Vorozsiny szovjet vasútmérnök újításáról számol be a *„Gudok"*. Az újítás lényege, hogy a mozdonykazán hamuládájának szekrényét csavarok helyett csapszegekkel, úgynevezett „tüskékkel" erősítik a tűzszekrényhez. Ezzel a módszerrel a szekrény levételének ideje harmadára csökken.

★

A moszkvai fővonalnak külön vasutas rádióadója van. A rádióadóállomáshoz 14 000 vasutas lakásnak, közös szállásnak rádióvevője tartozik. A rádióban a közelmúltban *Petrov* elvtárs, Moszkva körzeti mozdonyvezető számolt be arról, hogyan nyújtja meg mozdonyának a két mosás közötti futási idejét. A műsorszerkesztők változatosságra törekednek. Az elmúlt esztendőben több mint háromszázan szerepeltek a mikrofon előtt. A vasutasok rádiója szórakoztató műsort is sugároz, s gondoskodik arról, hogy a moszkvai körzet vasutasai gyorsan értesüljenek az őket érdeklő eseményekről.

★

Az utazóközönség kényelmére egyes vonalakon bevezették, hogy a jegyvizsgálónál az utas a visszútra megváltathatja a jegyét, hogy ne kelljen időt töltenie ezzel az állomáson.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

A Német Demokratikus Köztársaságban most jelent meg G. P. *Tyutikov* szovjet mérnök *„Új technika a vasúti üzemben"* című könyve. A rendkívül érdeklődésre számot tartó mű a mozdonyjavítás megszervezésének új, tökéletesített eljárásait, valamint a moszkvai rendezőpályaudvaron bevezetett haladó munkamódszereket ismerteti.

EGYESÜLT ÁLLAMOK

Az amerikai vasutak deficitje az elmúlt esztendőben mintegy 500 millió dollárra emelkedett. A kormány — ennek hatására — máris terveket készít, hogy „a vasutaknak nagyobb rugalmassági lehetőséget biztosítson". Az ilyenfajta biztosítást persze elsősorban a dolgozók érzik a bőrükön. Az amerikai vasutasok már ismerik az efajta „rugalmasságot" és nem kérnek belőle. El vannak szánva arra, hogy a sztrájk fegyverével élnek, ha a vasút deficitjének csorbáját rajtuk akarják kiköszörülni.

JAPÁN

Beszámoltunk arról, hogy egy vasúti komphajó elsüllyedésekor 157 ember vesztette életét. A japán vasutak elnöke, a szerencsétlenség ügyének tisztázása során lemondott állásáról. A közvélemény megnyugvással fogadta a lemondás hírét, mert elsősorban az elnököt okolják azért, hogy rövid időn belül már ez a második rendkívül súlyos jellegű vasúti katasztrófa Japánban.

AUSZTRIA

Az osztrák igazságügyi közlöny rendeletet közöl arról, hogy Ausztria függetlensége visszaszerzésének 10. évfordulója alkalmából kibocsátott amnesztiarendeletet azokra az osztrák vasutasokra is ki kell terjeszteni, akiket politikai tevékenységük miatt „büntettek" meg.

Új vasútvonalak épülnek Jugoszláviában

Jugoszláviában az 1955. évi társadalmi terv alapján nagyarányú vasútépítés folyik. Mint a Vecsernye Novoszti című lap közli, megkezdődött a Belgrád és Bar közötti vasúti fővonal építése. Ezenkívül két új vasútvonal épül Macedóniában, mégpedig az egyik Kumanovo és Kriva Palanka, a másik pedig Bakarno Gummo és Szopotnica között.

Szerbiában Brodica—Majdanpek, Bor—Vranogrnac, valamint Deszpotovac—Ravna Reka között épül új vasút.

LEGFŐBB ÉRTÉK AZ EMBER



Ödülö szovjet vasutasok egy csoportja a szocsi „10 éves Október" vasutas szanatórium festői szépségü parkjában. (Foto Agenszstvo)

Műhelyeink készülnek az őszi forgalomra

AZ ŐSZI FORGALOM sikerét a műhelyek munkája alapozza meg. A műhelyek feladata, hogy a megviselt, sérült mozdony- és kocsiparkot az év első hat-hét hónapjában üzemképes állapotba helyezzék.

Mit jelent ez gyakorlatilag?

Azt, hogy a mozdonyok időszakos vizsgálatait augusztus végéig, szeptember közepéig elvégezzék, a felszaporodott középjavításokat befejezzék. *A mozdonyjavítási állagot a járműjavítókban az őszi forgalom ideje alatt tíz százalék, a teherkocsi javítási állagot pedig a járműjavítókban és a vontatási műhelyekben öt százalék alá kell szorítani.* Hogy ezt elérjék, júniusban, júliusban és augusztusban a tervezett teherkocsijavításokon felül még 1000 kocsit kell megjavítani.

A JÁRÓMŰJAVÍTÓKBAN és a fiókműhelyekben lázas munka folyik ezeknek a célkitűzéseknek megvalósításáért. Pedig sok nehézséggel kell megküzdeni.

Nagy nehézséget okoz a *munkaerőhiány.* A hiányzó munkaerőt túlórázással pótolják. Olyan munkákról, amelyek nincsenek szoros kapcsolatban az őszi forgalommal, a munkásokat átcsoportosították a javításokra. Munkaerőt nyertek azzal is, hogy a járómű korszerűsítéseket átmenetileg szüneteltetik. Nem mindig kielégítő az anyagellátás sem.

A munka, a nehézségek dacára jó ütemben, tervszerűen folyik. Járóműjavítóinknak szeptember 30-ig 230 mozdonyfővizsgát, 190 főjavítást, 261 középjavítást kell elvégezniük. Június 20-ig *a mozdonyfővizsgát 88, a mozdonyjavítást 141 százalékra teljesítették. A teherkocsi fővizsgák teljesítése 100, a középjavításoké 150 százaléknál tart.*

A fiókműhelyi időszakos mozdonyjavítások teljesítése áprilisban 107,4, májusban 105 százalék volt. *A fiókműhelyek kocsijavítási állaga* május közepéig 9 százalékot tett ki, azóta ezt az állagot lényegesen csökkentették.

Nem elég azonban csak darabszámot nézni. Legalább olyan fontos a javítások *jó minősége.* Különösen a kazánmunkák minőségére kell ügyelni. A lemezillesztések, szegecslyukak összedörzsölése, a szegecselés a lehető legtömörebb legyen. Gondosan kell végezni a hegesztéssel történő idomfalak összeerősítését, stb.

A KOCSIJAVÍTÓ MŰHELYEK dolgozói elsősorban azt tartsák szem előtt, hogy *a kocsijavítási átfutási időt a legkisebbre csökkentsék* és a darabszám teljesítése mellett ugyancsak a minőség szempontjait helyezzék előtérbe.

A Központi Vezetőség határozatának megfelelően törekedni kell a *javítási költségek csökkentésére.* Ezt elsősorban a *cserejavítás rendszerének továbbfejlesztésével* lehet elérni. Ujabb szakmákra és alkatrészekre kell kiterjeszteni a cserejavítást, a cserealkatrész-raktár feltöltésével egyidőben. Ez a javítások idejét is csökkenti.

Az őszi forgalomra készülés hátralévő idejében tegyenek meg mindent műhelyeink a darabszámszerinti javítási terv túlteljesítésére, a jó minőségű munka fokozására és a javítási költség csökkentésére. Kövessék a tervteljesítésben és a minőségi munkában élenjáró *Szolnoki Járóműjavító,* a javítási költségek csökkentésénél pedig a *Szombathelyi Járóműjavító* példáját, ahol a ráfordítási költség 87,9 százalékos volt.

RÓLUNK VAN SZÓ

A világ békeszerető millióinak figyelme *Helsinki* felé fordul. A *Messuhalli* ünnepi köntöst öltött csarnokában kezdte meg munkáját a *„népek parlamentje".* Kilencven ország 2500 küldötte azokról a fontos kérdésekről tanácskozik, amelyeknek megoldása biztosítja a mindannyiunk által forrón óhajtott szilárd, tartós békét. Rólunk van szó. Ezért vagyunk ott gondolatban a 2500 küldöttel. A magyar vasutas dolgozók ezrei röpgyűléseken, csoportos beszélgetéseken emlékeztek meg a mindannyiunk számára oly fontos eseményről.

Együttérzésüknek, szilárd békeakaratuknak a vasutasok tettekkel adnak kifejezést. A békebizottságok állhatatos felvilágosító munkájának sikerét igazolja, hogy a dolgozók megértették: a béketábor országaiban

a békéért folyó harc legfontosabb módszere a termelés növelése,

az önköltség csökkentése, a haza szakadatlan erősítése.

A dolgozó nők a békeharc élén

Ennek a harcnak az élén menetelnek az édesanyák, akik megértették, hogy úgy kell őrizni a békét, mint gyermekeink álmát. Ezért van az, hogy az *Északi Járóműjavítóban* 300 dolgozó nő közül 278 versenyben van. Ezért büszkélkedhetik a *Szolnoki Járóműjavító,* hogy több mint féléve nincs üzemében olyan dolgozó nő, aki 100 százalék alatt teljesítené tervét. Igazolatlan mulasztás, késés soraikban nem fordult elő. A békebizottság minden két hétben az ebédszünetet felhasználva, kultúrműsorral egybekötött kisgyűlést tart, ahol megmagyarázzák a legfontosabb nemzetközi eseményeket.

Falu Sándor elvtárs, az Északi Járóműjavító békebizottságának elnöke arról beszél, hogy

a dolgozók körében megnőtt az érdeklődés a nemzetközi kérdések iránt

és ezeknek összegyűjtése, megválaszolása nem egyszer problémát okoz. Ötletes megoldás a *„Felelünk a nemzetközi kérdésekre"* békegalambbal díszített kék levelesláda, melyet egyre több békebizottság készít. Így azoknak a dolgozóknak a kérdése is eljut a békebizottsághoz, akik esetleg a nyilvánosság előtt feszélyezve érzik magukat.

Tettekkel a békéért

Azoknak a kezében, akik ismerik a békemozgalom eredményeit, céljait, gyorsabban forog a szerszám — sebesebben szánt a toll, szorosabb az összefogás. Az Északi Járóműjavítóban a napokban próbálták ki *Romhányi Ferenc* és *Fekete Benjámin* újítását, a nyersolajszivattyú próbapadot. Az újítás célja, hogy a jövőben ne kelljen külső üzemben végeztetni a nyersolajszivattyúk javítását. Másfél évig dolgoztak az újításon. *Baumann Szilveszter* DISZ-brigádja terven felül készítette el a padot.

A XII. osztály motorműhelyében újtípusú teher-vágánygépkocsi tűnik a látogató szemébe. *Rátkai* elvtárs, az osztály helyettes vezetője büszkén magyarázza, hogy a tervezőket *Temesi, Szakács, Keserű* és *Helm* elvtársakat az a gondolat vezérelte, hogy minél több kényelmet biztosítsanak a dolgozóknak. A Csepel Diesel-motorral hajtott tehervágánygépkocsit jó rugózattal látták el, a vezető ülve, kényelmesen végezheti munkáját. Az első próbamenet sikeres volt. Most készül hozzá két pótkocsi és a dolgozók a *Béke Világtalálkozó* tiszteletére fogadták: munkájukat úgy végzik, hogy a terhelési próbát július első dekádjában megtarthassák.

Féltő gonddal a gyermekért

A felszabadulási versenyben győztes *Megyeri István*-brigádja meglett férfiakból áll. Egyikük-másikuk már két háború vérzivatarát élte át. Együtt fogyasztják el ebédjüket és közben gyerekeikről beszélnek. És ilyenkor lehetetlen nem gondolni arra, hogy hogyan óvják meg őket az általuk átélt borzalmaktól. Ezért vállalták, hogy terven felül elkészítik egy motorkocsi sebességváltóját és három motorszállító keretet. És sorolhatnánk tovább; *Micskó János* sztahanovista brigádja terven felül 200 darab hordrugó készítését vállalta, *Simó Mihály* rugókovács brigádja a *Béke Világtalálkozót* 187 százalékkal köszöntötte és sokan mások vállaltak ilyen munkát.

Őrizzük mindannyian úgy a békét, mint ahogy *Micskó Jánosék, Baumann Szilveszterék, Simó Mihályék,* segítsük a 2500 küldött munkáját úgy, ahogy *Romhányi Ferenc* és *Fekete Benjámin* és akkor nem lehet kétséges, hogy *„a béke mivelünk győzni fog".*

Az ország legnagyobb gyorsdarabárus pályaudvarán

Naponta mintegy 80 gyűjtőkocsi indul hét gyorsdarabárus vonatba sorolva. *Nagykanizsa, Pécs, Szeged, Békéscsaba, Győr, Debrecen, Miskolc* felé *Budapest-Józsefvárosról.*

A pályaudvar központjában, legforgalmasabb, legmozgalmasabb szolgálati helyén járunk, a csarnokban. A csarnok ívalakban húzódik, közepén hosszú sorban mint széttárt karú óriások állnak a betonoszlopok, kitárt karjukon tartva az üveggel szegélyezett betonmennyezetet. A csarnok két oldalán gyűjtőkocsik sorakoznak, várva, hogy újabb és újabb küldemények kerüljenek „ölükbe". Motoros targoncák, rakodógépek sürögnek forognak, munkások rakják nagy szakértelemmel a kocsikat.

Ami tetszik

A havi jelentés szükszavúan így ír a berakómunkások sikeréről: *kocsikihasználás élüzemszintje 104 százalék — teljesítve 111 százalék.* Nézzük meg mit jelent a valóságban az, hogy 7 százalékkal túlteljesítették az élüzemszintet. *Ráczi Lászlóné* főtiszt kalauzol a kocsik között, sorra nézzük valamennyit.

Itt van például a váci gyűjtőkocsi: *a rakterület a lehető legjobban kihasznált, a könnyebb áruk a nehezebbek tetején, minden csomag biztonságosan elhelyezve.* E kocsiba rakott áruk biztosan nem fognak megmozdulni sem a tolatásoknál, sem menetközben. Vagy 20 csomag élesztő áll egymásra rakva, úgy elhelyezve, hogy a csomagok egymást is tartsák. Előttük egy nehezebb láda, amely szintén biztosítja szállításközbeni mozdulatlanságukat.

A rakodás tehát jó, a rakterület gazdaságosan kihasznált, az áruk szakszerűen elhelyezve, óva a szállítási károktól. *Valamennyi küldeményen feltűnő helyen elhelyezve, kifelé néz a jól olvashatóan kiállított bárca.* A bárcák egyben azt is elárulják, hogy a távolabbi rendeltetésű áruk, a szabályoknak megfelelően, a kocsi belsejébe kerültek. A többi kocsiban is hasonló rend uralkodik.

Ami nem tetszik

Érdekes, mégis előfordul, hogy a rendeltetési állomásokon, hibáztatják Józsefvárost, hogy a leadásnál egyes küldemények nehezen kezelhetők. *Ráczi* elvtársnő megmagyarázza az okát: *gyakran későn jön egy-egy darabáru, melyet azonnal továbbítani kell. Ilyenkor nincs idő arra, hogy a csomagokat átrakjuk. Így fordul elő, bár igen ritkán, hogy további rendeltetésű áru kerül a kocsi előterébe, mely aztán a kirakodásnál kisebb zavarokat okoz.*

Ha már a hibáknál tartunk, mondjuk el a józsefvárosiak panaszát is. A kocsikat gyakran piszkosan hagyják. Itt van például a szegedi *Collis* kocsi, száma: Ggu 113 551. (Sajnos nem tudják honnan irányították ide a vagont.) Padlózatát téglaszínű por borítja, lehet, hogy festék. A kocsiban bőr- és textiláru. *Ki lesz a felelős, ha a textiliát „átfesti" a téglaszínű piszok?* Hasonló állapotú a GO 147 303-as kocsi is. Padlózata meszes — és a kocsiban élesztő küldemény.

A berakodómunkások idejéből órákat vesz el a kocsik pótlólagos takarítása, de — mint a példák is mutatják — a kocsik mégis piszkosak maradnak. Nem is csoda, hisz a GO 147 303-as kocsit csak alapos mosással lehetne „tisztába tenni". Kisorolására nincs lehetőség.

Az *„Óvd az árut"*-mozgalom nemcsak azt jelenti, hogy óvatosan rakodjunk. Mit sem ér az óvatos rakodás, még a jó kocsikihasználás sem, ha a piszok tönkreteszi az árut. A leadási raktárnokoknak az ilyen kocsit nem szabadna elfogadniuk és ha már szabálytalanul elfogadták, akkor Józsefvárosban miért éppen a legkényesebb *Collis* kocsinak használják fel?

Olyan kérdések ezek, amelyeket érdemes megvizsgálni, mozgósítani a dolgozókat a hibák kijavítására, hisz az árukár nemcsak az élüzem Józsefváros becsületét rontja, hanem a vasútnak is súlyos károkat okoz, mert a megrongált áruért joggal követel kártérítést a szállíttató fél.

A szovjet munkamódszerek alkalmazása a siker alapja

Nincs az a fővonal, amelyen nagyobb utasáramlás volna, mint így tavaszutón a bodrogközi kisvasút 100 kilométernyi hálózatán. No, persze *aránylagosan* értjük az összehasonlítást és inkább azt akarjuk vele jelezni, milyen fontos közlekedési eszköze Bodrogköz parasztságának a kisvasút, amely a *Felső-Tiszatáj* s a *Hegyalja* új életre zendülése idején valósággal ontja a földekre a kapások seregét, később a kenyércsata aratóhadát, még később a tengeri betakarítás, a szüret sokezernyi részvevőjét.

Szalagszerű fenntartás

A Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség, amelyhez a kisvasút fenntartása tartozik, ezen az alaposan igénybevett vonalon vezette be először *a futószalagszerű felépítményi fenntartás szovjet módszerét.* A vonal négy szakasza közül az *Elágazástól Tiszakarádig* terjedő XIV-es pályamesteri szakaszt jelölték ki a szalagszerű fenntartásra.

Az új fenntartási módszer már érezteti jó hatását a felépítmény állapotában, de június 1 óta még hatásosabb, mert a XIV. szakasz *gépesített szakasz lett: elektromos talpfaláverőket kapott.* Az első napokban *a dolgozók görbe szemmel néztek a gépekre.* Így volt ez vagy 8—10 napig. A szokatlan munka, a gyakorlatlanság miatt 101—107 százalékról 70—80 százalékra esett a teljesítmény. De egy szép napon azon vették észre magukat *Kiss Károly, Kiss Géza, Gerék Sándor* és *Héri János,* a gép kezelői, hogy beletanultak az új mesterségbe, megszokták a *„sosem fáradó"* masinát, amely örökös egykedvű zúgással a lehető legjobban tömöríti a kavicsot. Egyszerre csak azt látták, hogy *javul munkájuk minősége, növekszik a teljesítmény és ezzel arányban nő a kereset is.* Krampácsolással egy ember legfeljebb 20—24 talpfát ver alá naponta, tehát egy négytagú brigád 96-ot, addig a gép ennek kétszeresét, sőt háromszorosát. Így aztán megbarátkoztak a géppel a brigád tagjai.

Melegcsákány-váltás

Nagy része van ebben *Kádas István* elvtársnak, az aggregátor kezelőjének, aki mint afféle *gépészes* ember nagy kedvvel fogott az „új szakmához", miután a kétnapos gépkezelői tanfolyamot elvégezte. Váltig biztatta társait *Juhász* pályamesterrel és *Huszti* József előmunkással együtt, hogy csak a kezdet nehéz. Ugy is lett. *Homor János* elvtárs, pályafenntartási főnök pedig úgy akarja fokozni a gépesítés hatékonyságát, hogy a brigád létszámát két fővel felemeli. Ilyen létszám mellett két embernek nem lesz maid egyéb dolga, mint hogy a kiágyazást, padkanyesést végezze, négy pedig állandóan működésben tartsa a vibratorokat. Így a gépek kihasználása emelkedik, teljesítménye nő, a munka még inkább meggyorsul.

Valamennyi szakaszon bevezették a *Nyefjodov*-féle folyamatos *kisbrigádos felépítményfenntartást.* Ugyancsak állandóan alkalmazott szovjet módszer ma már minden szakaszon a *melegcsákány-mozgalom,* amelynek lényege, hogy a hat tagú brigádban négy ember állandóan aláver, kettő pedig pihen, *a csákány azonban sosem nyugszik,* mert a pihenők 8—10 talpfa után váltják a fáradókat.

Ilyen munkamódszerekkel májusban a szakaszok között tíz érte el a sztahanovista szintet. A pályafenntartási főnökség 102,41 százalékra teljesítette májusi fenntartási tervét.

Az együttműködés eredménye

Van azonban még valami, ami szintén kitűnő hatással volt a jó tervteljesítésre: *a szakvezetés és az üzemi szervek jó együttműködése.* Ez különösen azért kívánkozik említésre, mert nem mindig volt meg. Év elején a szakvezetés, a pártszervezet és az üzemi bizottság is *a maga külön útját járta.* A márciusi határozat ébresztette rá az elvtársakat, hogy együtt kell dolgozni, különben szétforgácsolódnak az erők. *Homor János* főnök elvtárs segítségért fordult a pártszervezethez, amikor látta, hogy egyedül hiába küzd a sok igazolatlan mulasztás és egyéb fegyelmezetlenség ellen, ide a párt és a szakszervezet nevelő, agitációs munkája is kell. Sokáig folyt a vita taggyűlésen, négyszemközt, de aztán hamar kialakult az együttműködés, s azóta minden két hétben pártvezetőségi ülésen beszélik meg a termelés időszerű kérdéseit, keresik a segítség módjait. A főnök pedig a szombatonkint szokásos műszaki megbeszélésekre meghívja *Chinoványi* elvtárs párttitkárt. Meg is van az eredménye.

Nagy gondot okozott például nemrég a szakvezetésnek a fűtőházi szellőző-berendezés átalakításához rendelt *cementkupok* késése. A *lábatlani cementgyár* csak szeptemberre vállalta a kupok szállítását. A főnök a pártszervezet segítségét kérte. A pártvezetőség levelet intézett a cementgyár pártszervezetéhez. A közbelépésnek meg lett a hatása, *25 darab kúp egy hét múlva megérkezett és nyolcat már fel is szereltek.* Szeptemberre, amikorra eredetileg ígérték a kupok szállítását, valamennyit beépítik és felújított szellőző berendezéssel működik majd a fűtőház.

Jelentkeznek a sztahanovista-ankét eredményei

A második negyedévi verseny indulása előtt a *Budapest-Keleti pályaudvar* dolgozói sztahanovista-ankétot rendeztek az élenjáró dolgozók részvételével. Az állomás kezdeményezéséhez a fűtőház és a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói is csatlakoztak, úgy hogy a sztahanovista ankétból tömbértekezlet lett.

Az ankéton több határozat született munkánk megjavítására. Most, a második negyedév befejezése előtt a határozatok hatása jó eredményekben jelentkezik. Büszkén jelentjük, hogy *induló vonataink késését 0,5 százalékra csökkentettük, ami kiemelkedő teljesítmény.* A tolatások jó megszervezésével *felszámoltuk eddigi lemaradásunkat a fajlagos kocsimozgatásnál és ennél a tervtényezőnél 110 százalékos tervteljesítést értünk el.* Felszámoltuk a kocsifordulónál is első negyedévi elmaradásunkat. Kereskedelmi szolgálatunk a kocsikihasználás 104 százalékos élüzem szintje fölött 118 százalékra teljesítette ezt a versenypontot. *Budapest-Déli pályaudvarral való párosversenyünkben is az élre kerültünk,* mert amíg az első negyedévben minden hónapban alul maradtunk, addig áprilisban 3:2, májusban 5:1 arányban nyertük meg a párosversenyt.

Szécsényi Géza
ÜB-elnök,
Budapest-Keleti pályaudvar

Új csúcseredmény Rákosrendezőn

Rákosrendező állomás dolgozói csakúgy mint az első negyedévet, a második negyedévet is élüzemként akarják befejezni. Ebben az igyekezetükben az utolsó napokban jobbnál jobb eredmények születtek az állomáson. A június 22-ről 23-ra virradó éjjel például 38 vonattal 1610 kocsit fogadtak feltartóztatás nélkül és 1531 kocsit gurítottak le, illetve rendeztek vonatokká. *Ez új csúcsteljesítmény.* A jó munkáért dicséret illeti *Beleznai László* állomásirányítót, *Szalókai István* külső forgalmi szolgálattevőt, *Nagy László* gurítási előmunkást és a második műszak valamennyi dolgozóját.

Negyedszer sorsolják a Harmadik Békekölcsönt

Június 29-én *Siófokon* negyedszer kerül sor a Harmadik Békekölcsön kötvényeink sorsolására. Ezúttal újabb 59 millió forintot fizet vissza államunk a dolgozóknak.

A Harmadik Békekölcsön negyedik sorsolásával együtt egymilliárd 889 millióra emelkedik a visszafizetett összeg.

Átlagos teljesítménye: 203 százalék



Simon István, a Szolnoki Járóműjavító GV. VIII. osztályának tengelyesztergályosa 203 százalékos teljesítményével segíti az üzem tervének teljesítését.

(Kovács Géza felv.)

Végig a Balaton mellett (I.)

Úton vagyunk, hogy megnézzük: hogyan csinosítják, hogyan tartják rendben a balatoni állomásokat. Most csak a déli résszel ismerkedünk.

Tegnap fergeteges szél tépte a vonalmenti fákat. Még most is sötét felhők úsznak az ég alján. A Balaton haragoszöld vizét fehér tarajú hullámok csipkézik. Szeszélyes idő: a következő negyedórában már süt a nap, egyszeriben megváltozik minden, a „magyar tenger" derűsen kék lesz, az üdülők arcán boldog öröm csillog.

Siófok... Első állomásunk. Minden újrafestve, tisztaság, rend. Mindezt jól kiegészíti az Utasellátó: csinos kerti asztalok, székek, virágok. A várótermek, a mellékhelyiségek, az előtér, gondos kezek, *Aradi Jánosné* és társai munkáját dícsérik. Az őrházaknál *Szabó Lajos* váltókezelő a motorja a csinosításnak.

— *Szeretem a szépet, szeretem a virágokat* — mondja *Szabó* elvtárs. — *Nem is hiszik, mennyire vágyom közéjük, sietek hozzájuk.* Eszünkbe jut a régi magyar közmondás: *„Aki a virágot szereti, rossz ember nem lehet".* És talán hozzátehetnénk: az ilyen vasutas a munkáját, a vasutat is jobban szereti, vigyáz rá, őrzi, óvja. *Szabó* elvtárs is így van vele.

Az állomás részt vesz a szakszervezet által indított országos tisztasági versenyben, s emellett külön vetélkedés folyik a pécsi és a szombathelyi igazgatóság balatoni állomásai között. Errefelé azt állítják, hogy a zalai oldal vezet a versenyben, mert megkapták már az előtér csinosításához elengedhetetlenül szükséges sárga murvát. A déli oldalon általános a panasz, hogy a pécsi igazgatóság II. osztálya az idén nem látta el murvával az állomásokat.

Balatonföldváron az állomásépület valóságos kastély benyomását kelti. Szépségét az előtér rontja, akárcsak a többi állomását. Hiányzik a kedves sárgaszínű „gyep", a murva. Földváron még most sem szerelték fel a kutat. Az utasok szinte ötpercenként keresik az ivóvizet. A IV-es pályamesteri szakasz elkésett a peron vasszerkezete és a váróterm padok festésével. A virágágyak szegélyét nem hozták rendbe. Pedig *Bíczó József* és *Bóza János* málházó is segít nekik: a felvételi épület két oldalán húzódó élősövényt szabályos mértani testté nyesték.

Fonyód is várja az új köntöst: a sárga mezt, de úgylátszik hiába. *Kovács János* pályamester a múlt évről maradt murvával tölti fel a kitaposott részeket. Büszkén említi a Szabadság-üdülő jegykiadóőrségét, mint a vonal díszét. *Szentpáli János* pályaőr gyönyörű virágágyai, sziklakertje, a maganevelte leanderek és buja muskátlik gyönyörködtetik a nézőt. A nap fénye még élénkebbé teszi a frissen felszórt sárga murva színét, amit még a múlt nyáron tett félre. *Szentpáli* elvtárs két év alatt kilencszáz forint jutalomban részesült, a megállóhely gondozásáért, csinosításáért.

— *Ha adunk magunkra* — mondja — *mindjárt másként néznek ránk az utasok is. Valahogy közelebb kerülnek hozzánk, vasutasokhoz.*

Igy is van. Az évi munka után pihenni, üdülni vágyó dolgozókat kellemesen érinti a gondozott, csinos, tiszta állomás, jó fényt vet a vasutasok munkájára. Megvan tehát az értelme, hogy állomásaink az eddiginél is többet törődjenek területük, épületeik és környezetük tisztaságával, csinosításával.

Érettségi a vasúti pályafenntartási technikumban

Az egyik hosszú asztal mögött a diákok izgatottan, a másik mögött a tanárok, szintén izgatottan... A jövő műszaki tisztjei tesznek itt bizonyságot arról, mit tanultak az elmúlt négy évben. S „vizsgáznak" tanáraik is: eredményes volt-e tanítási módszerük.

A 4/d. érettségizik... Az osztály első csoportja van soron: két lány, két fiú. A magas, fekete, határozottnak tűnő *Geiger Éva*, a szelidebb *Mánya Anna*, s a fiúk: *Csákányi Pál* és az eminens tanuló, az osztályelső, a „büszkeség": *Fresz János*. Reggel nyolc óra. Az elnök már a kérdések között matat, aztán az ünnepélyes csendben átnyújtja az első tételeket, magyar irodalomból.

— *Pali, mit kaptál?*

Még szabad beszélni egy pillanatig. De máris elfoglalják helyüket, hogy hozzákezdjenek a tételek kidolgozásához. A jegyzetpapírra egy-egy szó kerül. emlékeztetőül; aki *Vörösmarty* hazafiságáról beszél, odaírja: *Szózat, Honszeretet*, aki *Déry Tibor Feleség* című regényéről, annak papírján ez szerepel: nagy viták a párt- és munkásábrázolás kérdésében... Aztán feláll az első, *Csákányi Pál*, s felelni kezd.

★

A *Vasúti Pályafenntartási Technikumnak* ez az első osztálya, amely elhagyja az iskolát. A technikumot a MÁV alapította, azzal a fontos és nagyon helyes céllal, hogy biztosítsa a MÁV műszaki tisztjeinek utánpótlását. Ehhez azonban hozzá kell tenni: éppen a gyakorlati oktatás terén van ok panaszra. Miért?

Az érettségi bizonyítványban ez a hat tárgy szerepel: magyar, történelem, matematika, felépítmény, alépítmény, műhelygyakorlat. Nem véletlen, hogy ebben az osztályban is, de a többiben is, a leggyöngébb eredmények éppen műhelygyakorlatból vannak. Talán azért, mert az elméletet nem tudják a gyakorlatban megoldani? Bizonyára ilyen diák is akad, ám a többség — jogosan — panaszkodik az iskola műhelyének elhanyagolt voltára. Maga az iskola is „társbérlő" csupán, egyetlen emelete van... Most adódna a Váci úton egy remek helyiség; az Épületgépészeti Technikum Budára költözik. Az Oktatásügyi Minisztérium Tervosztálya azonban a korszerű laboratóriummal, műhellyel felszerelt iskolába általános gimnáziumot akar helyezni, noha a MÁV két más épületet is felajánlott érte.

Mindezt talán nem is tennénk szóvá, ha itt az érettségin, az osztályzatokat vizsgálva, nem volna szembetűnő az elmaradás éppen a gyakorlati oktatásnál.

★

A magyar feleletek általában jól sikerülnek.

— *Köszönöm, elég* — szakítja félbe a felelőket az elnök határozott hangja, s ilyenkor feszült figyelem követi az elnök mozdulatát: most osztályoz, vajon hányast ad?...

Az első zavar *Mánya Anna* történelem feleleténél adódik. Tétele a szabadságharcról szól s zavarában összecseréli 1919-el, a proletárdiktatúrával. Arról beszél, hogy a gyerekeket nyaralni viték, hogy biztosították a 8 órás munkaidőt... A tanár megállítja, helyes útra vezeti s ezután értelmes mondatok, okos gondolatok következnek s így — ha jól „osztályoztunk" — a közepest biztosan megkapja.

— *No, most jönnek a nehéz tárgyak* — sóhajt *Geiger Éva*. — *Matematika, alépítmény, felépítmény.*

Valahogy így sóhajtott, ilyen gondterhelten, négy évvel ezelőtt is, amikor a technikum első osztályának első órájára elment.

— *Köszönöm, elég* — hallatszik újra az elnök szava, s *Geiger Éva* mosolyog. Alépítményből felelt, ám alig beszélt három-négy percig, félbeszakították: látszik, hogy nagyon tud...

S a többiek is kitesznek magukért. *Csákányi Pál* a gépesített vágányfektetés előnyeiről tart érdekes „kiselőadást", az imént még kissé félénk *Mánya Anna* a felépítmény történetét ismerteti. Már nem „drukkolnak", a kezdeti izgalomnak nyoma sincs.

★

A négy érettségizett közül *Fresz János* jelentkezett egyetemre. Kitűnő tanuló, érettségije is kiválóan sikerült.

— *Mérnök szeretnék lenni* — mondja — *és aztán, mérnöki minőségben a vasúthoz kerülni.*

Csákányi Pál, Geiger Éva, Mánya Anna néhány hét múlva munkába állnak.

—*Szeretnénk jól megállni a helyünket, hiszen mi vagyunk a technikum első fecskéi: egy kicsit rólunk ítélnek majd és ez nagy felelősséget jelent* — magyarázza *Geiger Éva.*

Látni, hogy ezt a felelősséget komolyan veszik. Legalább olyan komolyan, mint az érettségi vizsgát — ahol az előbb olyan remekül helytálltak...

Gáti Károly

Vasútépítő munkások között

BÜSZKÉN ÁLL a nyíregyházi szép vasútállomás, hirdeti népünk alkotóerejét, munkáját. Az új állomás helyén tíz éve még a lebombázott régi épület kormos falai rémítettek. Aki látta és látja az újat, különbséget tehet a múlt és a jelen között. A nyíregyházi vasutasok sem felejtik a bombaszántotta pályaudvart.

A szétrombolt vágányok helyreállításakor nem ügyeltek arra, hogy szakszerűen kavicsba ágyazott talpfákon feküdjön a sínpár. A vasúti közlekedés gyors helyreállítása volt a fontos. Szétszaggatott síndarabokból „tákolták" össze a vágányokat. Ezek csak korlátozott teherbírású vonatok közlekedését biztosították. S most az állomás területén 22 vágányt át kell építeni. A munkát több mint száz munkás végzi.

Hatházi József brigádja a vágánybontásnál dolgozik. Portáldarukkal emelik ki helyéről a toldott, foldott régi vágányt. A gép szinte kiszakítja a kavicságyból a bordákat. Nyomában *Tőkés Ferenc* brigádja szedi ki a tíz évvel ezelőtt összekapart ágyazatot. Kavics, zúzottkő, korhadt fadarabok, vagondarabok, bombaszilánkok kerülnek elő: a háború tetemei.

— *Vajon kit ölt meg ez a bombaszilánk?* — kérdi *Csáki István*, kezében egy előkerült tenyérnyi rozsdás szilánkot felmutatva.

Egy percre megáll a kezekben a szerszám, földre ereszkedik a csákány és a szemek rettenve nézik a gyilkos vasat.

— *Dobd el Pista. Ne juttasd eszünkbe a múltat* — mondja az egyik munkás — *jó lesz a vasgyűjtő fiúknak.*

Csáki István egy villanyoszlop tövébe dobja, aztán tovább folyik a munka.

TÁVOLABBI VAGONBÓL SZÓRJÁK a zúzott követ. Ez kerül majd az új ágyazatba. Tömítik, döngölik a kavicsot. Biztos alap kell a 24 méteres sínnek. Biztosan mehet majd rajta a 424-es.

— *Adj csak egy pohár vizet Marika!* — szólítja oda a vízhordó lányt *Pásztor István.*

A lány teletölti a poharat, hogy lecsorog a víz a földre. Az idős munkás egyhajtásra Az idős munkás egy hajtásra megissza és még eggyel kér. Jólesik a víz a sültszalonnára. Letörli homlokáról az izzadtságot, aztán folytatja a munkát.

Vezényszavakat hoz a meleg szellő.

— Hooó rukk!... Hooó rukk!... húúzd meg!...

Z. Kiss Sándor brigádja ingujjra vetkőzve illeszti helyére a sínt. Karjukon kidagad az izom.

— *Jól van* — mondja *Román Mihály* elvtárs, aki a vágányépítési munkálatokat irányítja.

A MUNKÁSOK KIFÚJJÁK MAGUKAT, pihennek egy kicsit. Aztán újra hallatszik a vezényszó: — egy kicsit jobbra... még egy kicsit... még. Jól van. Elég.

Mérik a nyomtávot, a vízszintet. Amott talpfát fektetnek a kőzuzalékra, mert terv szerint az állomáson elektrodinamikus berendezést építenek a közeljövőben és a betonalj alkalmatlan lenne. Román elvtárs újításával végzik a singombolást. A talpfából nem szedik ki a csavarokat. csak meglazítják, annyira, hogy behelyezhessék a sínt. Az időmegtakarítás mellett előnye az új módszernek, hogy nem lazul ki a csavarmenet.

Román elvtárs a pártjelvény mellett büszkén viseli az *„Érdemes vasutas"* jelvényt is. A vasútépítők felajánlották, hogy a hátralévő vágánvok áléptését egy hónappal a határidő előtt befejezik. Ha teljesítik felajánlásukat. bizonyára még több dolgozó mellére kerül kitüntetés.

Orosz András

Fajlagos kocsimozgatásban 180 százalék



Borsosberény állomáson teljesít szolgálatot Zagyva Istvánné málházó. A kocsiforduloidőt 110. a fajlagos kicsimozgatási tervet 180 százalékra teljesíti. (Kovács Géza felv.)

TÍZ SZABAD ESZTENDŐ

A „Szocialista Vasútért" felszabadulásunk 10. évfordulójára és az 5. vasutasnapra hirdetett pályázatára beérkezett pályamű. A beküldési határidő: július hó 15.

Általában az jellemzi az embereket, hogy hamar elfelejtik azokat az eseményeket, amelyek az életükben kellemetlenek voltak.

Nem szívesen gondolunk a felszabadulás előtti rossz napokra, munkakörülményekre, az 1943—44. évi légiriadókra, bombázásokra. De ha mégis eszünkbe jutnak, elborul a tekintetünk, ökölbe szorul a kezünk.

Elborul a tekintetünk, ha arra gondolunk mi, munkás emberek, hogy milyen rossz körülmények között dolgoztunk. A Szegedi Távirdaintézőség dolgozói például egy épületben, egy esztergapadon végezték a munkájukat, ugyanitt a mázolási munkákat és egy szűk, piszkos deszka épületben a kovács munkákat.

Ebédlő, mosdó, öltözők, orvosi rendelő! — ezekről még beszélni sem lehetett abban az időben.

Összeszorul a szívük a dolgozóknak, ha a bombázásokra gondolnak, mert például a *Szeged—Tisza* pályaudvart ért bombázások által okozott anyagi károkon kívül több munkásember életét oltották ki a légi bombák.

Igy volt ez 1944. augusztus 20-án délelőtt 11 órakor is. Megszólaltak a szirénák és már jöttek is az amerikai bombázók, szórták a pályaudvarra és környékére a pusztítást, a halálthozó bombákat.

Amikor elmúlt a légiriadó, a mezőre menekült és most visszatérő ember szeme elé szomorú kép tárult. Romok, por, piszok mindenfelé, ott. ahol egy órával ezelőtt a vasutas dolgozók és a szállítók végezték mindennapi munkájukat. Ami még megmaradt a bombázások után a távirdaintézőség vagyonából, azt elhurcolták Szegedről a német zsoldosok.

Ilyen állapotban találta 1944. őszén a felszabadító szovjet hadsereg a szegedi vasutas műhelyeket, munkahelyeket.

★

1944. október 11. Elmúlt a vihar, újra kisütött a nap Szeged városa és a szegedi vasutasok felett. Megindult a munka: újjáépíteni a háború, a bombázások által tönkretett műhelyeket, lakóépületeket, vágányhálózatot, jelzőberendezéseket, hidakat.

Igy indult meg a munka Szeged—Tisza pályaudvaron is, a mostani II. sz. szerelésvezetőség helyén. Először a felszaggatott vízvezeték helyreállításán dolgoztak. Biztosítani kellett a vízellátást a pályaudvarnak.

Ezeknél a kezdő munkálatoknál nem voltak egyedül a távközlő szolgálat dolgozói. Segítségükre siettek a szovjet műszaki csapatok, közös erővel és bizakodással fogtak munkához a vasutas dolgozók.

A felszabadult ember bizakodásával a szebb, a boldogabb jövőben.

★

Azóta tíz év telt el. A tíz év után ha kimegy az ember *Szeged—Tisza* pályaudvarra és megkérdezi a vele szembejövő vasutas munkatársát, hogy hol találja meg a távközlő szolgálat II. sz. szerelésvezetőségét, akkor az széles, nagy kört ír le kezével és azt mondja: *„ez itt mind az."*

Azt szoktuk mondani a csintalan gyerekre: „nem fér a bőrébe." Hát ezt mondhatjuk a szerelésvezetőségre is. Hát bizony nem fér. épültek a műhelyek műhelyek után, kovácsműhely, eszterga-, asztalos-, festő-, csiszoló-, jelzőket készítő műhely és még lehetne sorolni a 12 műhelyrészt, amit a felszabadult. boldog ember épített és szerelt fel korszerűen a tíz szabad esztendő alatt, és még mindig kevés.

Sokkal többet kíván az egyre fejlődő országunk, az egyre korszerűbbé váló, fejlődő vasutunk.

★

1955. nyara, reggel 6 óra. Sietős léptekkel kettesével, hármasával vidáman beszélgetve érkeznek munkahelyükre a most már nagy létszámmal és korszerűen felszerelt, egészséges műhelyekben dolgozó szerelésvezetőség dolgozói. Hangos *„szabadság"*-gal, vagy jóreggeltel köszöntik egymást és az öreg kapust, *Csikós József* bácsit. Ki-ki megy a különálló, szép, egészséges, tágas, új épületben elhelyezett öltözőjébe, műhelyébe.

A nagy, tágas ebédlő, mellette a tálaló, készenléti helyiség, mosdó, fürdőhelyiség korszerűen berendezve: mind a dolgozók kényelmét biztosítják.

Az első érkezők között találjuk *Teleki Lajos* és *Józsa József* elvtársakat, akik vidáman mondják, hogy nézzünk széjjel „birtokunkon", munkaterületünkön. Hangos szóval mondják, hogy *„nem a térdünkön eszünk, mint ezelőtt és nem hideg ebédet, hanem friss ebédet, a szíven berendezett ebédlőnkben."*

A megváltozott munkaviszonyokról beszél *Kiss Sándor* festő is, arról a megbecsülésről, amiben része van, mint idősebb dolgozónak. Elmondja, hogy a festési munkák egy részét ma már géppel végzik. Addig, amig a múltban saját ruháját szaggatta, ma munkaruhát kap.

A megbecsülésről beszél a továbbiakban a fiatal *Bálint Júlia*, 18 éves mázolósegéd is. Elmondja, hogy az ipari iskoláról került ide, semmi gyakorlattal nem rendelkezett, de az idősebb munkatársai segítségével megbecsült dolgozója a szerelésvezetőségnek.

A bejárat előtt nagy dicsőségtáblát látunk, rajta az üzem büszkesége: *Mőese Károly* esztergályos, az egyik legöregebb dolgozója az üzemnek, a szakma kiváló dolgozója, aki állandóan selejt nélkül dolgozik. Itt látjuk *Török József* hegesztő ötszörös sztahanovista, a szakma kiváló dolgozója, *Csókási* István sztahanovista kiváló dolgozó kőműves, a szerelésvezetőség vezetője, *Polacsek József*, kétszeres jelvényes sztahanovista, többszörös újító — aki egy újításáért 20 000 forint újítási díjat kapott — fényképeit.

Tudják ezek a dolgozók és velük együtt munkatársaik, hogy a többmillió forintot érő vagyonukat, amit a tíz éve felszabadult dolgozó nép adott a szegedi szerelésvezetőség dolgozóinak, csak jó munkával, becsületes helytállással tudják megháláini.

Nő, fejlődik a szerelésvezetőség. Szegeden, a Jókai utca 4 szám alatt gyönyörűen berendezett, gépekkel felszerelt, 40 ipari tanulót foglalkoztató tanműhely áll rendelkezésére a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat jövő generációjának.

Itt dolgoznak, tanulnak a fiatalok. A fiatalok közül, akik a szorgalmukkal is kitűntek, *Domonkos Mária*, *Balla Margit*, *Máté Gyula* II. éves tanulók elmondják, hogy nagyon boldogok, hogy ebben a korszerűen berendezett tanműhelyben sajátíthatták el ezt a szép mesterséget. Sokat köszönhetnek — amint mondják — a 600-as MTH-iskola nevelőinek, *Murányi* Istvánnak, *Kurucsai* Lajosnak, akik mindegyik tanulóval úgy foglalkoznak, mint saját gyermekükkel, hogy mint jól képzett műszerészek, lakatosok kerüljenek vasúti szolgálatba.

Az emberről való fokozottabb gondoskodás megköveteli, hogy helyben álljon rendelkezésre üzemi orvos is. Most, az egyik épület építésén dolgozó kőművesek. segédmunkások örömmel mondják, hogy az orvosi rendelőt építik, ez az orvosi rendelő is az igényeket kielégítő módon lesz felszerelve.

43 szerelőkocsi, ágyakkal, mosdóval, konyhai résszel felszerelve biztosítja azt, hogy a dolgozók az ország bármely részén végzett munkájuk során kényelmes, nyugodt pihenést nyújtó szállást találjanak napi munkájuk után.

Hatalmas lépés az, amit a szegedi távközlő- és biztosítóberendezések II. szerelésvezetősége megtett a fejlődésben a tíz szabad esztendő alatt és ez bizonyíték arra, hogy dolgozó népünk, pártunk vezetésével tántoríthatatlanul halad előre a szocializmus építésének útján. Azt jelenti, hogy a szerelésvezetőség dolgozói a következő idők során feladataik végzésében, terveik teljesítésében még szilárdabban helyt fognak állni.

Jó munkával, becsületes helytállással köszönik meg mindazt, amit a tíz szabad esztendő alatt munkájuk eredményeként a dolgozó nép államától kaptak és amit a maguk hasznára, népünk javára fel tudnak használni.

Sziládi Sándor
Szegedi igazgatóság

A versenynyilvánosság a Hámán Kató fűtőháznál

Lapunk 1954. október 16-i számában cikket közöltünk a Hámán Kató Fűtőház szemléltető agitációs módszeréről. Cikkünkben bíráltuk, hogy a versenytáblán a feliratok régmúlt eseményekre „mozgósítanak". Most megvizsgáltuk mennyiben változott azóta a helyzet.

★

— *Büszkeségeink.*

Ez a szó olvasható a fűtőház udvarán elhelyezett kékszínű állványon. Az üveg mögött négy fénykép és négy vörös vándorzászló. A fényképeken mozdonyok, mellettük a vándorzászló tulajdonosai.

Egy hiba csúszott azonban a szépen elkészített táblára. Mégpedig az, hogy az ismeretlen nem tudja, kik a fűtőház büszkeségei. A név és az eredmény ugyanis nincs feltüntetve.

Megkérdeztük Csete István elvtársat, a pártbizottság agit. prop. titkárát: — *Ki ez a mozdonyvezető?*

— *Hát ezt nem tudom, de azonnal keresek valakit, aki megmondja.*

Jön is valaki, azt mondja:

— *Záftra, vagy ki.*

— *Dehogy is, Pauliscsák az!* „Segítségül" hívtuk az ÜB-elnök elvtársat, a közelben állókat, míg végre kisütötték, hogy ki az illető büszkeség.

Az udvaron egy másik tábla is áll. teljesen üresen. A felirat pedig: *„Akikre nem vagyunk büszkék"*. Hát ilyenek — legalább is a tábla tanúsága szerint — nincsenek.

Nem hisszük, mert épp a főnök elvtárs panaszkodott, hogy sok baj van a munkafegyelemmel. Megtörtént az utóbbi időben, hogy többen nem jöttek szolgálatra. Emiatt nem tudtak időben mozdonyt adni Rákosrendezőnek.

Miért nem fordulnak a nyilvánossághoz?

Biztosan használna, ha meglátnák a nevüket azon a táblán, amelyre azok kerülnek, akikre nem büszkék a fűtőház becsületes dolgozói.

A versenyeredményeket három hatalmas tábla mutatja.

Az elsőn ez áll: *„VI. 20. Utazók:"* És alatta fehér krétával a nevek:

— *Bíró Sándor* és brigádja a 424—247-es mozdonnyal, a 1712—1713. vonatnál 40 mázsa szenet takarított meg.

Fejes Sándor 32 mázsát, *Labáth János* 29 mázsával fogyasztott kevesebbet. *Kövesdi István* 539, *Rónai István* 461 tonna túlsúlyt továbbított.

A táblán még több név is olvasható, de hiányoljuk azt, hogy nem írják ki a fűtők nevét.

A másik táblán a kocsiműhely és a szentér legjobbjait sorolják fel: a harmadik táblán pedig a mozdonyjavító legkiválóbbjainak nevét olvashatjuk.

De nem találjuk meg a táblán annak a két fiatal mozdonyvezetőnek a nevét, akik a DISZ-kongresszus tiszteletére túlsúlyos vonatot vittek *Szolnokra* és *Hatvanba*. A szolnoki vonat — *Labáth János* vezetésével — fél órával később indult, s pontosan érkezett. A táblára ki kellene már másnap írni a jó eredményeket.

A kapunál van a *„Dicsőség tábla"*, amelyen a fényképek mellett szöveg is van, sőt: név is. Egy hibája van: *még mindig a felszabadulási műszak eredményeiről számol be.*

Javítani kell ezeken a hibákon, mert a verseny jó és gyors nyilvánossága nagyban előremozdítaná a munkaversenyt. Reméljük, hogy erre a közeljövőben sor kerül.

Egy irányvonat útja

Folyik a küzdelem a vasuti szállítás önköltségének csökkentéséért. Áll a harc a gazdaságosságért, a takarékosságért.

A fuvarozási költség leszállításának egyik hathatós szovjet módszere a rakodással képzett irányvonat. Ez a mozgalom egyszerűsíti a forgalom munkáját, a népgazdaság szempontjából pedig a leggazdaságosabb. Mégis, ezt a nagyszerű mozgalmat sokszor lélektelenül elbürokratizáljuk. Kövessük csak születése percétől kezdve az egyik irányvonatot, lássuk csak, mi fékezi útját?

Gyors, lelkiismeretes összeállítás

A MAHART (a régi „Szabadkikötő") árui igen alkalmasak irányvonat képzésére. A szovjetunióbeli vasércet, a bulgáriai mangánércet, a folyami sódert — mindhárom nélkülözhetetlen alapanyag — az uszályokból hatalmas markolók öntik a vasuti kocsikba. Az ércet a miskolci *Kohászati Készletező Vállalat* várja, hogy szétossza a borsodi medence kohóinak feneketlen gyomrába.

Már a *MÁV Budapest-kikötő kirendeltségénél* megkezdődik az egy célállomásra küldendő kocsik irányvonatokba terelése. Kitűnő szervező-munkát végeznek a kirendeltség és a *Budapest—Soroksári út* állomás dolgozói. Szívügyük az irányvonatok képzése. Valósággal „lázban égnek": tervezésüket valóra tudják-e váltani? Mert sok-sok nehézséggel kell megküzdeniök: az üres kocsik, a tartalék, a gépek és szakaszok, a vonat útjának biztosítása, a rakomány kiegészítése mind olyan kérdés, amely a bonyodalmak láncolatát rejti magában.

A körültekintő, jól összehangolt munka eredményeként, 22 óra tájban a kikötőből megérkezik a szomszédos pályaudvarra az irányvonat elegye. *Szilágyi Orbán* kocsimester és brigádja gyorsan elvégzi a kocsik rendezését, kiegészítik és 22 óra 43 perckor 72 tengellyel, 1027 tonna terheléssel útnak indulunk Miskolcra, de előbb a *„labirintusba"*. Ez a körvasút és bizony vonat legyen a kerekein, amely félnapos ácsorgás nélkül kikeveredik belőle. Úgy látszik nekünk „szerencsénk" van, mert a *ferencvárosi* jelzőnél csak nyolc percet állunk a nagy vonatcsoport idején. Az állomáson áthaladunk. A kőbányai elágazásnál kilenc percet várunk, de *Kőbánya-felső* is biztosítja áthaladásunkat, úgyhogy a *Rákos* előtti rövid feltartóztatás már nem ijeszt meg. *Baranyai Lajos* vonatvezető csak most árulja el, hogy a 411-es és a szakasz csak *Rákosig* viszi a vonatot.

— *Jó, hogy eljöttek az elvtársak* — mondja — *most legalább saját szemükkel láthatják, hogy ilyen rövid úton is mennyi akadály van. A legnagyobb baj az, hogy alig pár kilométer után már cserélik a gépet és a szakaszt. Pedig egy gép és egy csapat végigvihetné az irányvonatot.*

Hogy mennyire igaza volt *Baranyai* elvtársnak, ezt igazolták az események. Rákoson tényleg új gépet és új szakaszt kaptunk. Dícséretére legyen mondva a rákosi forgalmi szolgálattevőnek és a fűtőháznak — a gép és a szakasz már várt ránk és *Németh János* vonatvezető irányításával nemsokára elindulhattunk.

„Ez már bevett szokás"

Csak a hatvani bejárati jelzőnél állították meg szerelvényünket. 25 percig álltunk. Amikor megérkeztünk *Kocsis László* rendelkező forgalmi szolgálattevő gép hiányában felosztatta a vonatot. *Dobos István* állomásirányító elmondotta, hogy a trakciós határon ez amúgyis bevett szokás — de a vonat nekik is szívügyük és kb. 3—4 óra múlva, de most már új számban továbbítják Miskolcra. Így is történt.

★

Az irányvonat útját még mindig eltorlaszolja a vaskalaposság, az újtól való irtózás. A mi vonatunk alig 200 kilométeres távolságon kétszer szenvedett törést, kétszer cserélt gazdát, kétszer tartóztatták fel huzamosabb időre. *Baranyai* elvtárs és a többiek látják ezt és mérgelődnek miatta.

Nem volna gazdaságosabb, ha az irányvonatokat a kiinduló állomástól a rendeltetési állomásig lehetőleg egy mozdony és egy szakasz továbbítaná, még akkor is, ha a célállomás másik igazgatóság területén van? Elvégre az egyes igazgatóságok nem képeznek államot az államban, s talán egy kis jóakarattal meg lehetne oldani ezt a kérdést.

Az irányvonat csak akkor lesz gazdaságos, a vasút önköltségének csökkentéséhez csak akkor járul hozzá igazán, ha elhárítjuk azokat az akadályokat, amelyek még ma is zavarják az irányvonatok útját.

Nem elegendő a kereskedelmi, forgalmi és vontatási szolgálat jó munkája, hanem szükség van arra is, hogy a vasút egyénhányi régi rendszertől örökölt gyakorlattól megszabaduljon. Hogy miért? Igen egyszerű: *mert ezzel százezreket takarítunk meg.*

Sz. I.

A kocsikirakás meggyorsításáért



Kun Károly, Sütő állomás főnöke állandóan szorgalmazza a kocsik be- és kirakását.

(Perkis Emil felv.)

Levelezőink írják

Június 12-én 9 óra 31 perckor Győrből—Alsóörsre *„induló"* 7122-es vonat hetven perc késéssel indult. A menetrendszerinti indulás előtt pár perccel a szerelvényről — nem tudni miért — lekapcsolták a mozdonyt. Nem mondhatók szívderítőnek azok a megjegyzések, amelyekkel az utazóközönség a vasút dolgozóit illette. Erre — a késésen túl — a forgalmi szolgálattevő udvariatlan magatartása is okot adott. A fűtőházban volt mozdony, miért indult akkor késve a vonat?

★

Billisich Antal
Landler Jenő Járműjavító ÜV

Sok gondot okoz üzemünkben a munkaerőhiány, hisz szőlőtermő vidék a mienk és sokan, ha el . is jönnek dolgozni az üzembe, otthagynak a mezőgazdasági munkák idején. *Glocsek Bálint* elvtárs, ÜB-elnök szívügyének tartja a felvilágosító munkát. Azon fáradozik, hogy megismerjék, megszeressék a gyári munkát a falu dolgozói. Hűséges segítőtársa *Hercegh* elvtárs, bizalmi, aki egymaga majdnem száz tagot szervezett a szakszervezetbe. Minden nehézség mellett jó érzés arról tudni, hogy fő gondunk a munkaerőhiány, hisz nem is olyan régen, a Horthy-időszakban bizony sokszor többen ácsorogtak a kapu előtt munkáért, mint ahányan a gyáron belül dolgoztak.

Örömmel számolok be arról, hogy végre vállalatunk nem küzd anyaghiánnyal. Most rajtunk a sor, hogy becsülettel teljesítsük tervünket. Ígérjük, nem fognak bennünk csalódni.

Szentgáli István
MÁV Kitérőgyártó ÜV
Gyöngyös.

★

Fűtőházunk jól összekovácsolt, létszámához viszonyítva szép eredményeket elérő kollektíva.

Mielőtt a fűtőház vezetője lettem, itt dolgoztam, mint fűtő, majd később mint mozdonyvezető. Ismerem dolgozóink természetét, anyagi helyzetét, szakképzettségét, családi körülményeit és mindezek szem előtt tartásával szabom meg feladataikat. Azonban nem elég megszabni a feladatokat. Másképp megy a munka, ha a dolgozó tudja, hogy mit miért tesz. Ezért igyekszem a feladatokat részletesen megmagyarázni. Sokra becsülöm a nevelőmunkát. Előfordult, hogy az egyik fűtő fizetésekor kevés pénzt kapott — nem volt jutaléka. Otthon összeszólalkozott az asszonnyal, elkeseredett, itt akarta hagyni a vasutat. Beszélgettem vele. Megmagyaráztam, mit hogyan tegyen, hogy a népgazdaságnak is használjon és az ő fizetési borítéka is duzzadtabb legyen. Azóta Orosz Bertalan — mert róla van szó — példamutató szorgalommal végzi munkáját.

A magam részéről *„A vezetők felelőssége"* című cikket azzal szeretném kiegészíteni, hogy *a vezető legyen türelmes, ne sajnálja az időt a felvilágosító munkától és szeresse nagyon a dolgozókat.*

Szűcs István
fűtőházvezető, Salgótarján.

Gyorsfordulók

A múlt év őszén egyik útunk után brigádunk felkereste a fűtőház pártbizottságának titkárát, *Pjotr Ivanovics* elvtársat. Jelen volt a beszélgetésnél *Pjotr Jendovickij* komszomol-titkár is.

Beszámoltam *Pjotr Ivanovicsnak* legutolsó útunkról. Gyümölcsöt, főzelékfélét, élőhalat szállítottunk — csupa olyan árut, amelynek gyorsvonati sebességgel kellene rendeltetési helyére jutnia. Ezzel szemben mi történt? *Armavirig* még csak eljutottunk. Ott azonban vízvételre meg kellett állnunk. Mire lekapcsoltuk a mozdonyt, vizet vettünk, kitisztítottuk a tűzszekrényt sok idő telt el. De a java még hátra volt: a közbenső állomásokon itt is, ott is feltartóztattak bennünket. Hogy lehet ilyen körülmények között nagy gyorsaságot elérni?

Nem lehetne a *Nyevinnomiszkaja-Tyihoreckaja* szakaszon mellőzni a megállást? Sokat törtük ezen a fejünket, számításokat végeztünk és elhatároztuk, hogy megpróbáljuk.

A próbaúton vonalszakaszonként más és más módon vezettük a vonatot, kerestük a legjobb fűtési módszert. Kiderült, hogy takarékos vízfelhasználás mellett néhányszáz literrel csökkenthetjük a fogyasztást. Tudvalévő, hogy a kazán kifúvása alkalmával a kazánkővel együtt sok víz is veszendőbe megy. Többször is elmentünk a fűtőház laboratóriumába, kazánvíz-analízist végeztünk, tanulmányoztuk a kazánkő lerakódását. Végre arra a megállapításra jutottunk, hogy nem is kell menetközben feltétlenül kifuvatni a kazánt.

Ez a felfedezés valósággal megijesztett bennünket. Évtizedeken keresztül mindig eltávolították útközben a kazánkövet és most egyszerre kiderült, hogy erre nincs is okvetlenül szükség?!

Volt még egy másik tartalékunk is: mikor a vonat megáll, tolat, elindul, nagy a gőzfelhasználás. Ha tehát megállás nélkül haladunk át az állomásokon. akkor csökken a gőzfogyasztás, tehát kevesebb vízre van szükség.

Pjotr Ivanovics figyelmesen végighallgatott bennünket és megbeszélte a dolgot a fűtőház főnökével. Ezután együttesen elmentünk az osztályfőnökségre: ahol engedélyt kaptunk a kísérleti útra.

A mozdonyt gondosan előkészítettük. Felfrissítettük a csapágytokokban a kócot, olajjal leöblítettük az olajozók kanócait, ellenőriztuk a kenőanyag adagolását, beszabályoztuk a homokolót. Telefonon felhívtam *Leonyid Gyementyevszkij* diszpécsert, az ifjúsági műszak vezetőjét és kértem, hogy biztosítson szabad pályát.

— *Ne nyugtalankodj, nem tartjuk fel a vonatot — ígérte Leonyid. — Milyen szerelvényt vezetsz?*

— *3—400 tonnával nehezebbet a szokásosnál.*

Elindultunk. *Gonnagvij Kublickij* fűtő minden útszakasznál megmérte a víz mennyiségét. *Nyoszkucsnijt* elhagyva, az emelkedő után másfél köbméterrel kevesebb volt a vizünk, mint ahogyan előre kiszámítottuk. Ez bizony kellemetlen meglepetés volt. Segédvezetőm a lejtőkön kilenc atmoszférára csökkentette a gőz nyomását, mérsékelte a tűz erejét is. Most minden liter víz számított. A szelvény profiljához alkalmazkodva igen nagy sebességet értünk el. Kevéske vizünk maradt mire befutottunk *Tyihereckajába:* a túlsúlyos szerelvényt az előírt 7 óra helyett 3 óra 12 perc alatt vittük rendeltetési helyére. Ezen az úton 2 tonna tüzelőt és 3000 rubelt takarítottunk meg. Már hívtak is a telefonhoz: a fűtőház és a vonalfőnökség figyelte az útunkat és most szívből gratuláltak.

A fűtőházban egyes mozdonyvezetők hihetetlenül fogadták a kezdeményezést. Voltak, akik azt állították, hogy *Armavirban* mégis vettünk fel vizet, egyesek azt hangoztatták, hogy ha a kazánt útközben nem tisztítják ki, az hamar beszennyeződik, mások kételkedtek abban, hogy lehet — túlsúlyos szerelvényeket útközbeni vízfelvétel nélkül vezetni. Csökkent a kétkedők száma, amikor legközelebb olyan szerelvényt vittünk megállás nélkül, amelynek terhelése nyolcszáz tonnával meghaladta a normát.

Nemsokára komszomol-ifjúsági csoportunk más mozdonyvezetői is — *Nyikoláj Balahanyec, Kirill Iszkra, Sztanyiszlav Medvenyev stb.* — vízfelvétel és megállás nélkül vezették *Nyevinnomiszkajából Tyihoreckajába* szerelvényüket. Az idén januárban és februárban a *kavkaszkajai* fűtőház mozdonyvezetői már körülbelül nyolcszáz vízfelvétel nélküli fordulót tettek meg.

Ami pedig a kazánokat illeti, kiderült, hogy nem romlottak, hanem inkább használt nekik az új rendszer. Most ugyanis a végállomásokon ellátjuk magunkat jó vízzel és a közbenső állomásokon nem kell a kubáni kemény vizet felvennünk. Még a régi kazánkőtől is egyre inkább megszabadulunk.

Kezdeményezésünk teljesen polgárjogot nyert: a vonalfőnökség nemrég rendszeresítette a megállás nélküli fordulókat. Fűtőházunk mozdonyvezetői naponként körülbelül tizenöt fordulót csinálnak vízfelvétel nélkül. Nőtt a sebesség, erősen csökkent a kocsiállás.

Az általunk elindított mozgalom egyre jobban terjed. Két hónap alatt többmillió rubel megtakarítással járt vonalunkon a teherszállítmányok meggyorsítása és a mozdonyok igénybevételének csökkentése.

Nyikoláj Dolzsenko,
az Észak-Kaukázusi Vasút kavkaszkajai fűtőházának mozdonyvezetője

Levél egy mozdonyvezetőhöz,

— de többen is érthetnek belőle

Nem úgy kezdem, hogy *„kedves"*, mert egy cseppet sem voltál az, *Bíró* mozdonyvezető elvtárs, amikor június 18-án este az 5658. számú gyorstehervonat rendességéért aggódva kértelek, hogy a 26 kocsiból álló rövid vonatból *egy oda nem tartozó kocsit szíveskedjél kilökni.* Emlékezned kell, hogy nem kényeztem, fülsértő szavakkal szóltam hozzád, hanem *kértelek*, holott *rendelkező forgalmi szolgálattevő lennék.* De nem éltem rendelkezési jogommal, hanem kértelek, hogy a vitát elkerüljük, na meg azért, mert így nagyobb megértést reméltem. *Nem így történt! Te nagy-nagy közönnyel, csaknem gorombán elutasítottad kérésemet.*

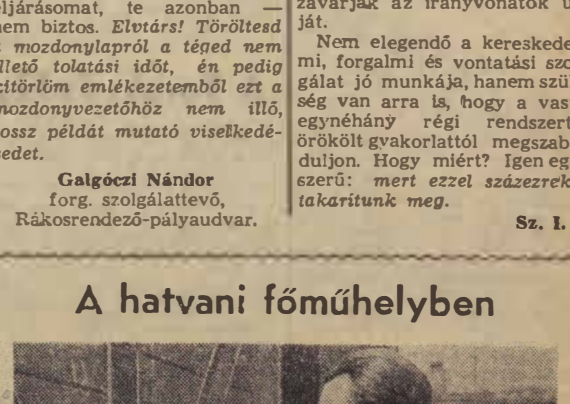
Én még ekkor is azt hittem, hogy majd jobb belátásra bírhatlak. De hiába beszéltem közös célról, utasításszerinti vonatrendességről, hiába érveltem azzal, hogy *tartalékmozdony nem áll rendelkezésre* — mint a jégcsap, olyan maradtál.

Múltak a hosszú percek, míg végül drága jó szíved megesett rajtam, és leereszkedően közölted velem, hogy *hajlandó vagy a kocsit kilökni, ha előzőleg 40 perc tolatást beírok.* Mit tehettem? Az alkut megkötöttük. Meg kell hagyni, ügyes, jólképzett mozdonyvezető vagy, *12 perc alatt elkészültél a munkával, de előtte 25 percig vitatkoztunk.*

Most, hogy ezt a levelet írom és elgondolkozom az eseten, egyre határozottabban látom, hogy *te önző és konok voltál, én pedig kissé gyenge.* De én beismerem helytelen eljárásomat, te azonban — nem biztos. *Elvtárs! Töröltesd a mozdonylapról a téged nem illető tolatási időt, én pedig kitörlöm emlékezetemből ezt a mozdonyvezetőhöz nem illő, rossz példát mutató viselkedésedet.*

Galgóczi Nándor
forg. szolgálattevő,
Rákosrendező-pályaudvar.

A hatvani főműhelyben



Kúti Ferenc, a hatvani fűtőház fiókműhelyének betűírója 126 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Hogyan segíti üzemi bizottságunk a DISZ-munkáját

Az ifjúság nevelésében fontos szerep jut szakszervezeti szerveinknek, üzemi bizottságainknak is. A fiatalok érdeklődési köre rendkívül sokrétű, szeretnek mindent ismerni, szeretnek mindenről tudni. Érdeklődnek a szakma kiváló elsajátításának lehetősége iránt, vonzódnak sporthoz, kultúrmunkához, szélesíteni akarják politikai látókörüket, kedvük van ahhoz, hogy vetélkedjenek egymással a munkában. Csupa olyan tulajdonsága ez a fiataloknak, amelynek kifejlesztése szorosan kapcsolódik a szakszervezet munkájához is.

Kövesse tett a szavakat

Üzemi bizottságunk — felismerve ezt — már a munkába való felvételnél foglalkozik a fiatalokkal. *Az ÜB tagjai hetenként kétszer elbeszélgetnek az újfelvételes fiatalokkal, megismertetik velük a vasutat, elmondják, hogy a vasút nagy feladatainak végrehajtása közben mennyi lehetőség nyílik kezdeményezésre, munkahőstettekre.* Beszélnek a fegyelemről, az utasításszerinti munkáról, a DISZ-ről és a szakszervezetről.

A szavak nem sokat érnének, ha tettekkel is nem bizonyítanánk, hogy milyen fontosságot tulajdonítunk a fiatalok nevelésének. Elősegítjük például a fiatalok szórakozását, elsősorban azzal, hogy bevonjuk őket a kultúrmunkába. Ez szorosan együttműködve a DISZ szervezettel folyik. A DISZ vezetőség megbízta a néphadseregből leszerelt fiatalokat, hogy végezzenek kultúrmunkát. A DISZ bekapcsolódása a kultúréletbe, rohamosan megjavította a kultúrmunka színvonalát. A közös munka anyagi haszonnal is járt. Az üb. és a DISZ közös kultúrrendezvények bevétele a DISZ-hez került

Üzemi bizottságunk néhány aktíváját is átadta a DISZ-nek, hogy közvetlenül segítse az ifjúsági munkát. Varga II. Sándor és Zbisko Gábor szakszervezeti bizalmiakból például alapszervezeti DISZ-titkárok lettek. A fiatalokkal való törődés fellendítette az ifik közötti versenyt, mely nagyban hozzájárult ahhoz, hogy állomásunk első félévi tervét már május 20-án teljesítette. *A rendezőpályaudvari fiatalok a DISZ vezetésével harcot kezdtek az önköltség csökkentéséért és a kocsisérüléseket 0,19 forintról 0,07 forintra csökkentették.* Tevékenyen kapcsolódtak a DISZ-tagok a vasgyűjtésbe is és együtt az idősebbekkel 20 tonna vasat gyűjtöttek. Komoly, lelkesítő eredmények ezek, de hiba lenne hallgatni, arról, mi akadályozza a még jobb munkát.

Van még tennivaló

Üzemi bizottságunk és DISZ szervezetünk a fiatalok versenyét kampányszerűen szervezte és nem törekedtünk arra, hogy állandósítsuk a versenylendületet. Hiányos még az ÜB és a DISZ között az együttműködés. Gyakran nem tudjuk, hogy milyen határozat születik a DISZ taggyűlésen, DISZ vezetőségi értekezleten. Mégis a legnagyobb hiba az, hogy keveset törődtünk ezideig a vonatkíséretnél dolgozó fiatal nőkkel. A vonatkísérő lányok nem kapcsolódnak be a DISZ munkájába és bevonásukhoz a szakszervezet sem nyujtott segítséget.

Ha tovább akarunk és mi tovább akarunk a megtett úton haladni, káros lenne nem beszélni ezekről a hibákról. Ez biztosítja, hogy a Központi Vezetőség határozatának szellemében eredményekkel változtassuk azt, ami ma még hiba munkánkban.

Mezei István,
Miskolc állomás, ÜB-elnökhelyettes.

„Tudjuk, hogy szép életünkért mivel tartozunk pártunknak, édes hazánknak”

DISZ-szervezetünk 33 fiatalból áll, de annál nagyobb a munkakedvünk. Sokat dolgoztunk azért, hogy megértessük tagjainkkal, hogy sokkal könnyebb szervezetten dolgozni, élni.

Első és legfontosabb feladatunknak tartottuk, hogy megvalósítsuk a kollektív vezetés elvét. Ma már rendszeresen megtartjuk a vezetőségi üléseket és a taggyűléseket. Megalakítottuk a csoporthálózatot. Igy könnyebben megy a munka. a csoportbizalmi elvtársak jól összefogták a hozzájuk tartozó 5--6 dolgozót, az ifjúgárdisták pedig politikailag nevelik a fiatalokat.

A közelmúltban

vezetőségi értekezleten tárgyaltuk a DISZ őrjárat elindítását,

majd megalakítottuk a csoportokat. Három csoport indult: a mozdonyjavító, s a kocsijavító műhelyben és a mozdonyállományban egy-egy. A csoport vezetője műszaki dolgozó, a brigád tagjai pedig fiatal, jól dolgozó elvtársak. Minden brigádvezető „alnaplót” vezet. és ezeket minden héten összesítjük a nagy naplóban. A javaslatokat aláírja a fűtőházfőnök és az újítási megbízott, s amennyiben helyes, megtörténik a bevezetése.

A DISZ kongresszusi műszak alatt sok élenjáró dolgozó került ki a fiatalok közül. Különösen kitűnt *Tóth Dezső* mozdonylakatos és *Békefi Imre* mozdonyvezető. Munkájuk és munkafegyelmük kifogástalan volt. Segítik a gyengébb elvtársakat. Ennek köszönhető, hogy

ebben az esztendőben 100 százalékon alul dolgozó ifjúmunkásunk nem volt.

Sokat javult az utóbbi időben szervezeti életünk, gondoskodtunk a fiatalok szórakoztatásáról is.

Az elmúlt napokban sportünnepséget rendeztünk. Egyúttal lebonyolítottuk a VIT jelvényszerző versenyt is. A vasutas fiatalok később a postás ifikkel mérték össze erejüket és nagy küzdelem után 3:2-re győztek. A nyár folyamán több sportünnepélyt és kirándulást rendezünk majd. Öröm számunkra, hogy idáig jutottunk. Mindezt a pártnak köszönhetjük, mert minden segítséget megkaptunk. Tudjuk, hogy szép életünkért, eredményeinkért mivel tartozunk pártunknak, édes hazánknak. Hálás szívünk azt követeli, hogy kongresszusi eredményeinket tovább fokozzuk, hogy még jobban dolgozzunk és alkossunk.

Rácz Lászlóné,
a győri fűtőház DISZ-szervezetének titkára

HÍREK

— **2000 forint jutalomban** részesítette a miniszter elvtárs *Lukács Pál* vonatvezetőt a *zalaegerszegi* állomás dolgozóját éber szolgálatáért. mert április 30-án *Zalaszentiván* állomáson helytelen váltóellenőrzés miatt foglalt vágányra járt 7724-es számú vonatot vészfékkel megállította.

— **A pécsi vasutas kultúrotthon** 70 tagú ének és 50 tagú szimfónikus zenekara színvonalas hangversenyt adott *Nagyatád* község dolgozó parasztjainak.

— **A vasúti rendőrség** eljárást indított *Király Sándor*, a Landler Jenő Járóműjavító ÜV osztószertárának raktári munkása ellen. mert folyamatosan lopkodta az üzem festékanyagát.

— **Gergely Sándor elvtárs** a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség asztalos csoportvezetője, akinek 27 elfogadott újítása van, olyan gépet szerkesztett, ami gyalul, köszörül, fűrészel, fúr, mar. A gépet ócskavasból, a fűtőház dolgozóinak segítségével készítette. A gép most fahulladékból fakockákat gyárt.

— **Nagyszabású sportünnepélyt rendezett** a *Landler Jenő Járóműjavító* június 18-án. A sportünnepélyen különböző sportágakban mutatták meg tudásukat az üzem dolgozói.

— **Madách Imréről nevezték** el a *balassagyarmati* vasutas kultúrotthont. A kívül-belül rendbehozott kultúrotthon avatásán az ünnepi beszédet *Merész József* elvtárs ÜB-elnök tartotta, amelyet jól sikerült kultúrműsor követett.

— **A Szolnoki Járóműjavító** MNDSZ szervezetének kezdeményezésére a múlt évben verseny indult a budapesti igazgatóság járóműjavító vállalatainak dolgozó női között. A verseny célja a termelés növelése, takarékosság, a fegyelem megszilárdítása volt. A versenyt a napokban értékelték A helyezési sorrend a következő: 1. *Szolnoki Járóműjavító*, 2. *Landler Jenő Járóműjavító*, 3. *Északi Járóműjavító*.

— **Prieszol József elvtárs** miniszterhelyettes előadást tartott a nemzetközi helyzetről a hatvani vasutasoknak.

— **Tizennyolc darab talpfát** lopott Trepák Mihály pályaőr — abonyi lakos — szolnoki munkahelyéről. Az eljárás megindult ellene.

— **Kitüntetés.** A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* önfeláldozó hősies magatartása és kiváló munkája elismeréséül *Devits Lajos* MÁV ellenőrnek a *„Szocialista Munkáért Érdemérem”* kitüntetést adományozta.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Hatvanban lévő 1 szoba-konyha, jószágtartásos, konyhakertes 40 forint bérű főbérleti lakásomat, Budapesten, vagy közvetlen környékén lévő ugyancsak 1 szoba-konyhás lakásért. Lehet bérházban is. Érdeklődni lehet: Budapest, VI., Izabella utca 47. házfelügyelőnél.

Budapest IX., Gyáli út 15/II. I. 5. szám alatt lévő kétszoba összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném V., VI., vagy XIII., kerületben lévő hasonló lakásért. Érdeklődni lehet Szilágyi Imrénél a fenti címen mindennap 14—18 óra között.

A „Szocialista vasútért” bírálata nyomában

„Mi akadályozza a hatvani felvételi épület építkezését” című május 23-i lapszámunkban megjelent bírálatra a 6/A. osztály közölte szerkesztőségünkkel, hogy a hibák megszüntetésére a következő intézkedéseket tették: Tíz darab élelmiszer- és ruhaszekrényt küldtek az építkezéshez. A lábgyékényfonatot június 7-én leszállították. Az ablakokra 50 darab függöny június 4-én megérkezett. A fürdő-mosdó betonozását befejezték. A téglapadozat kicserélése egy szobában befejeződött, a többit folyamatosan végzik. Az ivóbögréket és a villanyvasalót is megkapták a dolgozók.

★

Fenyvesi János elvtárs, oroszlányi levelezőnk szóvátette, hogy üzemi konyhájukat nem tudják használni, mert a kéményeket szűkre építették. *Papp* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy utasítást adott arra. hogy a szükséges munkálatokat június középéig fejezzék be.

★

Állomásunk kis létszámú, mindössze tizenegy fő, de nagy és sokszor nehéz feladatokat old meg. Állomásunkhoz három község tartozik. Eredményeink 15 hónapja az élüzemszint felett vannak. A jó munka egész kollektívánkat dicséri. Nem érhettünk volna el ilyen eredményt, ha nem szívleljük meg felsőbb vezetőink jó tanácsait, útmutatásait, ha nem működnénk együtt a községek dolgozóival. Ezért történt, hogy a legutóbbi élüzem avató ünnepünkön olyan sokan voltak mozgalmi, állami szervek képviselői, az igazgatóság dolgozói. Mi hívtuk meg őket, hogy osztozzanak örömünkben. Hívatlan vendég nem volt mint ahogy a lap június 20-i számában megjelent Ütközőből következtetni lehet.

Pintér Lajos
állomásfőnök,
Pusztamonostor

★

„Rossz bizonyítvány” címmel lapunk június 20-i számában közöltük Zentai Győző elvtárs panaszát. A budapesti igazgatóság oktatási csoport vezetője megvizsgálta a panaszt és megállapította, hogy a hibát a IV. osztály oktatási felelőse követte el.

SPORT

A senki földjén

A felháborodástól nehezen talál szavakat, aki a ferencvárosi vasutas „sporttelepen” jár. A „sporttelepet” túlzás nélkül szeméttelepnek, vagy a régi világból átmenekített nyomortelepnek is nevezhetnénk.

A ferencvárosi vasutassportolók és szurkolók tíz év óta hasztalanul járnak felsőbb szervtől — még felsőbb szervig segítséget kérni. Néhányan az ígéreten túl kimentek a helyszínre, illendően szörnyülködtek a látottakon és — maradt minden a régiben.

Miről is van szó? A ferencvárosi vasutasok Zombori úti sporttelepén félig a földbe süllyedt kocsikat használnak öltözőnek, mosdónak.

A kocsik fala már évtizedek óta korhadt. Az öltöző ajtaján szabályszerűen ott lóg a lakat, ajtó azonban nincs — csak ajtókeret. Bárki kényelmesen besétálhat a „lelakatolt” öltözőbe.

A fürdőnek kinevezett kocsironcs oldaldeszkáit lengeti a szél, a tetején beesik az eső. Télen jégcsapok lógnak a falakról. Néhány hónappal ezelőtt kigyulladt ez a nyomorúságos roncs. Jellemző, hogy legtöbben azon sajnálkoztak, mert nem égett le teljesen. Igaz, hogy a tűzesetnek van egy „előnye” is! Azelőtt csak ritkán folyt a víz a csapokból, most pedig éjjel-nappal ömlik. Ez a sporttelep a Munka Vörös Zászlórenddel kitüntetett, felszabadulási serlegnyertes ferencvárosi csomópont dolgozóinak tulajdona.

Hogy tényleg a tulajdona-e? Majd kiderül később, menjünk csak sorjában . . .

A raktár polcairól a cipők és trikók egyenesen a szabadba néznek, mert a raktár falain is tenyérnyi széles repedések vannak. Ha esik az eső, a cipőkből ki kell borítani a vizet. Mindennek csak a patkányok örülnek, mert a szétrohadt futballcipőkből jóízűen csemegéznek.

A gondnok lakása sem különb. A látogató beveri a fejét a szemöldökfába, ha az ajtó előtt nem hajol le elég mélyen. A konyha és a szoba fölött kátrányos papírtetőt bontogat, tereget a szél. A szobába gyakran beesik az eső.

Selymes Lajos gondnok és felesége már minden elképzelhető szervnek tudomására hozta ezt a lehetetlen állapotot, de semmi nem történt. Se villany, se gáz, nincs bevezetve a lakásba, pedig minden közüzemi vezeték ott húzódik a pálya közvetlen közelében. A tetőt is meg lehetne csinálni, csak egy kis pala kellene hozzá.

Miért tűrik az illetékesek, elsősorban a ferencvárosi vasúti csomópont vezetői ezeket a lehetetlen állapotokat? És most jön mindennek a teteje: azért kell tűrni mindezt, mert a pálya a IX. kerületi Tanács telekkönyvi kimutatásában nem szerepel — noha azt a vasutasok már 45 év óta használják — még nem döntötték el, hogy a pálya kinek a tulajdona

Ezek szerint a vasutasok 45 év óta jogtalanul használják a pályát? 45 év óta senki sem jelentkezett, mint tulajdonos?

A pálya azelőtt kétségtelenül nem a vasutasoké volt. Ferenc József „császári és királyi” hadserege gyakorlatozott itt. csak azóta már Ferenc József nincs, de még az utódait is elsöpörte a történelem, pálya meg van.

Tíz év óta még a tulajdonjogot sem tisztázták. Pedig megtehették volna, mert ha a IX. kerületi tanács 950 forint büntetést ki tud róni azért, mert az elfekvő rajzok szerint a lelátó oszlopai fából vannak — (a valóságban vasból), akkor az sem lenne fából vaskarika, ha a ferencjózsefi KUK-hadsereg helyett tényleges tulajdonosokként a pályát 45 év óta használó vasutasokat ismernék el.

Teremtsenek haladéktalanul rendet a Zombori úti sportpályán. Az építkezést pedig bízzák a sportolókra. Anyag már van elegendő, erőben és lelkesedésben sem lesz hiány.

Mindössze a kísértő múlttal kell leszámolni, mégpedig haladéktalanul!

B. I.

A Törekvés-kupa mérkőzésekről

A közelmúltban befejeződött az 1955. évi NB II-es labdarúgó idény tavaszi fordulója. A bajnoki pontokért folyó küzdelemben nyolc Törekvés-csapat vett részt.

A nyári pihenő az idén kissé hosszúra nyúlik. Az ilyen időszak kihasználása legtöbb esetben nagy gondot okoz a szakvezetőknek. Köztudomású, hogy a sportolóknak versenyidény után feltétlen szükségük van pihenésre. Kell hogy a sportoló mind idegileg, mind testileg kikapcsolódjék a komoly megterhelést jelentő versenyzésből. Az azonban nem minden esetben helyes, ha a pihenő időszak túl hosszúra nyúlik. Sok sportoló ugyanis — kevesebb kapcsolata lévén sportkörével — teljesen felhagy még a játékos sportszerű mozgással is, s ezért az újabb idény kezdetekor csak nehezen lendül ismét formába.

Éppen ezért igen helyes kezdeményezésnek tartjuk, hogy a Törekvés SE NB II-es labdarúgócsapatai számára nyári kupamérkőzéseket írt ki. Ezek a találkozók megrövidítik a túl hosszúra nyúlt „szabadságot”, de mégsem jelentenek játékosaink részére túlfeszített idegmunkát. A kupamérkőzések jelentőségét ezzel nem óhajtjuk kisebbíteni, csak azt kívánjuk leszögezni, hogy az ilyen jellegű találkozók minden esetben merőben mások; azaz könnyebbek, mint a teljes erőbedobást követelő bajnoki összecsapások.

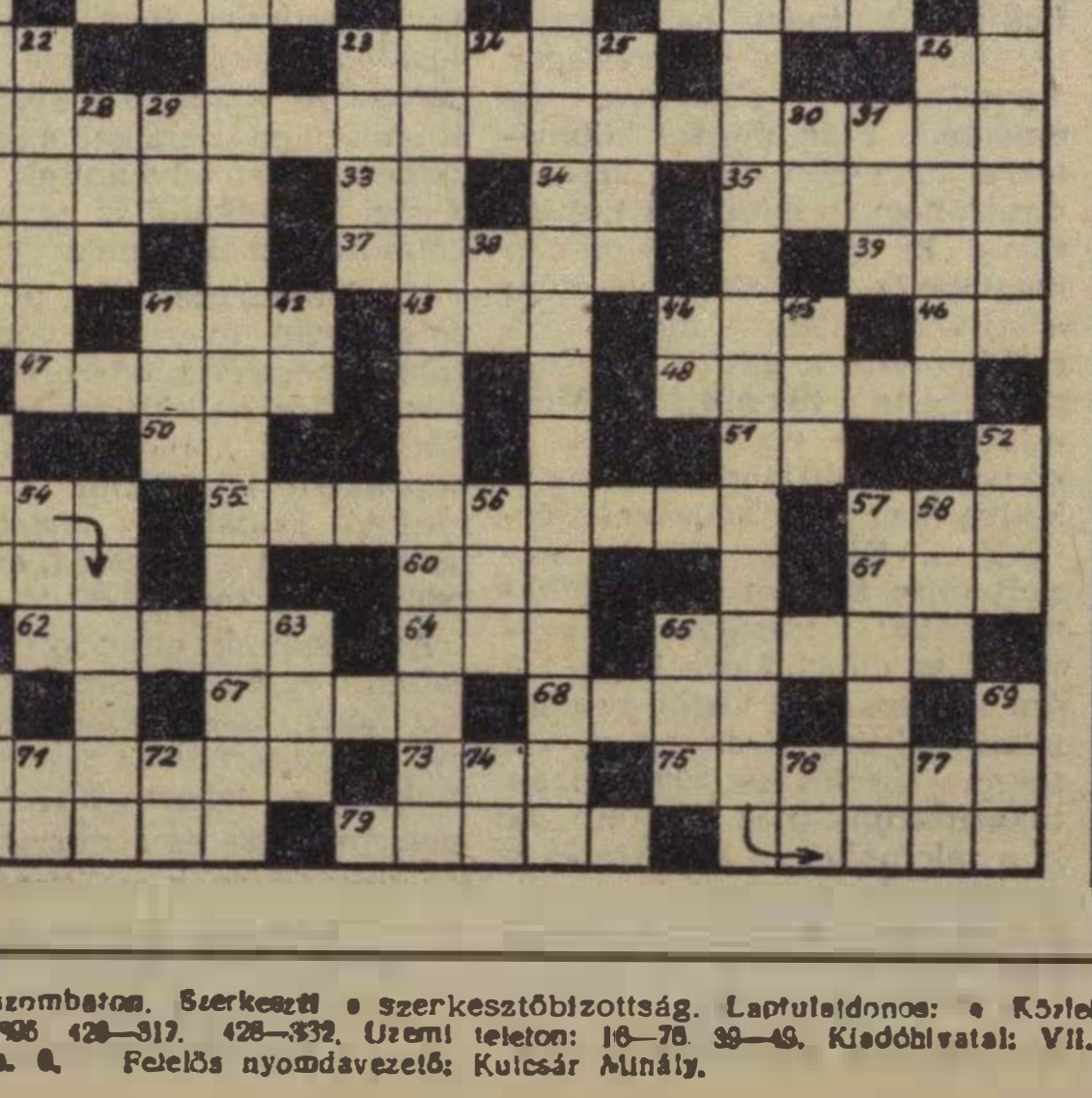
A kupamérkőzések ezenfelül igen alkalmasak arra, hogy a sportkörök szakvezetői tervszerűen kiépíthessék a bajnokság őszi idényének csapatát is. Legtöbb sportkörünk minden valószínűség szerint több fiatal tehetséget is fog szerepeltetni kupacsapatában. Ezeknek a fiatal játékosoknak kitűnő alkalom az ilyen mérkőzések sorozata arra, hogy kifejthessék képességeiket, s megszokják a nehezebb mérkőzések légkörét. Helyesen gondolkodik tehát az az edző, aki a nyári mérkőzések folyamán sportkörének fiatalabb — az első csapatban eddig még keveset szerepelt — tehetséges játékosait fokozatosan beépíti a csapatába. Ezek a mérkőzések sok kérdésre adhatnak feleletet az edzőknek, s a nyári kupamérkőzések valódi hasznát majd további bajnoki idény folyamán élvezhetik csapataink.

A kupamérkőzések minden valószínűség szerint komoly érdeklődés mellett kerülnek lejátszásra.

Keresztrejtvény XI.

Vízszintes: 1. A DISZ-fiatalok jelszava. 14. Férfinév. 15. Idegen női név. 16. Lyukat csinál. 17. A járom. 18. Torlaszol. 19. Fák házája. 20. Tárgykör. 21. Kerti munkát végez. 23. A sárga egyik árnyalata. 26. Papírra vet. 27. **Dolgozói a túlsúlyos mozgalom kiterjesztésére hívták fel a vasutasokat.** 32. Hajviselet. 33. Orosz József. 34. Ház végei. 35. Vissza: itt visszük a hátizsákot. 36. Fejfára írják. 37. Családi név. 39. A „lélek mérnöke”. 40. Sír. 41. Levegő, idegen szóval. 43. Rab. 44. ...Ce-tung. 46. C. Z. 47. Gyöngyféleség. 48. Vég nélküli asztalterítő. 50. Személyes névmás. 51. Rag. 53. **A Béke-Világtalálkozó városa.** 55. Rossz muzsika. 57. Földbe vetik. 58. Házi munkát végez. 60. Helyhatározó szó. 61. Földműves szerszám. 62. Űrmérték. 64. Visszaszólíti 65. Teljesíti. 67. Ismeri. 68. Vissza: spanyol folyó. 70. Fedő. 73. Talán, népiesen. 75. F-fel végküzdelmet vív. 78. Vissza: jugoszláv folyó. 79. Ilyen eszköz is van (ék. fel.).

Függőleges: 1. Állomás Székesfehérvár—Veszprém-külső között. 2. Nem áll. 3. Páncélszekrény idegen szóval. 4. ...skála. 5. Három állomás a budapest—székesfehérvári vonalon. 6. Arra fel! 7. Egyik nagy vasúti műhelyünk. 8. **Nyugati és keleti határállomások.** 9. Ötlen zöm. 10. **A szolgálati vezetők megszívlelendő feladata.** 11. Állomás a budapest—esztergomi vonalon. 12. Nem érdes. 13. Személyes névmás. 22. Hív. 23. Értelmes. 24. K. C. 25. Becézett női név. 26. Pest megyei község. 28. Zúdít. 29. Olt mássalhangzói. 30. Olasz folyó. 31. Becézett férfinév. 38. Fedd. 41. Modell. 42. Rag. 44. Mai nap. 45. Időmérő 49. Nagy fizikus volt. 53. Cselekvés. 54. Ilyen hárfa is van. 56. O. L. I. 57. Bátor. 58. Vonatkozó névmás. 63. Vissza: érzékszerv. 65. Halfajta. 66. Időhatározó szó. 69. Mint, németül. 71. Fél Anna. 72. Lásd: 6. függ. 74. Fa része. 76. Balzsam. 77. Egér mássalhangzói.



Beküldendő: vízszintes 1. 27. 53. függőleges 8. 10. **Beküldési határidő:** július 6.

A X-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Béke-Világtalálkozó. Andrej Kiszljak. Összekapcsolt mozgalom. Lidia Fomina. Lovasberény.

Könyvet nyertek: Váradi Alajos, Szolnoki Járóműjavító CV. Miskolczy Józsefné, Budapest, IX., Ipar utca 3. Oláh Erzsébet, Debrecen, Bocskay kert. Borbély Géza, Szeged, Tolbuchin sugár út 34.

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—196 428—317. 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, 27. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. JÚLIUS 4.



A debreceni 205. számú blokkmesteri szakaszon Kovács Sándor szakaszkezelő és brigádja 135 százalékos átlaggal dolgoznak. Képünkön egy dinamikus váltót ellenőriznek. (Kovács Géza felv.)

A vasútüzemi értekezlet elé

Július 9-én ül össze a X. Országos Vasútüzemi Értekezlet. Az immár hagyományossá vált értekezlet elé nagy érdeklődéssel tekintenek a vasutas dolgozók.

Vajon csak a hagyomány készteti arra a vasút vezetőit, hogy a külszolgálati dolgozók képviselőivel közös tanácskozást folytassanak, vagy beváltották a vasútüzemi értekezletek a hozzájuk fűzött reményeket? E kérdésre csak igennel felelhetünk. A vasúti munka erőpróbáját jelentő őszi forgalom sikeres lebonyolítása nem képzelhető el anélkül, hogy az elmúlt esztendő tapasztalatait ne tárgyalnák meg, ne szabnának újabb és újabb feladatokat, ne állapodnának meg az újabb munkamódszerekben.

A vasút legjobbjai tizedszer találkoznak a felszabadulás óta, hogy hitet tegyenek elszánt akaratukról: derekasan helytállnak az idei forgalom során. Ez a tanácskozás minden évben a nagyszerű kezdeményezések, javaslatok, a bátor bírálatok színhelye, ahol fegyelmezett, a vasúti munkában nagy tapasztalatokkal rendelkező, élenjáró dolgozók felelősséggel tárgyalják meg a tennivalókat.

A X. Országos Vasútüzemi Értekezlet olyan időszakban ül össze, amikor szerte a világon a béke erői hatalmas sikereket érnek el, amikor a magyar nép egységbe forrtan hajtja végre pártunk Központi Vezetőségének március 4-i határozatait, mikor az üzemekben, a földeken, a laboratóriumokban és a kutatóintézetekben egyaránt minden becsületes dolgozó erejét nem kímélve azon fáradozik, hogy a második ötéves tervet megelőző esztendő, az erőgyűjtés éve, eredményes legyen.

Az idei vasútüzemi értekezletnek az eddigiektől eltérően figyelembe kell vennie, hogy az elmúlt esztendőben az őszi forgalom lebonyolítása során hibák is voltak. Lassú volt az elegymozgás, nagy volt a vonat- és géprevárások száma, a vonatok menetrend szerinti közlekedése nem volt kielégítő. Nem elég gazdaságosan dolgoztunk, nem csökkent a vasút önköltsége.

Az egész értekezleten vegig kell vonulnia pártunk Központi Vezetősége március 4-i határozatának, mely nyomatékkal hívja fel figyelmünket az önköltség csökkentésére, a munka minőségének javítására, a termelékenység emelésére.

Azok a határozatok, melyek a X. Országos Vasútügyi Értekezleten születnek, javarészt a gazdaságos üzemvitelre vonatkoznak, irányt szabnak a vasutas dolgozók számára, hogyan, milyen módszerekkel érhető el a munka minőségi javítása, az önköltségcsökkentés.

Nézzük meg, milyen feladatok sikeres elvégzéséért kell egységesen csatasorba állniuk a magyar vasutasoknak, hogy valóra váltsák mindazt, amit pártunk Központi Vezetőségének határozata megszabott, amit a népgazdaság érdeke tőlünk megkíván.

Azok a határozati javaslatok, amelyeket az értekezlet behatóvita után elfogad és határozatokká emel, pontosan körvonalazzák majd a tennivalókat valamennyi szakszolgálati ág dolgozói számára. A forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási szakszolgálat együttes feladatához tartozik, hogy a kocsifordulót országos viszonylatban szeptemberben 3,9, októberben 3,7, novemberben 4, decemberben pedig 4,8 nap alá szorítsuk.

A vasutas dolgozók megtanulták már az elmúlt évek során, hogy a kocsifordulóidőt leszorítani központi célkitűzés, mely a vasúti munka legtöbb minőségi tényezőjét magában foglalja. Ezért ennek a határozati javaslatnak határozattá válása után az egész vasútüzemnek úgy kell dolgozni, mint egy futószalagnak, nehogy kiesések, zökkenők megzavarják e fontos célkitűzés valóraválását.

A fenti három szolgálati ág dolgozóira hárul nagyrészt az a feladat is, hogy az őszi forgalom idején a munkásvonatok késését 3, a személyszállító vonatokét pedig 7 százalék alá szorítsák. Ez tehát a másik központi feladat. Eltérő ez az eddigiektől? Igen. Eltérő, mert annyit jelent, hogy bármilyen erős iramú is lesz az őszi forgalom, még az eddiginél is jobban kell harcolni az ellen, hogy munkás- és személyszállító vonataink késetten közlekedjenek. E nagyszerű feladat megvalósításáért lelkesen kell harcba indulnia a vasút dolgozóinak, hiszen a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése egyúttal a tehervonatok pontos közlekedését is lehetővé teszi.

Melyek azok a feladatok, amelyeket végre kell hajtanunk azért, hogy a tavalyinál gazdaságosabban, ésszerűbben, a műszaki adottságok teljes kihasználásával, a gazdaságosság figyelembevételével bonyolítsuk le az idei őszi szállításokat? Errevonatkozóan egész sor határozat születik majd az értekezleten. E határozatok sorában kell, hogy szerepeljen a tehervonatok átlagos terhelésének növelése, az irányvonatok közlekedésének kiszélesítése, a mozdonyok hasznonkilométer teljesítményének emelése és egész sor egyéb határozat.

A X. Országos Vasútüzemi Értekezlet teremtse meg annak a lehetőségét, hogy az idei őszi forgalmat zökkenőmentesen, gazdaságosan bonyolítsuk le. Ez az értekezlet segítse a vasutas dolgozókat abban, hogy mindenki a munkaterületén a legjobb módszerek kialakításával, fegyelmezetten végezze feladatát és hozzájáruljon ahhoz, hogy a vasútüzem feladatának megfelelően továbbítsa a tonnák millióit oda, ahova népgazdaságunk azt irányítja.

Hisszük és reméljük, hogy a magyar vasutas dolgozók valóra váltják az értekezlet határozatait és a tervév végeztével felemelt fővel állhatnak az ország közvéleménye elé: *derekasan, becsülettel elvégezték mindazt, amit a párt, a dolgozó nép elvárt tőlük.*

AZ ADOTT SZÓ KÖTELEZ

Véget ért a második negyedév, lezárult az 1955-ös tervév első fele. A szerkesztőségünkbe érkezett jelentések arról tanúskodnak, hogy a vasút dolgozói jó munkát végeztek, második negyedévi tervüket a legtöbb szolgálati helyen határidő előtt, vagy határidőre teljesítették. És a munkában nincs megállás, tekintetüket előreszegezik a következő feladatokra: már gyűlnek a vállalások a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére.

BUDAPEST NYUGATI-PÁLYAUDVAR DOLGOZÓI

a második negyedévben minden tényezőnél teljesítették az élüzem-feltételeket. Fajlagos kocsimozdítási tervük 113 százalékos teljesítésével az első félévben 1119 tolatási órát takarítottak meg. Kocsitartózkodási tervüknél 110 százalékos eredményt értek el, és ezzel 81 600 órával csökkentették állomásukon a kocsik tartózkodási idejét. A kereskedelmi szolgálat dolgozói a kocsikihasználási terv 120 százalékos teljesítésével 176 tehérkocsit takarítottak meg. Szállítási tervüket június 27-én befejezték. A jó munkában oroszlánrésze van *Várkonyi Sándor* kocsimesternek. *Hargittai Sándor* vezető váltókezelőnek, *Papp Zoltán* forgalmi szolgálattevőnek, *Dobos József* és *Takács Róbert* raktári munkásnak.

ÁTLAGOS 25 SZÁZALÉKOS TÖBBTERHELÉSSEL

továbbítják vonatjaikat a miskolci fűtőház dolgozói, akik magukévá téve pártunk Központi Vezetőségének határozatát, első félévi tervüket határidő előtt fejezték be. Százelegykilométer tonnatervüket június 1-én 103, haszonkilométer tervüket ugyancsak 1-én 104 százalékra teljesítették. Mozdonykilométer tervüket június 6-án, szénmegtakarítási tervüket 15-én, fajlagos javítási tervüket 16-án, kocsijavítási tervüket 20-án zárták le. Ezideig 8780 tonna szenet takarítottak meg 1 669 000 forint értékben. Az élüzem-szintet jelentő ötszázalékos önköltségmegtakarítással szemben nyolcszázalékos csökkentést értek el. A dolgozók közül többek között kiváló teljesítményt nyújtottak *Szigeti Géza, Egerszegi Kálmán, Karsza József* mozdonyvezetők, *Pázmány József, Szabó József, Póczos Mihály, Zagyi Dezső* és *Kallós Béla* fűtők.

EGYMILLIÓ 800 EZER FORINT

értékű készáru termelését vállalták terven felül a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozói, miután első féléves termelési tervüket június 23-án, délelőtt 9 órára 100,5 százalékban sikeresen teljesítették. Az üzem dolgozói készülnek a júliusi termelési értekezletre, ahol megteszik majd vállalásaikat a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére.

A TAPOLCAI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI

úgy dolgoztak a második negyedévben, hogy ne maradjanak el az első negyedév eredményétől, amely az élüzemcímet és a SZOT vándorzászlóját hozta meg nekik. Igyekezetük sikerült is, mert első féléves tervüket június 6-ra befejezték. A fűtőház dolgozói a Központi Vezetőség határozata szellemében dolgoznak tovább és a vasutasnap, illetve az alkotmány ünnepe tiszteletére vállalták, hogy a harmadik negyedévi tervüket is határidő előtt teljesítik. *(Dancs József leveléből.)*

104 SZÁZALÉKRA TELJESÍTETTÉK AZ ÁTLAGOS TERHELÉST

Miskolc személypályaudvar dolgozói a második negyedévben. Jó eredményt értek el a személyvonatok menetrendszerinti indításánál is, a vonatok késését 0,7 százalékra csökkentették. Kiváló munkát végeztek *Kardos József, Urbán László* és *Tasi István* forgalmi szolgálattevők. A fajlagos kocsimozdítást 0,5 perccel csökkentették kocsinként. Ennél a tényezőnél jó eredményt értek el *Török József* és *Hegyesi Tibor* kocsimesterek és brigádjaik is. Jó munkájuk eredményét bizonyítja az is, hogy a második negyedévi kocsikifutási tervet június 20-ra befejezték. *(Kovács Gyula leveléből.)*

Ahol már júliusban megkezdődik az őszi forgalom

A Petőfi-hídtól Budapest-Ferencváros kapujáig, hosszan a Duna partján fekszik Budapest-Dunapart teherpályaudvar. A múlt rendszerben „halálra ítélték" az állomást, s a felszabadulást követő első években szinte már „el is temették". Egyszerűen azért, mert furcsán hat környezetében — s talán még inkább azért, mert a tranzito-áruk forgalma átterelődött a Szabadkikötőbe. Ami mégis itt tartja ezt a pályaudvart, elsősorban az a négy hatalmas malom, amely gyökeret vert a pályaudvar mellett húzódó Soroksári út mentén.

A „halálra ítélt"-nek semmi oka aggodalomra. Hiszen 300—400 kocsi fordul meg naponta az állomáson. A malmokon kívül a főváros hűtőháza, a FŰSZÉRT, a Terményforgalmi Zsákraktár, egy hatalmas TÜKER-telep és még sok-sok vállalat és üzem kiszolgálását végzik a dunaparti vasutasok. Az igaz, hogy régi forgalma már csak a múlté, de ehhez a háború vérzivatara is hozzájárult. Harminchat óriási raktárából mindössze négy maradt meg. Ezek egyikét a Chemolimpex árui töltik meg. Voltaképpen két raktár áll rendelkezésre, ahol sok ezer tételben kerül feladásra, vagy kirakásra az áru.

Budapest-Dunapart még nem tudta elérni az élüzemszintet. Hogy miért, annak oka van. A malmokba érkező gabonát, a hántolásra kerülő magvakat szállító kocsik zöme nagytengelytávolságú, emiatt nem tudják megfordítani a fordító-korongon, át kell rakni ezeket a kocsikat, ami nem szolgálja a kocsifordulóidő csökkentését. Ez azonban nem fékezi munkalendületüket.

A darabáruforgalomban a raktári dolgozók átlagosan 18 mázsa árut mozdítanak meg óránként minden gépi berendezés nélkül, sőt van olyan hónap, amikor elérik a 22—23 mázsát. Két évvel ezelőtt országos elsők voltak, most sem kell szégyenkezniök helyezésükért. A munkafegyelem példás. Erre most még inkább szükség van, mint eddig. Júliustól kezdve ugyanis kezdetét veszi a dunaparti teherpályaudvaron az őszi forgalom. Megkezdődik a malmok „eteté-se", a kocsik ezrei érkeznek és indulnak erről az „eltemetett" állomásról.

A verseny folyik. A dunaparti készülnek a X. Országos Vasútüzemi Értekezletre és nem egy kiváló teljesítménnyel segítik a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére tett vállalásokat. *Venczel Rezsőné* árupénztáros három hónap óta tartja a sztahanovista szintet, *Lakó Nagy József* 111 százalékra teljesíti kocsikihasználási tervét. Az állomás dolgozói vállalták, hogy nemcsak a félévi tervet teljesítik időre, hanem december 21-re befejezik évi tervüket. Hónapok óta nem fordult elő számadáselválasztás, dézsmálás évek óta nincs a vasutasok hibájából, mint ahogy nincs árusérülés sem.

Az egykor *„halálra ítélt"* pályaudvaron eleven munka folyik, az állomás dolgozói fontos csavarjai a vasút nagy gépezetének.

Felkészült a vasút a gabonaszállításra

A vasutas dolgozók az idén is nagy gonddal készítik elő a kocsiparkot a gabonaszállításra. Előreláthatólag naponta 5—600 kocsi gabonát raknak majd vasúti kocsikba. Nagyon fontos, hogy a gabonát szállító vasúti kocsik tetőzete és fala kifogástalan állapotban legyen, mert ezzel minimálisra csökkenthető a szemveszteség.

A gabonát általában ömlesztve szállítják, ezért a vasúti kocsikba az ajtó elé belülről deszkafalat, úgynevezett rinfuzát építenek be. Eddig már 18 000 darab rinfuzalapot készítettek el, ezenkívül 8000 vasúti kocsiba már beszerelték a rinfuzát.

Ez is a jobb utazást segíti



Salek Sándorné, a Debreceni Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozója, mindig tisztán tartja a gondjaira bízott vonatablakokat. (Kovács Géza felv.)

Új nemzetközi vasúti áru- és személyfuvarozási egyezmények lépnek életbe

Huszonnégy európai állam kormányának képviselői a Bernben június 16—18-án tartott diplomáciai konferencián az új nemzetközi vasúti áru- és személyfuvarozási egyezményeknek (CIM és CIV) 1956. március 1-vel történő életbeléptetését határozták el.

A konferencia határozatot hozott továbbá az egyezmények alkalmazási módjára. Németország két területén, valamint megválasztásra került az egyezmények végrehajtásával megbízott berni Központi Hivatal felügyelő bizottsága.

A Központi Hivatal eddig a svájci kormány felügyelete és irányítása alatt működött, az új egyezmények életbeléptetésével egyidejűleg ezt egy 9 tagú kormányközi felügyelő bizottság látja el, mely bizottságba 5 évre a magyar kormány küldöttjét is beválasztották.

A jegyzőkönyveket a magyar kormány megbízásából Vermesy Sándor MÁV-igazgató írta alá, aki a diplomáciai konferencia alelnöki tisztét is betöltötte.

A diplomáciai konferencia után szakértő bizottságok ültek össze a szállítótartályok, a magánkocsik, valamint a veszélyes áruk nemzetközi viszonylatban történő fuvarozásának szabályozására. A szakértő bizottságok előreláthatólag július hó 10-ig üléseznek.

A nyíregyházi fűtőház dolgozóinak távirata Helsinkibe

A nyíregyházi fűtőház dolgozói a vasút politikai főosztály útján táviratot juttattak el a finnországi békevilágtalálkozóra.

A nyíregyházi két fűtőház dolgozói harcos üdvözletüket küldik Helsinkibe, a világbéketalálkozóra — írják táviratukban. — *A nemzetközi békemozgalom megvédése érdekében jó munkát és sok sikert kívánunk.*

Hasonló táviratokban és levelekben sok-sok vasúti üzem dolgozói kívántak sok sikert a világtalálkozónak s tettek ígéretet arra, hogy még az eddigieknél is jobban támogatják a világbéke ügyét.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Hogy idővel tagjelöltek lehessenek...

Bejek János elvtárs nem mestere a szavaknak, ritkán szól, de amit mond, annak nyomatéka, súlya van. Megfontolt ember, mint általában a hozzá hasonló idősebbek. Harminchat, vasúti szolgálatban eltöltött év van a háta mögött és párttagsági könyve arról beszél, hogy az utóbbi tíz esztendőt a párt tagjaként dolgozta végig *Bodajk* állomáson, ahol kocsivizsgáló.

De van egy ennél is fontosabb hivatása: pártcsoportbizalmi. Igaz, nem nagy a pártcsoport, mindössze négy tagot számlál. Ez azonban nem csökkenti, ellenkezőleg, növeli a pártcsoport fontosságát. *A párt előtt elsősorban ők felelnek a termelésért. A pártcsoport tehát sokat foglalkozik a termelés kérdéseivel, a gazdaságossággal, az önköltségcsökkentéssel.* A kocsivizsgálók közvetlenül járulhatnak hozzá az önköltség csökkentéséhez. Egy idejében felfedett csapágycsészeferdülés, melyet a helyszínen megjavítanak, megelőzi a hőnfutást, és biztosítja, hogy a kocsik rendeltetési helyükig szállítsák a bauxitot. Jelentős és hozzájárul az önköltségcsökkentéshez a bauxitrakodásnál keletkező kocsikárok megállapítása, a kártérítés miatt. És még lehetne sorolni, mennyi mindent tehetnek a pártcsoport tagjai a gazdaságosságért.

Ezekkel a kérdésekkel gyakran foglalkozik a pártcsoport, magyarázzák a dolgozóknak munkájuk fontosságát, jelentőségét. Kevés lenne azonban, ha a pártcsoport megelégedne ennyivel.

Bejek elvtársék helyesen ismerték fel, hogy *jó munka akkor lesz, ha az emberek, a körülöttük dolgozó vasutasok ismerik a párt célkitűzéseit és készek harcolni azokért.* Előtérbe került tehát a nevelés.

Ez bizony bonyolult dolog. Az emberek nevelésére, formálására nincsenek sablonok formulák. Ahány ember, annyiféle, mindnek más a természete, más a jó és rossz oldala. Mindnél más tulajdonságokat kell fejleszteni és megint másokat, a rosszakat nyesegetni, mint ahogyan a jó kertész teszi. Különös gonddal, *megkülönböztetett figyelemmel kell foglalkozni azokkal, akikkel távolabbi célok vannak, akikből idővel tagjelöltek, majd párttagok lesznek.*

Bejek elvtársék pártcsoportja nemrégiben figyelt fel két fiatal munkásra, akik mostanában kerültek a vasúthoz: *Gyenes Palra* és *Rosenzweig Jánosra.* Mindketten fizikai dolgozók, lelkiismeretes, becsületes munkát végző emberek. Kedvük van a tanuláshoz is, különösen Gyenes Pálnak. Egyszóval olyan embereknek látszanak, akikből, ha foglalkoznak velük, ha melléjük állnak és segítik őket, idővel tagjelöltek is lehetnek.

A pártcsoport ezt figyelembe véve, szorosabbra fűzte kapcsolatát a két pártonkívülivel. Rendszeresen meghívják őket pártcsoportértekezletre, ha a napirend ezt megengedi. Megbízzák őket népnevelő feladatokkal és munkájuk megkönnyítéséhez népnevelő zsebkönyvvel is ellátják őket. *Bejek* elvtárs, ha ideje van, elbeszélget velük a kül- és belpolitikai eseményekről, meghallgatva véleményüket egy-egy problémáról, vitatkoznak a népnevelő zsebkönyv fontosabb cikkein.

Természetesen van még sok olyan kérdés, amit nem lát világosan a két elvtárs. Egyik nap szóba került például a fizetés. Keveselték. Bejek elvtárs az ilyen „kényes" kérdéstől sem riad vissza. Azt mondta: *36 éve vagyok vasutas, emlékszem még arra is, hogy milyen volt az élet a felszabadulás előtt. Nem mondok mást, csak annyit: négy gyermekem közül egyet sem tudtam iskoláztatni, sőt gondolni sem mertem arra, hogy taníttassam őket.*

A felszabadulás óta mind a négy leérettségizett, három elvégezte a technikumot, a negyedik az idén lesz technikus. Egy fiam még a technikummal sem elégedett meg, s ma a Testnevelési Főiskolán van.

Ezt is számolni kell, ha az életszínvonalról beszélünk. Persze, nem azért mondom ezt, mert én megelégedett vagyok jelenlegi életkörülményeimmel. Nem, nem vagyok megelégedett. De jobban élek, mint azelőtt és jobban él a családom is. Viszont, ha még jobban akarunk élni, az is rajtunk múlik. Eredményesebben kell dolgoznunk, harcolnunk kell a magunk területén a párt politikájának győzelméért, amely az életszínvonal javulását biztosítja számunkra.

Sok-sok ilyen beszélgetésnek tanúi a dolgozók ott, ahol *Bejek* elvtárs pártcsoportja dolgozik és még többnek a két jövendőbeli tagjelölt. A pártcsoport segíti őket, hogy egyre javuljon munkájuk, hogy szélesedjen politikai látókörük, amely feltétele annak, hogy idővel tagjelöltek lehessenek.

Nemzetközi ÉLET

Harmincezer kilométer a Szovjetunió és Kína vasútjain

Írta: Zsolt Róbert

I.

MÁRCIUS VÉGÉN utaztam el Magyarországról két és félhónapos kínai tanulmányútra. Zsebemben volt Pekingig a repülőjegy, de csak Moszkváig használtam fel, ott átváltottam vonatjegyre. A kétezer kilométeres repülőúton rájöttem a vonatutazás összes előnyeire. Nem is izlett túlzottan a hosszú repülőút, de főként azért választottam a vonatot, mert a repülőgépről mást nem láttam, csak álmos, szürke felhőket.

Kiderült, hogy nagyon jól választottam. A kilencnapos Moszkva—pekingi út valóban életem egyik legnagyobb élménye lett. Keresztülutaztam a hatalmas, gazdag, monumentális iparú Szibérián, láttam olyan tájakat, amelyek vetélkednek a világ legszebb vidékeivel. S alkalmam volt az utas szemével megismerni a szovjet vonatokat is — elég alaposan, mert az elmúlt hetekben visszafelé is vonaton tettem meg az utat. Ezenkívül Kína területén is jóval több, mint tízezer kilométer utat tettem meg vonaton, így tapasztalataimat a kínai vonaton szerzett élményeimmel is kiegészítettem. Egy hónapot töltöttem vonaton az utóbbi negyedévben, s ezekről az élményekről számolok most be a *Szocialista Vasútért* olvasóinak. (Sajnos, nem vagyok vasúti szakember, így megfigyeléseim nyilvan felületesek és szakmailag nem pontosak.)

Moszkvában, szemben a húszegynéhány emeletes *Leningrad*-szállóval, hatalmas teret övez három pályaudvar épülete — a *leningrádi, a jaroszlavli* és a *kazani.* A jaroszlavli pályaudvarról indultunk Pekingbe. A csillogó zöldre fényezett kocsikból álló vonat már ott állt a külső 1. vágányon. Mind hatalmas kocsik önsúlyuk 50—60 tonna. A mozdony is nagyobb, mint amilyeneket a mi vonatainkon látunk.

A JEGYKEZELŐ lent állt a kocsik feljárójánál. A 8-as számú kocsiba szólt a jegyünk. Pár másodperc alatt túlestem a jegyvizsgálaton és a másik kalauz kísért a fülkémbe. A szovjet távolsági vonatokon ugyanis mindegyik kocsiban két jegykezelő dolgozik.

A vonat menetrendszerint, pontosan 12,15-kor indult el. Az első percek természetesen azzal teltek, hogy körülnéztem a fülkében és utána a vonaton. Jártam már sokat külföldön, de ilyen ízlésesen, kényelmesen berendezett vonattal sehol sem találkoztam. Fülkénk, amelyben *Toncz Tibor* rajzolóművész barátommal utaztam együtt, a legkényesebb igényt is kielégíti. A két, egymás fölött elhelyezett ággyal szemben selyemhuzatú fotőj, köztük kis asztalka, dúsan ötvözött, aranyozott olvasólámpával. (Az ágyak fölött ezenkívül külön kis olvasólámpa ég.) A csillárban négy égő: három fehér fényt sugároz, úgy hogy nappali világosság van a fülkében, a negyedik kékfényű éjjeli lámpa. A csillár, de még az ablak is metszett üveg ebben a kocsiban. A falat selyemtapéta borítja, igen ízléses, finom mintájú. A földön vastag, süppedő szőnyeg, színe, mintája olyan stílusos, mint a tapétáé és a bútorhuzaté. A mennyezeten szellőzőnyílás. A fülke ablakát ugyanis általában nem nyitják ki, hogy ne jöjjön be a korom. Valóban, a vonaton épp olyan tiszta minden, mintha a lakásban lenne otthon az ember. A levegő pedig jó, mert a gyakran bekapcsolt elektromos szellőzőberendezés biztosítja a friss levegőt. Ha mégis túl meleg lenne, ott az asztalon a ventillátor, amit bármikor be lehet kapcsolni. Két szomszédos fülke között tágas mosdófülke áll a négy utas rendelkezésére. Benne tiszta törülköző, kristályból készült vizesüveg, poharak. A kocsi valamennyi ajtaja barnára fényezett fa, aranyozott kilincsekkel.

AZT HITTÜK, csak ez az első osztályú kocsi ilyen szép. Kiderült, hogy az egész Moszkva—pekingi vonat minden kocsija ennyire tiszta és ízléses. Végigjártuk a vonatot. A „párnás" kocsik annyival kényelmetlenebbek, hogy négyen utaznak egy fülkében, a berendezés azonban a fotőjt kivéve teljesen azonos és szinte semmivel sem rosszabb a „fapados" kocsi sem. A „fapad" ugyanis csak az elnevezésben szerepel, a hálókocsi fekhelyei ugyanolyan kényelmesek, mint a többié, talán csak a fülke szűkebb valamivel. Ezekben a kocsikban 38 utas kap helyet a másodosztályúban 32. A mi kocsinkban mindössze 18-an utaztunk.

Mikor visszatértünk a fülkébe, megjelent fehér kabátban a kalauz és érdeklődött, ki parancsol teát. A szovjet vasúti kocsikba ugyanis beépítenek egy szamovárt is, s az utasok néhány fillérért teázhatnak.

Az úton sokat beszélgettem a két jegykezelővel. Huszonnégy óránként váltják egymást a szolgálatban. A szolgálatos szinte megállás nélkül dolgozik, s emellett állandóan segít az utasoknak. Hol konzervet bont, hol a bőröndöket szereli, sőt szolgálatkészen arra is ajánlkozik, megnézi, van-e az étkezőben szabad hely. Látja, hogy külföldiek vagyunk, felhívja figyelmünket a vidék nevezetességeire. Biztat bennünket, pihenjünk le ebéd után nyugodtan, felkelt minket, ha érdekes táj következik. Mikor búcsúzik, jó magyar kiejtéssel mondja: *viszontlátásra!* Ennél nagyobb meglepetés nem nagyon érhetett bennünket. Bent robogunk a Szovjetunió európai részének kellős közepén és egy orosz embertől magyar szót hallunk. Hamarosan megkaptuk a magyarázatot. *Aljosa Haroseh.* a szovjet jegyvizsgáló csaknem félévig élt Magyarországon, mint a felszabadító szovjet hadsereg katonája. Gyöngyösön tartózkodott a leghosszabb ideig. Olyan szeretettel beszélt arról a családról, akiknél fél évet töltött, mint a legközelebbi barátairól. — Ugy éltem náluk, mint otthon — meséli. — Segítettem nekik a földeken, elvégeztem a nehezebb munkákat, ők meg sosem akarták engedni, hogy másutt étkezzem, csak náluk. *Jóskának* szólítottak.

FÉL ÉV ALATT egész jól megtanult magyarul, de tíz esztendő alatt sokat felejtett. Most aztán újra alkalma volt gyakorolni a magyar nyelvet. Ő mesélte el, hogy 21 nap alatt érkeznek vissza Moszkvába és akkor 18 napi pihenőt kapnak. 1200 rubel a keresete (1 rubel =3 forint) ezenkívül téli, nyári ruhát is kap.

Vonatunk ezalatt már elhagyta Moszkvát (40—50 kilométert robogott a külvárosok között), aztán lassan elmaradtak a jobb és baloldalt sűrűn kanyargó helyiérdekű villamosvasút vágányai, legvégül pedig lassan eltűnedeztek a házak tetejéről a televíziós antennák. Kijutottunk Moszkva körzetéből.

(Folytatjuk.)

A jó eredmény nem boszorkányság

— Tapasztalatok Debrecen állomáson —

A „viharvert" állomásépület, az üresen ásító emeleti ablakok akaratlanul is a háborút, a pusztítást idézik. Összeszorul a szív az egykor szép, most félig rombadőlt debreceni felvételi épület láttán. Ám egyszerre elröppen a szomorúság, mert a bombasérült homlokzaton szembeötlik a büszke felirat: Élüzem! És itt ennek a szónak különös jelentősége van. Azt is hirdeti: *Az élet erősebb a halálnál, a felszabadult nép ereje, tettvágya, munkakedve legyőzi a pusztítást, a háborút.* És bent az állomáson a dolgozók már azt is tudják, hogy a jövő év végére, ha továbbra is jól dolgoznak, az élüzemjelvény már az újjáépített felvételi épület homlokzatát díszíti majd. A hosszú perron falán elhelyezett tablók fényképek, versenyeredmények is a jó munkáról beszélnek és első pillantásra elárulják azt is, hogy a munkaverseny gazdája, a szakszervezet, szívén viseli a versenynyilvánosságot



A „Szakma kiváló dolgozója" jelvénnyel kitüntetett Munkácsi-brigád. (Vasvári Endre felv.)

Álljunk meg egy kicsit az egyik tablónál, nézzük, mit mond? Arról ad hírt, hogy az állomás továbbra is élüzemszinten dolgozik, dekádról dekádra teljesíti a tervet és csak egyetlen tényezőnél, a kocsikifutásnál kell javítaniok. Ennek lehetősége azonban a befutó kocsik számától is függ.

A táblázat mellett, a dicsőségtáblán elhelyezett fényképek azt hirdetik hogy kiknek van legnagyobb részük a győzelemben. De a figyelmes szemlélőnek hírt ad másról is, arról, hogy *az élenjárók többsége párttag, kommunista.* Ez egyben választ ad arra is, hogyan születnek Debrecen állomáson a nagy eredmények.

A párt szervezi a munkagyőzelmeket. Sok mindenben jut ez kifejezésre, de emeljük ki közülük az egyik legfontosabbat: a párt irányítása hogyan érvényesül a tömegszervezetek, elsősorban a szakszervezet munkájában. *A pártirányítás a felső szervektől az alsó szervekig érvényesül.* Az üzemi bizottság munkájának értékelését például negyedévenként tűzi napirendre a pártbizottság. Ilyenkor nemcsak az üzemi bizottság tevékenységét, hanem a szakszervezetben dolgozó kommunisták munkáját is értékelik, feltárják a hibákat és határozatokat hoznak azok kijavítására. Hasonlóképpen a pártalapszervezetek is megvitatják a műhelybizottságok működését, és — főleg az utóbbi időben — a pártcsoportok, a szakszervezeti csoportok és a szakszervezeti bizalmiak munkáját.

Ez teszi lehetővé, hogy az állomás szakszervezete szinte minden területen betölti hivatását, lelkesíti és szervezi a versenyt, gondoskodik a dolgozók szociális ellátottságáról és védi érdekeiket. Hogyan tudja mindezt ellátni az üzemi bizottság, amely közel másfélezer szakszervezeti tag ügyeit intézi? Elsősorban úgy, hogy az üzemi bizottság széles, állandó aktívahálózatot épített ki és minden területen az aktívákra támaszkodik. Vegyük közelebbről szemügyre az aktívahálózatot.

Az állomást három részre, illetve három műhelybizottságra osztották fel. A műhelybizottságok önállóan dolgoznak, közülük egy-egy havonta beszámol az üzemi bizottságnak és ilyenkor vitatják meg a műhelybizottságok munkatervét is. Az üzemi bizottság tagjai ezenkívül egész hónapban patronálják, közvetlenül részt vesznek a műhelybizottságok munkájában és a tapasztaltakat üb.-értekezleten vitatják meg.

A terület műhelybizottságokra való felosztása azonban egymagában nem biztosította volna az eredményes munkát. Ezért az ÜB mellett még társadalmi aktívákból szervezett bizottságok működnek, úgy mint *termelési és tömegmunka bizottság, újító bizottság, bérbizottság, társadalombiztosítási tanács, vitás ügyek bizottsága, munkavédelmi bizottság, munkásellátási bizottság, sport és kultúrbizottság.* És ami a legfontosabb: ezek a bizottságok nemcsak papíron vannak meg, hanem tevékenyen dolgoznak.

A termelési és tömegmunka bizottság az elmúlt hónapban például fősúllyal az összekapcsolt mozgalommal foglalkozott. Tudatosították jelentőségét, megmagyarázták, hogy az összekapcsolt mozgalomban hogyan lehet elérni a sztahanovista szintet, elnyerni a *„kiváló dolgozó"* és a *„szakma kiváló dolgozója"* jelvényt. Erről a témáról több előadást is tartottak. Ezen túlmenően *a termelési bizottság készítette elő a műszaki konferenciákat, a termelési értekezleteket és ők szervezték meg az állomás dolgozóinak tapasztalatcserelátogatását Ferencváros és Miskolc állomásokon.* A bizottság munkásságának eredményét a termelési eredményeken kívül legjobban az bizonyítja, hogy *az elmúlt hónapban száztízen nyerték el a sztahanovista címet, ötvennégyen az oklevelet, négyen a „kiváló dolgozó", öten pedig* (az egész Munkácsi brigád) *a „szakma kiváló dolgozója" jelvényt.*

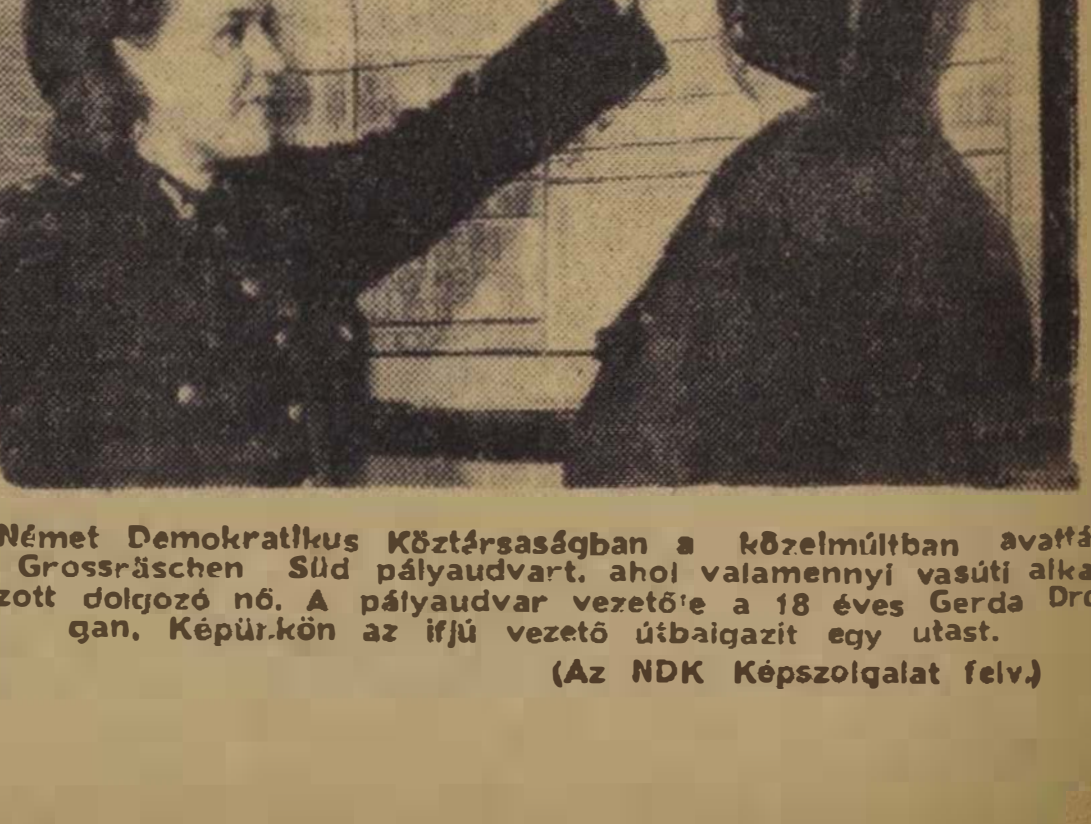
Eredményes munkát végzett a bérbizottság is. A bérelszámolásokat ellenőrizve többek között megállapították, hogy *Szabó Imre, Kiss János* és *Szabó Lajos* vonatkísérőket a rangfokozatuk után helytelenül, alacsonyabbra sorolták be. Az elvtársaknak utólagosan kifizették jogos illetményüket. Ők tárták fel, hogy *Székely Sándorné* és *Erdos Lajosné* nem kapta meg jogos túlóráját. A bizottság intézkedett és a 69.75 forintot, illetve a 25.41 forintot pótlólag kifizették. A bérbizottság vizsgálata alapján kapott *Kovács VIII. János* is közel ezer forintot. Előfordul, hogy maguk a vasutasok mennek panaszukkal a bérbizottsághoz. Ilyenkor *három napon belül kivizsgálják és elintézik a jogos panaszt.* Hasonló példákat lehetne sorolni a többi bizottság munkájáról is.

A szakszervezet tehát betölti feladatát. De ha a munka eredményességének gyökerét keressük, akkor még tovább kell mennünk, egész a szakszervezeti bizalmi hálózatig. A bizalmiak jó munkáját néhány statisztikai adat is magyarázza. 93 szakszervezeti bizalmiból *51 sztahanovista, 1 kormánykitüntetett, 1 pedig a „szakma kiváló dolgozója".* A bizalmiak húsz százaléka 7—8 éve, negyven százaléka pedig már öt éve bizalmi. Ennek is tulajdonítható, hogy a bizalmiak jól ismerik feladataikat.

A bizalmihálózat főtámasza az üzemi bizottságnak, de hogy azzá vált, abban nagy szerepe volt az üzemi bizottságnak. Évek óta esti tanfolyamokon tanítják a bizalmiakat a Munka Törvénykönyve ismeretére, a versenyszervezés módszereire, a szakszervezeti munka elvi kérdéseire, a szovjet és a legkiválóbb magyar munkamódszerek ismeretére bevezetésének gyakorlati problémáira. Így vált az üzemi bizottság támaszává a bizalmi hálózat, és ez egyik magyarázata annak, hogy Debrecen állomás büszkén viseli az élüzem címet.

B. G.

Pályaudvar, ahol csak nők dolgoznak



A Német Demokratikus Köztársaságban a közelmúltban avatták fel Grossräschen Süd pályaudvart, ahol valamennyi vasúti alkalmazott dolgozó nő. A pályaudvar vezetője a 18 éves Gerda Drogan. Képünkön az ifjú vezető útbaigazít egy utast. (Az NDK Képszolgálat felv.)

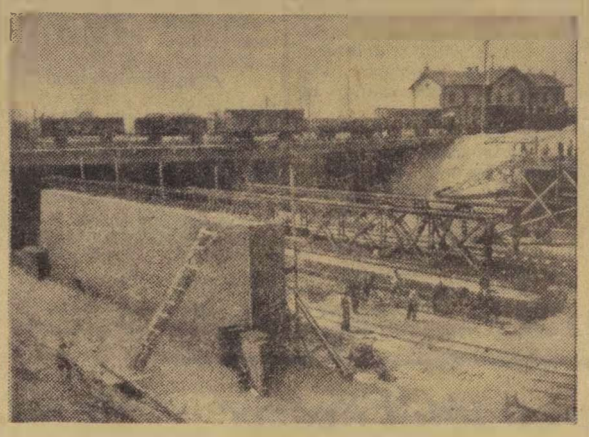
HIDÁSZAINK MUNKÁBAN

Az ujpesti vasúti híd nagy forgalma azt követeli a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozóitól, hogy a Béke-úti vasúti aluljáró építésénél határidő előtt befejezzék a betonozási munkákat. A hidászok jól tudják, hogy mit jelent a Béke-úti aluljáró a dorogi vonal forgalma szempontjából és ezért teljes erővel építik ezt az új létesítményt. Az első hat vágány alatti betonmunkát már befejezték és a napokban hozzáfognak a második hat vágány alatti áthidalószerkezet betonozásához. A munka hatalmas arányaira jellemző, hogy a hídszerkezetbe eddig több mint 2200 köbméter betont építettek be és a kubikosok 35 000 köbméter földet mozgattak meg.

Az építkezések idejére a villamos síneket egy csavaros vashídon vezetik át és ezalatt is betonmunkát végeznek. Ha a betonalap elkészült, a vashidat továbbhúzzák és a helyén elkészítik a Fővárosi Villamosvasút végleges felépítményét.

A MÁV hidászok jó munkáját már országszerte ismerik. Pápán a vasútállomáson új fordítókorongot építettek. Aszódon új hidat emeltek a Breda-patak fölé és az éveken keresztül fennálló 5 kilométeres lassújelet megszüntették. Az ujpesti Dunahíd építésével kapcsolatban befejezték a Nánási út és a Szentendrei út fölötti kisebb hidak építését.

Féléves tervüket határidő előtt befejezték és az elmúlt félévben olyan munkákat végeztek el, mint a Keleti főcsatorna fölötti ideiglenes vasúti hidak építése, a Zalaegerszeg melletti munkák során pedig új vasúti hidat építettek. A háromnyílású vashíd a Zala árterületét íveli át és most megkezdhetik a tíz év óta álló ideiglenes híd lebontását.



A Béke-úti aluljáró építése

A MÁV hidászok még ebben az évben elkészítik az ujpesti vasúti Duna-hidon a nagy Duna-ág feletti gyalogjárót, amelynek vasanyagát most gyártják a MÁVAG-ban és nemsokára már a hídon megkezdik a szerelést.

Az ország területén még egyetlen olyan vasúti híd van, amelyet felrobbantása óta még ideiglenesen sem építettek újjá. A Kál-Kápolna-kisújszállási vonalon, a kiskörei vasúti Tisza-híd helyén tíz év óta csak kompátkelés van. A vonatforgalmat ingajáratokkal bonyolítják le. A MÁV hídépítő mérnökök most hozzáfogtak az új kiskörei vasúti híd építéséhez. Figyelembevették a mezőgazdaság fejlődését is és az új hidat nemcsak vasúti, hanem közúti forgalomra is tervezik. A jövő évben megkezdik a 600 méter hosszú kiskörei vasúti Tisza-híd építését, melyet 1957-ben adnak át a forgalomnak.

Az összekapcsolt mozgalom sikeréért

— Látogatás a Hatvan-salgótarjáni vonal menetirányítójánál —

Az ilyen irodára szokták mondani: zsong, mint a méhkas. Egyszerre csörög a telefon és a két hangszóró is egyre csak mondja: — *Halló, menetirány! Halló, menetirány! Elemzést adok...* Egyébként a méhkas hasonlat most nagyon helyénvaló itt a *Hatvan—salgótarjáni* menetirányító szobájában, mert éppen a méhekkel van baj, emiatt cseng minden telefon. Az történt ugyanis, hogy egy szerelvény méheket visz az ország akácerdői felé — „legelni". Ilyenkor, a nyári hónapokban, a méhkaptárakat vagonokba, autókba rakják és indulnak a szorgos méhecskék mézet gyűjteni. A szerelvénynek *„zöld utat"*, gyors szállítást kell biztosítani, nehogy „befulladjon" az értékes szállítmány.

Csik Béla elvtárs, menetirányító, most éppen a méhszállítmány útját biztosítja. Amíg intézkedik, nézzünk egy kicsit körül a szobájában. Iróasztala baloldalán gombnyomásra működő telefonközpont, jobboldalán kapcsolótábla, amelyen a két hangszóró erősségét és hangszínezését szabályozza. Az íróasztal is különbözik a szokványostól: közepén két hengerre erősítve egy grafikon, melyre színes ceruzákkal a vonatok útját, tartózkodását és a szükséges egyéb megjegyzéseket rajzolja a menetirányító. A két henger segítségével az ív forgatható és így a rajzolás helye mindig „kézre esik". Az asztalra merőlegesen állítva helyeztek el egy másik grafikont. Ezen van feltüntetve az állandó jellegű, menetrendszerinti vonatközlekedés, a grafikon felett pedig a vonal állomásainak vágányrajzát látjuk. A menetirányító háta mögött kis asztalka, rajta három telefon.

El lehet képzelni, nem könnyű dolog ilyen körülmények között a menetirányító munkája. Jegyzi a vonatelemzéseket, rajzzal kíséri a vonatok útját, intézkedik a gépekről, beosztja a fordulókat. Jó vagy rossz munkája tehát kihat a vonatmozgás egész dinamikájára, mely szorosan összefügg az új összekapcsolt mozgalom sikerességével.

A menetirányító a gazdaságos szállítást is segíti

Tulajdonképpen az összekapcsolt mozgalom hozott bennünket ide Hatvanba. Látogatásunk célja: *megnézni, hogyan járul hozzá a menetirányító munkája az összekapcsolt mozgalom sikeréhez.* De mielőtt a részletekre kitérnénk, még mondjuk el azt, hogy a Hatvan—salgótarjáni vonalon folyó összekapcsolt mozgalmat országos viszonylatban is a legjobbak között emlegetik. *A forgalmat azelőtt 13—14 géppel, most pedig tíz géppel bonyolítják le. Azelőtt átlag 120 tengelyes, most pedig 150 tengelyes 2000 tonnán felül rakott vonatok közlekednek és a százelegytonnatervet is állandóan túlteljesítik.*

Elég néhány órát ülni a menetirányító mellett, hogy kiderüljön: a jó munka, a siker alapja a tökéletes, jól összehangolt együttműködés. A menetirányító nemcsak a forgalmistákkal, az állomásokkal tart szoros kapcsolatot, hanem a mozdonyszemélyzettel is. A mozdonyszemélyzettel való kapcsolatát vizsgáliuk meg kicsit közelebbről. *Egy-egy út előtt a menetirányító megbeszéli a mozdonyvezetővel a helyzetet. Megállapodnak abban, hol biztosít a forgalom áthaladást, hol kezelien a mozdony, melyik szakaszon rövidítse vagy hosszabbítsa meg a menetidőt a vezető.* Ezzel azonban nem ér véget a mozdonyszemélyzet és a menetirányító kapcsolata. *A vonalról tartózkodás közben is érintkezést tart a menetirányító és a mozdonyvezető, megbeszélik az esetlegesen beállott változásokat, az út folytatásának körülményeit.* Ma már csak rossz emlék az az idő, amikor szinte állandó vita folyt a mozdonyszemélyzet és a menetirányító között.

Amit figyelembe vesznek a tervezésnél

A múltat említve, érdemes elmondani, hogyan vált *„emlékké"* a két szolgálati ág közötti vita. A menetirányítók megismerkedtek, személyes kapcsolatokat építettek ki a mozdonyvezetőkkel. *Ellátogattak a fűtőházba, részt vettek a fűtőházi termelési értekezleteken*, ahol megismerték a mozdonyszemélyzet bajait, panaszát. Ugyanakkor ők is meghívtak mozdonyvezetőket a menetirányítói szobába, ahol azok megláthatták, hogy nem is olyan egyszerű „bürokrata" munka a menetirányítás, mint ahogy egyesek azt korábban képzelték. A személyes ismeretség még egy nagyjelentőségű dolgot tett lehetővé: nemcsak névszerint tudja a menetirányító, hogy ki van a gépen, hanem azt is, *milyen ember, milyen a szakmai képzettsége, hogyan tartja rendben a gépét, mennyire lehet rá számítani. És ezt figyelembe veszi a tervezésnél.* Kialakult tehát a kölcsönös megbecsülés, a jó együttműködés, amely most a teljesítményekben gyümölcsözik.

Ez az együttműködés, ha szükséges, lehetővé tesz rugalmas megoldásokat. Például, ha *Apcon* forgalmi okokból vonatot kell megállítani, akkor szólnak a mozdonyvezetőnek, aki ezt az időt felhasználja tűztisztításra — és így egy későbbi tűztisztítást megtakarít. Hasonló a helyzet vízvételnél: a *Nagybátonyig* közlekedő vonatot, ha *Pásztón* megállítják, akkor itt vesz vizet és a fordulónál nem kell feltolatnia *Kisterenyébe*. Az ilyen megoldások elősegítik a gyors fordulót, a vonal és a gépek lehető legjobb kihasználását.

Mindehhez tegyük még hozzá: ezen a vonalon nemcsak a menetirányítóknak, hanem a forgalmistáknak is jó a kapcsolata a mozdonyszemélyzettel és szoros az együttműködés a menetirányítók és forgalmisták között is. Így együttesen aztán le tudnak győzni minden váratlan akadályt és mind nagyobb eredményeket érnek el.

A börgöndi vasutasok között

Pusztaszabolcs — Sárbogárd, Székesfehérvár — Szabadbattyán kettős háromszögének szembenéző csúcsaként. — állami gazdaságok és termelőszövetkezeti földek hatalmas gabonatáblái között — egymagában áll *Börgönd állomás.* Mondhatnánk azt is, hogy *árván*, hiszen falu nem tartozik hozzá, mert Börgönd falu — *egyszerűen nincs.* Közigazgatásilag a 14 kilométerre levő *Pákozd* községhez tartozna, de a távolság miatt nemigen tudják tartani a kapcsolatot, ami bizony elég hátrányos a börgöndi vasutas dolgozókra. Elsősorban gyermekeik iskoláztatása szempontjából. Mert igaz, hogy *Székesfehérvár* vonaton egy ugrás, de az ottani iskolák csak akkor veszik fel a börgöndi gyerekeket, ha a hazaiakból nincs ki a létszám. Most például *Mészáros* állomásvezető elvtárs I. általánosba kerülő kislányát utasította el az egyik fehérvári iskola. Igaz, van itt pár kilométerre egy pusztai iskola, de oda a téli zord időben nem szívesen engedik gyalogolni gyermekeiket a szülők.

Majd tíz éven át a *vasút árvája* is volt Börgönd. A háborúban erősen megrongálódott épületeit csak ideiglenesen állították helyre és emiatt sokat kínlódtak a dolgozók. Valamennyi helyiségbe becsorgott az eső, a várótermet fürdőszobának lehetett volna használni, a forgalmi irodában pedig az volt a helyzet: ha esett, a forgalmi szolgálattevő saját asztalától kénytelen volt átülni a málházó asztalához, ahol aránylag kisebb zuhanyt kapott a nyakába.

Egy elfelejtett építkezés

Végre tavaly ősszel hozzáfogtak az újjáépítéshez, év végére be is fejezték. személypénztárral és távíró szobával bővítették a korszerűsített felvételi épületet. *De az épület átvétele félév óta még ma sem történt meg.* Így aztán egyelőre sem a székesfehérvári pályafenntartási főnökség, sem az igazgatóság nem vonja felelősségre az építő vállalatot az elkövetett hibákért. Pedig ideje lenne, mert például *a főnöki iroda rosszul behelyezett vízvezetéke már egészen átnedvesítette a falat és kívül-belül lerúgta a vakolatot.* Az egyébként szépen rendbehozott állomást még mindig csúfítja *a volt segédtiszti lakások romhalmaza.* Amikor a felvételi épületet újjáépítették, nem tudni miért, a romos lakások falaiból *„termelték ki"* a téglát. Így a helyreállítás ma már nehézségekbe ütközne, pedig a két lakásra nagy szükség lenne, mert ifj. *Nagy* János távirász, *Balogh* József váltókezelő, *Habis* József távirász és mások vidékről járnak szolgálatba. Habis 24—24-ezik s amikor reggel 8 órakor leteszi a szolgálatot, kénytelen háromnegyed 10-ig várni, amig vonatot kap Fehérvárra. Balogh elvtárs hét éve szolgál Börgöndön, ezalatt ő is sok időt vesztett szabadidejéből várakozással, utazgatással. Mennének innen, már be is adták áthelyezési kérelmüket.

Így dolgozik az állomás

Pedig Börgönd állomás fontos szerepet tölt be a személy- és teherforgalomban, dolgozóira felelősségteljes munka hárul, megérdemelnék a fokozottabb gondoskodást. Pusztaszabolcs, Székesfehérvár, Sárbogárd, Szabadbattyán irányából egyre-másra jönnek-mennek a személy- és tehervonatok, a nyári balatoni forgalom jelentős része is ezen a csatlakozó és elágazó állomáson keresztül bonyolódik le, nagymértékben mentesítve a dinnyési vonalat. Hétköznap 65, vasárnap 80 vonat áthaladását, csatlakozását, ha szükséges, rendezését biztosítja az állomás 16 dolgozója. Méghozzá nem is rosszul. *Mészáros* Ferenc állomásvezető elvtársnak szivügye a munkaverseny. A dolgozók sem kéretik magukat, ha versenyről van szó. Második negyedévi tervüket a húsz budapesti üzem felhívására tett fogadalmukhoz híven *június 28-án 101 százalékra teljesítették.* A kocsimozgatásban 103, az áruszállítási tonnaterv teljesítésében 106, a kocsikihasználásban 102 százalékot értek el. Azért csak ennyit. — mentegetőznek — mert sok a lenszállítmány, aminek súlya nincs, annál nagyobb a térfogata. *A kocsitartózkodásban legnagyobb bánatukra két százalékkal elmaradtak a tervtől*, de van rá mentségük.

A túlsúlyos vonatok problémái

— Csinálhatunk akármit, Fehérvár nem fogadja az elegyet — panaszolja *Krentz* György forgalmi szolgálattevő elvtárs. — Ezt azonban még megértjük, mert a régóta tartó állomásépítés miatt nehéz a helyzete. De a túlsúlyos vonatok küldésénél *óvatosabb* lehetne. Mindnyájan tudjuk, hogy *fontos a többterhelés, de ezen a vonalon óvatosan kell vele bánni, mert ha elakadnak a túlsúlyos vonatok, nem érik el a kívánt célt.* Börgöndig még csak eljönnek, mert idáig van tolószolgálat, innen azonban már nincs, így aztán a *Seregélyes-Zichyujfalu* közötti erősen emelkedő S-kanyarban *a megállás veszélye fenyegeti őket.* Hogy ezt megelőzzék, *rendszerint leakasztanak nálunk 5—6 kocsit.* Sokszor még a rendes terheléssel közlekedő tehervonatok is megállanak itt, azzal, hogy csak akkor küldjük tovább, ha Seregélyes áthaladással fogadja. Mert ha meg kell állni, két részben közlekedhet csak tovább a szerelvény. Néha órák hosszát vár egy-egy tehervonat, s mivel a baj sosem jár egyedül, a tetejébe még a személyvonatokat is elveri.

Igy élnek, ilyen problémákkal bajlódva harcolnak a tervteljesítésért Börgönd állomás dolgozói, s cserébe *valamivel több gondoskodást kérnek.* Nem nagy dolgokra gondolnak, csupán olyasmire: kapjanak egy kis könyvtárt, hogy szabadidejükben tudjanak művelődni, szórakozni, meg hogy a pályafenntartás vegye észre, ha olyasmi történik, mint például másfél hete, amikor egy hirtelen támadt vihar elvitte a viztorony tetejét s azóta *„fedetlen fővel"* áll ez az épület. De az sem ártana, ha a szolgálati lakások fürdőszobáit végre felszerelnék és használni tudnák azokat.

Az Utasellátó Vállalat felkészült a nyári balatoni forgalomra

A megnövekedett nyári utasforgalomra az Utasellátó Vállalatnak is alaposan fel kellett készülnie. Különösen sok irányú volt ez a feladat a Balaton menti üdülőhelyek utasellátó uzemeinél, hiszen ezeknek nemcsak az utazóközönség, hanem az üdülők igényeit is ki kell elégíteniök.

A felkészülésnél három fő szempontot vettünk figyelembe. Először azt, hogy az üzemek csinos, vonzó külsővel fogadják a vendégeket, műszaki berendezésük rendben legyen, másodszor, hogy árukészletük gazdag választékkal álljon a fogyasztók rendelkezésére, s végül, hogy elegendő dolgozóval biztosítsák a gyors, zavartalan kiszolgálást.

A felvételi épületekben lévő vendéglátó helyiségek festése a balatoni állomások szokott idényeleji felújítási, csinosítási munkáival együtt megtörtént. Az üzemek belső berendezésének festését, javítását a vállalat saját javítóműhelye végzi. Az idén felújították a berendezést Balatonvilágoson Balatonaligán, Balatonszemesen és Alsóörsön.

Nyáron a vendéglátóipari üzemek el sem képzelhetők jég nélkül. Az Utasellátó Balatonkörnyéki üzemei a helybeli jégvermekben megfelelő mennyiségű természetes jeget tároltak. A múlt télen Balatonfüred is jégvermet kapott, úgyhogy itt is biztosítani tudják az italok hűtését, amire tavaly nyáron még sok panasz volt.

Az idén a tavalyinál több italt kapnak a Balaton melletti utaselátó üzemek. Tervek szerint a nyáron 5000 hektoliter sört, 500 hektoliter bort, 10 000 hektoliter szikvizet, 150 mázsa szörpkészítményt mérnek ki. A múltban különösen a hét végén zavarok voltak az ásványvíz-ellátással. Az idén a mohai ásványvíz-üzem 80 000 üveg ásványvizet szállít a vállalatnak, s állandóan nagyobb mennyiséget tartalékolnak Székesfehérvárott.

A belkereskedelem bazárárukból, filmekből, napolajból és egyéb cikkekből többet szállít az utasellátó-pavilonoknak, mint tavaly.

A zökkenőmentes, folyamatos áruellátást külön gépkocsijáratok biztosítják. A gépkocsik hétvége előtt, de szükség esetén hétköznap is friss áruval látják el az üzemeket, pavilonokat.

A fogyasztók zavartalan, gyors kiszolgálása jó szervezési munkát kíván. Elsősorban a nyitvatartási időket kell a közönség igényeihez alkalmazkodva megállapítani, de ugyanakkor figyelemmel kell lenni a kiszolgálók ésszerű foglalkoztatására is. A helyes szervezés, a munkaerő célszerű elosztása jelentős munkaerőszükségletet képes pótolni, s ez igen fontos, mert az idén a legtöbb probléma a létszámkérdésnél jelentkezik, a növekvő igények miatt ugyanis több eladási helyre kell elosztani a dolgozókat.

Kostya György

Megrövidül a menetidő Budapest—Pécs között

Nagyjelentőségű munkát végeznek a *Mecsek* egyik völgyében a dombóvári *Vasútépítési Főnökség* dolgozói, *Bükkösd* és *Abaliget* között, a festői vidéken kanyargó pécsi vasútvonalat hatszor keresztezi a *Bükkösd-patak*, amely a tavaszi áradások idején olykor elöntéssel fenyegeti a fővonalat. A *Vasútépítési Főnökség* dolgozói a *Vasúti Tudományos Kutatóintézet* mérnökeivel együtt most *szabályozzák* a Bükkösd-patak folyását. Hatalmas ekszkavátorokkal új medret építenek a pataknak, úgy, hogy az nem keresztezi többé a vasútvonalat.

Ha az új patakmeder elkészül, megszüntetik az átereszeket és a vonatok menetsebességét ezen a szakaszon felemelik. Ennek nyomán *Budapest és Pécs között megrövidül a vonatok menetideje.*

Mindenre kiterjedő figyelemmel



Az állomásfőnökök lelkiismeretes ellenőrzése jelentősen segíti a balesetmentes közlekedést. Képünkön Lepsény állomás főnöke, Fazekas Lajos elvtárs ellenőrzi a váltójelzőtárcsa karbantartását.

(Kovács Géza felv.)

Végig a Balaton mellett (II.)

A Balaton északi partjának minden állomásán virít a sárga gyöngykavics. Eszünkbe jut a somogyi parton levő vasutasok panasza, hogy miért nem kaphattak ők is ebből a gyöngykavicsból. Hiába, a szombathelyiek kitettek magukért. Talán nem nagy dolog az a néhány vagon murva és milyen szép köntösbe bújtatja az állomást! A megérkező utas szinte úgy érzi: az ő tiszteletére szőnyegként terítették lábai elé.

A felvételi épületek belesimulnak a szelíd dombok oldalába, arcukat a csillogó tó felé fordítják. Nem is balatoni ember, nem is jó vasutas, aki nem igyekszik szinte rózsakertté varázsolni az állomását.

Kenesén lányok gereblyéznek, nyesegetik a bokrokat, ültetnek, locsolnak. *Almádin* a függő virágtartókat szeliden lóbálja a szél. Mindegyikben virág. Az állomás körüli kertekben rózsa piroslik. Az üdülő dolgozók úgy járnak az állomásra, mint a fürdőtelep egyik legszebb helyére. Leülnek a nádszékekbe, a pirosra lakkozott padokra, olvasnak, beszélgetnek.

Balatonfüred. Állandóan nézősereget vonz a színes üvegekkel díszített szökőkút. Este, mikor kivilágítják, mintha vörös, kék, sárga vízsugarakat lövellne a szökőkút. Körötte padok, székek. Odatelepednek az esti vendégek. De az esti vendégekre vigyázni kell, nehogy egyike, másika felbukjon a vágányzáras sorompóban, mely éppen a bejárattal szemben az első vágányon díszeleg. Sok vita van miatta. Kell-e egyáltalán, hisz az állomás enyhén lejtős, nem szabadulhatnak el kocsik. És ha kell, akkor máshová lehetne helyezni, ahol nem zavarná az utasokat.

Dörgicse-Akali. Oly szép itt a Balaton öble. Az állomás is méltó kíván lenni a tájhoz. Kár, hogy a virágosított állomáson halomban áll a zúzottkő. Az történt ugyanis, hogy egy váltót kellett beállítani, melyhez zúzottkövet rendeltek. Sokára érkezett meg a kő, közben folyt a virágosítás. Mikor megérkezett a zúzottkő, ledobálták, elárasztották vele az állomást. Most kezdhetik előlről a virágosítást.

Aszófő-Tihany. Kicsiny állomás. Most építik az egyik szárnyát. Itt szinte „csodát" müveltek a vasutasok. Az állomás egyik elhanyagolt területét mintegy másfél méterre feltöltötték, a töltés oldalát kövekkel szegélyezték, feljárókat építettek hozzá és gyönyörű díszkertet építettek.

Új díszkutak, virágállványok, nádfonatú székek, pirosra lakkozott padok kerültek a balatoni állomásokra, szivet lelket gyönyörködtető látványként és az utazóközönség kényelmére.

A balatoni éttermeket, söntéseket is kifestették, díszítették. Bőséges áruellátásról gondoskodtak. Badacsonyban, Balatonfüreden, Keszthelyen és másutt tájborokat szolgálnak fel. A tavalyi tapasztalatokon okulva szaporították a mozgó elárusító helyeket, hogy még a legrövidebb vonattartózkodás idején is ki tudják szolgálni az utasokat.

A balatoni állomásokon üdülők tájékoztatására táblákat készítettek, melyeken megjelölik a különböző üdülők helyét úgy, hogy az üdülésre érkezők már az állomáson tájékozódni tudnak, milyen irányba kell menniök.

Valamennyi nagyobb balatoni állomáson működnek a hangosbemondók, így az utazóközönség tájékozódást kap az érkező és az induló vonatok felől.

A virágdíszbe öltözött balatoni állomások várják az üdülőket, a hétvégi utasokat, felkészültek a tavalyinál még nagyobb forgalom lebonyolítására.

Orvosság a „passzivitás" ellen

Sokszor vitatott kérdés: mi dönti el, hogy jó vagy rossz egy szakszervezeti taggyűlés. A vélemények sok mindenben eltérnek egymástól, egyben azonban bizonyosak lehetünk: a beszámolónak döntő szerepe van a taggyűlés színvonalában. Ezt igazolta a debreceni vonatkísérők napokban megtartott szakszervezeti taggyűlése is.

A beszámoló, igen helyesen, nem általánosságokkal foglalkozott, hanem a legfontosabb nemzetközi kérdések magyarázata után azonnal rátért az utazó-dolgozókat érintő legfontosabb helyi kérdésekre.

Az elért eredményekből kiindulva azt elemezte a beszámoló, hogyan segítette a szakszervezeti műhelybizottság a munkaversenyt, melynek eredményeként *a személyfordában utazó 22 szakasz közül 18, a gyorsteherfordában pedig 17 szakasz elérte a sztahanovista szintet.*

Azt vártuk, hogy ezzel az eredménnyel elégedett lesz a műhelybizottság. Nem így történt! A beszámoló rámutatott arra, hogy a kiváló eredmények nem lehetnek tartósak, mert a dolgozók elméleti felkészültsége nem tart lépést a termelési sikerekkel. A dolgozók átlagos vizsgaeredménye: 3-as. Az eredmények állandósítása érdekében meg kell javítani az oktatás színvonalát.

A beszámoló tehát nem pusztán regisztrált, hanem elemezte az eredményeket, előremutatott, feladatokat határozott meg. Így történt a többi felvetett kérdéseknél is, például a munkafegyelemmel foglalkozó résznél bírálta *B. Nagy* Sándort, *Sz. Nagy* Istvánt és *Szabó* III. Lajost. Rámutatott arra, milyen következménye lehetett volna szolgálati mulasztásuknak és ismertette a kiszabott büntetést. Így mindenki számára tanulságos volt a három vasutas fegyelmije.

Részletesen kitért arra is a beszámoló, hogyan intézkedett, mit tett a műhelybizottság az elmúlt taggyűlés óta, *Pék* Sándor, *Munkácsi* László és *Rákosi* László akkori felszólalása alapján. A beszámolónak ez a pontja bebizonyította, hogy *a műhelybizottság sokat ad a dolgozók javaslatára, nemcsak meghallgatja a véleményeket, hanem figyelembe is veszi munkája során.*

A taggyűlésen a műhelybizottság beszámolt a szociális és munkavédelmi ügyekben tett intézkedésekről is. Két hónap alatt 91 141 forint táppénzt fizetett ki a szakszervezet és 37 500 forint rendkívüli segélyt osztott ki. 41 dolgozó vett részt kedvezményes, 11 dolgozó jutalom és 18 családi gyermeke szakszervezeti üdülésben. Alapszabályi segélyt 82 dolgozó kapott 11 365 forint értékben.

Az ilyen beszámoló nem maradhat hatás nélkül. *Ezen a taggyűlésen is több hasznos javaslat hangzott el, kibontakozott a bírálat, amely megkönnyíti és egyben eredményesebbé is teszi a műhelybizottság és az üzemi bizottság munkáját.*

Számos üzemi bizottság panaszkodik, hogy a dolgozók „passzívák", nem vesznek részt a szakszervezet munkájában, nem járnak el a szakszervezeti taggyűlésekre. És ha ezeken a helyeken végighallgatunk egy taggyűlést, csakhamar kiderül: szó esik sok mindenről, fontos és kevésbé fontos dologról, csak arról nem — mit tett a helyi szakszervezet a munka megjavítása, az emberekről való gondoskodás érdekében. Hogyan javították ki a hibákat a dolgozók bírálatai alapján, hogyan intézték el a jogos panaszokat, hogyan valósították meg a jó javaslatokat.

A debreceni taggyűlés bizonyítja: ahol a beszámoló az elvégzett munkára épül fel, ahol figyelembeveszik a dolgozók javaslatait, ott a szakszervezeti taggyűlés napjan dolgozókkal telik meg a terem.

Dolgozótársai szeretetétől övezve

Reggel fél hat. A fűtőházban tizenhét gép szerel, végzik rajtuk a kisebb javításokat. Jókarban tartják őket, hogy zavartalanul mehessenek útjukra.

Antal József, a győri fűtőház élenjáró dolgozója, a kiváló kazánkovács mindig ilyen tájban megy be a műhelybe. Szeret ott lenni félórával már előbb. Mire hat órakor megkezdi a munkát, már „benne van" — ahogy mondani szokta. Ugyanezt az utat járja már negyven esztendeje, szinte minden baltakövet, sínszálat, fát ismer útjában.

Amikor Antal József gyanútlanul belép az üzemrészbe, gyökeret vernek a lábai. Mindjárt elsőnek a fiatalok ragyogó szemét, mosolyát és a kezükben lévő gyönyörű virágcsokrot pillantja meg. Jobbról a pártszervezet, a szakszervezet és a fűtőházvezetőit látja. Ott vannak munkatársai is. Mindegyikük mosolyog és meleg szeretettel néznek rá. Egy pillanat alatt felméri: mi történik itt. Hallott már ilyenről. Tudta, hogy a dolgozó nép, a párt megbecsüli a jó munkásokat, azokat, akik huszonöt éve, vagy negyven esztendeje becsülettel munkálkodnak. Tekintete a falra téved. Ott látja az ő munkás életének negyven esztendejét ezekben a számokban: 1915—1955. — díszesen felírva.

És még meg se kérdezheti, mi történik, mikor körülveszik munkatársai, szorongatják kezét, a fiatalok megcsókolják a „nagypapát", gratulálnak neki. A meghatottságtól szólni sem tud, szeme könnybe lábad, szívét elönti



Rácz Lászlóné DISZ-titkár virágcsokorral köszönti Antal József elvtársat
(A győri Fényszöv. felv.)

a szeretet és hála melegsége mindazok iránt, akiknek ő ezt a felejthetetlen napot köszönheti.

Pataki András fűtőházfőnök köszönti az ünnepeltet. A legnagyobb megelégedéssel beszél Antal elvtárs munkásságáról. Példaképe az üzemnek. Negyven évi tapasztalatát átadja az ifjaknak, tanítja, neveli őket. Sosem nézi a munka kezdetét és végét, nem siet letenni a „malteros kanalat". Nagy dicsérettel emlékezik meg arról, hogy 135 százalékos átlaggal végzi minőségi munkáját, s ezért visszatérő munkája, selejtje még nem volt. Közszeretetnek örvend a fűtőházban, dolgozótársai becsülik. Így szólítják: „nagypapa". Mintha apja volna valóban társainak, nagyapja a fiataloknak. De ez a nagypapa ruganyosan, fiatalosan dolgozik ma is. A párt márciusi határozatait tartja szem előtt és öntevékenyen, minden utasítás nélkül arra törekszik, hogy a fűtőház önköltségének alakulásában eredményt érhessenek el. Most például minden szó nélkül, „ráfeküdt" a gőzmozdonyok szikrafogó berendezéseinek javítására, ellenőrzésére, karbantartására. Ez csak egy kis szín a tevékenysége köréből, de megmutatja, hogy Antal Józsefnek nem mindegy, hogy épségben betakarítjuk-e a vasút mentén fekvő gabonát. Együtt érez a néppel, gondja az ő gondja is.

Domonkos Lajos elvtárs, párttitkár arról beszél, hogy Antal elvtárs a munkaversenyben mindig harcosan és példamutatóan küzdött a párt célkitűzéseiért, most a márciusi határozatok megvalósításáért. Erőt és egészséget kíván Antal Józsefnek, hogy nagyszerű szaktudásával, fiatalos lelkességével továbbra is segítse a dolgozók közös ügyét, a nép felemelkedését. Ezután Barotányi László ÜB-elnök, majd Horváth Gábor művezető köszöntötte az ünnepeltet, akivel tizenhat éve dolgozik példás egyetértésben. Rácz Lászlóné DISZ-titkár és Kapuvári Irén, az alapszervezet szervező titkára köszöntötte Antal Józsefet az ifjúság nevében, mint példaképüket.

Antal elvtárs könnyes szemmel válaszolt és meghatottan tett ígéretet arra, hogy továbbra is a párt vezette úton halad és még több fiatalt akar becsületes, jó szakmunkássá nevelni.

Este a kultúrházban a fűtőház dolgozói elbeszélgettek Antal elvtárssal, és sokáig maradtak együtt a kedves estén, emlékezve a múlt harcaira, erőt merítve a jövő küzdelmeire.

— szi —

Találkozás a könyvsátornál

A könyvhét egyik napján, a Nemzeti Színház előtti könyvsátorban lapozgattam a könyvek között, amikor egy vasutas egyenruhájú fiatal férfi, kedvesen, mosolyogva nevemen szólított. Felismertem, hogy az illető mozdonyvezető, mellén fénylő sztahanovista jelvény. Nem emlékeztem, hogy láttam-e valaha. — *Nem ismersz meg? Debrecenből, a Szent Anna utcából, a nevem...* — de a nevét már én mondtam ki:

— *Gyuszi! Bozóki Gyuszi!...*

A Nemzeti Színház éjjelnappal nyüzsgő, hangos környéke egy szempillantás alatt eltűnt. Debrecenben éreztem magam, a mindig csendes Szent Anna utca egyik kis, földszintes házának udvari szobácskájában, ahol két hónapig együtt laktam Bozóki Gyula 17 esztendős alkalmi munkással.

1944. november elején érkeztem Debrecenbe és nem is tudom már, hogyan kerültem éppen a Szent Anna utcába, Buga János szabómester házába lakónak.

Gyuszi, a lakótársam borzashajú, villogószemű, csínyre, tréfára mindig kész kamasz volt, árvagyerek akinek Buga János valami nagyon távoli rokona volt és ezért kevés pénzért, s nem kevés favágásért, cipőtisztításért, és egyéb cselédeskedésért lakott Gyuszi Buga szabó szobájában. Egy éve tették ki a hajdúböszörményi árvaházból, anélkül, hogy szakmára tanították volna, s most alkalmi munkát végzett: csomagot hordott, naparorgómagot árult.

Furcsa fiú volt Gyuszi, nem éppen szilárd jellem, aki eleinte gyanakodással fogadott engem is és bízó szavaimat arról, hogy milyen szép, új világot fogunk teremteni ebben az országban, ahol akkor még dörögtek az ágyúk. Nem olyan volt Gyuszi élete, hogy egykönnyen bízhatott volna a szépet ígérő szavakban...

Tán egy hete lakhattunk együtt, amikor — egy hirtelenül tett megjegyzéséből — rádöbbentem, hogy ez a jóeszű fiú, akinek jó tulajdonságait csak a rosszindulat és a korlátoltság nem vette volna észre, mégha a nehéz sors rakott is torz réteget a szívére, csak igen nehezen tud (és ezért persze nem is szeret) olvasni. Fiatalember voltam magam is, riporter és nem pedagógus, de megszállt valamiféle nevelői ihlet és a Szent Anna utcai kis szoba esténként írás-olvasás tanfolyammá változott.

Száz és száz ismeretterjesztő előadást tartottam azóta, de nem fordítottam azokra annyi energiát, mint az első tíz-tizenöt estére, hogy fekete-fürtös tanítványommal megszerettessem a betűt és Buga bácsival elintézzem a „villany-pazarlás" körüli kalamajkát. Amikor — az első hónap végén — Gyuszi folyékonyan olvasott egy riportot a *Néplapból*, úgy éreztem, kamatostul meg vagyok fizetve, nemcsak mint pedagógus, hanem mint riporter is. Mert én írtam a riportot a debreceni pályaudvarról, a debreceni vasutasok és a fűműhelyi dolgozók hősi munkájáról. Szívem majd kiugrott a büszkeségtől, amikor Gyuszi a maga, kicsit még mutáló, de azért már férfias hangján, ízes tiszántúli kiejtéssel hangsúlyozta a riport utolsó mondatát: „*A debreceni vasutasok mindent megtesznek azért, hogy biztosítsák a kapcsolatot a fővárossal, amelynek a legrövidebb időn belül fel kell — s fel is fog — szabadulni a nácik uralma alól!*" Csillogott a Gyuszi szeme, pedig most nem búfelejtő csinyről volt szó, hanem a legszentebb és legnemesebb fogalmakról.

A riportban — a többi között — szó volt arról is, hogy a vasút felvesz tanoncokat (azt hiszem, akkoriban még ezt a kifejezést használtuk) s hogy itt és itt kell jelentkezniök. Emlékszem, Gyuszi ennél a mondatnál megállt egy villanásnyira de aztán tovább olvasott. Már ágyban voltunk, eloltottuk — Buga János örömére — a villanyt, amikor Gyuszi megkérdezte: „*Menjek?...*"

De még vagy két hétig kellett unszolni, kérlelni, mint a fogházástól félő embert, aki pedig maga tudja a legjobban, hogy milyen hasznos lenne elmennie.

— *Mit mondok, mit csináltam eddig? Tökmagot árultam, ezt mondjam?* — töprenkedett Gyuszi mindenféle igazi és álproblémákon.

Fülénél fogva nem akartam odavonszolni a tett és a felvétel színhelyére, de nem is kellett, mert egy január eleji estén azzal jött haza, hogy felvették, a fűműhelyben fog dolgozni és az is lehet, hogy elköltözik. Még kiolvastunk egy Verne-könyvet, „*A Bégum ötszáz milliójá*t", aztán én költöztem el Buga János házából.

Bozóki Gyuszitól elválasztott a sors. Az utolsó években már eszembe se jutott, mint ahogy kiesett fejemből az egész debreceni időszak is, amely pedig annyi buzgalomban, reményben, élményben volt gazdag...

De egy pillanat és máris felcsillant az egész! A Szent Anna utcai kis szoba meghitt hangulata, a tervezgetések, a tennivágyás, az ifjúság!... Gyuszi! Kedves tanítványom és olvasóm!... Mit csinálsz?...

Sebtében elmondja, hogy jól van, sztahanovista mozdonyvezető a miskolci fűtőházban, hogy családja Miskolcon él, szép felesége és két szöszi ikerkislánya van, hogy sokat gondolt rám. Mindezt egy mondatban elmondja, s aztán kérdez, mondjam el, mi van velem, mit csinálok?... Nem tudok válaszolni, mert csak nézem, a könnyek páráján át nézem a könyvet, amelyet a hajdúböszörményi árvaház egykori olvasni nem szerető növendéke oly gyönyörűen fog át munkáskezével: a „*Kis gyermekek nagy meséskönyvé*"-t.

— *Viszem az ikreknek* — mosolyog —, *még csak négy évesek, de nagyon szeretik, ha felolvasnak nekik. Könyvszerető lányok lesznek, annyi bizonyos!...*

Antal Gábor

Vállalták — határidő előtt teljesitették

A *mendei* pályafenntartási dolgozók lelkesen készülnek a vasutasnap és az alkotmány napja megünneplésére. Erre a két eseményre való felkészülés során júniusi termelési értekezletükön vállalták, hogy a június 6-án kezdődő vágányzáras munkát a határidőül kitűzött június 30. helyett már 25-re befejezik, s megszüntetik a tíz kilométeres lassújelet is.

A munka olyan jól haladt, hogy a 20-án megtartott röpgyűlésen a dolgozók kimondották: két nappal a vállalt határidő előtt teljesítik amit felajánlottak. Így is történt: június 23-án 16 órakor megszüntették a vágányzárat, a lassújelet és a sebességkorlátozást.

Mészáros István ÜB-elnök,
Mende

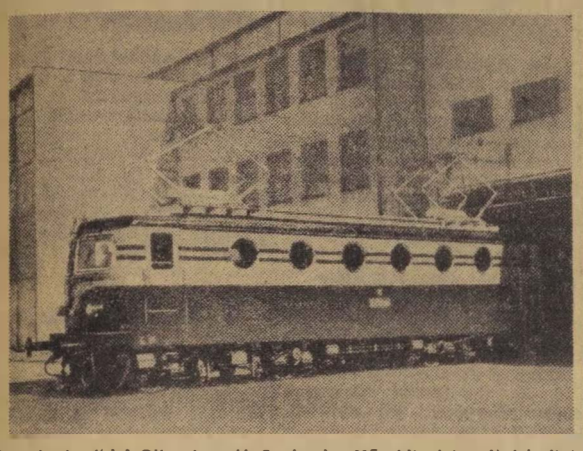
A szolnoki légfékjavító csoport a vonatok biztonságáért

Amikor berobog a vonat az állomásra s a fékezés hatására megszűnik a kerekek futása, mindenki természetesnek találja, hogy a szerelvény megáll. Arra azonban senki sem gondol, mennyi fáradságos, szorgos munka teszi lehetővé a vonatok biztonságos megállítását.

Ez jutott eszembe, amikor meglátogattam a *Szolnoki Járóműjavító* légfékjavító csoportját, hogy hírt adjak munkájáról a *Szocialista Vasútért*nak. A szolnoki légfékjavító csoport *Lévai József* művezető irányítása alatt 45 emberrel dolgozik. Lévai elvtárs és társai nagyon jól tudják, mit jelent az, ha a légfékvezeték valamely parányi részén szökik a levegő. Selejtutalványt jelent ez, veszteséget népgazdaságunknak, mert a hibás kocsi később kerül ki a forgalomba. Járóműjavítónk harmadszor nyerte el a büszke élüzem címet és *ebben nagy részük van a westingeseknek, akik selejtmentesen végzik munkájukat.* Gondoljunk rájuk szeretettel, amikor utazunk és halljuk a fékek surlódását.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járóműjavító ÜV

A pilzeni Lenin-művek büszkesége



A csehszlovákiai Pilzenben lévő „Lenin Művek" dolgozói készítették ezt a gyönyörű univerzális villamosmozdonyt, amelyet egyaránt lehet gyors- és tehervonat vontatására használni. Óránkinti sebessége eléri a 120 kilométert. Az üzem elektrotechnikai részlegének technikusai felhasználták a csehszlovák és szovjet elektrotechnikai tudomány legújabb vívmányait.

(A Csehszlovák Távirati Iroda felv.)

Szabad hazában

Lassan három évtized telt el azóta, hogy a vasút szolgálatába léptem. Nem tudom szavakkal kifejezni, hogy a szabad hazában eltöltött idő mennyi munkakedvet, aktivitást váltott ki belőlem. Ezt üzemi bizottságunk — többek között — már harmadszor jutalmazza díjtalan üdüléssel, mely új erőt, lendületet ad nekem.

Az elmúlt rendszerben a sok szenvedés, nyomor tönkretette egészségemet. Az állandó orvosi kezelés mellett az üdülés adja számomra az erőt ahhoz, hogy egész évben sikeresen tudjam ellátni munkámat. Ezúton mondok köszönetet szakszervezetünknek és további jó munkámmal fogom meghálálni a felém áramló gondoskodást.

Lőwi Béla,
Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség

DOLGOZÓINK érdekében

Több figyelmet a dolgozók panaszaira!

Kondoros Gyula. Szombathely állomás tartalékosa 1955. június 2-án azzal a kéréssel fordult az üzemi bizottság elnökéhez, *Németh* elvtárshoz, hogy tegyen hatékony intézkedést, mert még mindig nem kapta meg már három éve esedékes esőköpenyét. A panasznál jelen volt *Takács* elvtárs, a szakszervezeti központ munkavédelmi felügyelője, aki meghallgatva *Kondoros* elvtársat, személyesen vizsgálta meg: mi az oka annak, hogy egy dolgozó három év multán sem kapta meg régen esedékes köpenyét.

Kiderült, hogy a köpenyt az állomás ruhaügyese, *Giczi* elvtárs, csak 1955-ben igényelte. Mi volt ennek az oka? *Kondoros* elvtárs több esetben ment köpenyéért, „zaklatta" Giczi elvtársat. A ruhaügyes mégsem az esőköpenyért tett lépéseket, hanem kiadta a ruhautalványt a dolgozónak azzal a céllal, hogy így majd megszabadul a további „zaklatástól". *Kondoros elvtárs ruhalapján pedig piros ceruzával jelzést tett, ami annyit jelent, hogy a dolgozó töle a köpenyt átvette. Ezekután félrevezetve Kondoros elvtársat, elismertette az átvételt.* Az ellenőrzés napján a ruhautalvány még szerencsésen Giczi elvtársnál volt. Ha történetesen elveszítette, vagy megsemmisítette volna az utalványt, akkor a dolgozó hiába követeli jogos esőköpenyét, mert aláírásával elismerte annak átvételét. Nyilvánvaló, hogy *az ilyen ügyintézés egyenesen kaput nyit a visszaélések előtt, szinte előkészíti a visszaéléseket.*

Az eset tanulságos valamennyi üzemi bizottságunk, valamennyi munkavédelmi bizottságunk számára, mert ilyen és ehhez hasonló eset nem fordulhatott volna elő, ha a munkavédelmi bizottság, illetve a munkaügyi csoport ellenőrzi a ruhaügyes tevékenységét és meggyőződik arról, hogy a dolgozók megkapták-e ruháikat, vagy megtörtént-e azok igénylése.

Szombathely állomáson nem volt ilyen ellenőrzés. Nem is lehetett, mert a munkavédelmi bizottság csak papiron létezik és a munkavédelmi felügyelő egymagában képtelen ezt a szerteágazó munkát elvégezni. *De hibát követett el az üzemi bizottság elnöke is, aki nem győződött meg a ruhaügyes állításainak valóságáról, elhitte, hogy az esőköpenyt igényelte, de köpeny nincs a raktárban.*

A szakszervezet fontos feladata, hogy minden esetben a legrövidebb időn belül kivizsgálja a dolgozók panaszait és elintézze azokat. A kellő ellenőrzés megelőzi és megakadályozza a visszaéléseket.

Július 1-én megszünt a II. területi bércsoport

Örömmel köszöntik a vasutas dolgozók a párt és a minisztertanács új intézkedését, mely ismételten kifejezésre juttatja a vasúti munka megbecsülését, a kiváló eredmények elismerését. A Minisztertanács új határozata, mint korábban a havibéres dolgozóknál, most az órabéres vasutas dolgozóknál is, 1955. július 1-től kezdődően megszüntette a II. területi bércsoportot.

Annak idején, amikor a területi bérezést bevezették, a párt kifejezésre juttatta, hogy ideiglenes intézkedésről van szó, amelyet a körülmények változásával meg fognak szüntetni. *A helyzet most megérett arra, hogy a számos dolgozót sérelmesen érintő területi bércsoportokat, úgy, ahogy a párt azt megígérte, megszüntessék.*

Az intézkedés évi tíz millió forinttal növeli a vasutas dolgozók béralapját.

A II. területi bércsoportnak a vasút egész területén történt megszüntetése régi bérrendszerünk egyik hiányosságának teljes felszámolását eredményezte. *Ez a határozat közvetlenül érint mintegy tizenkétezer dolgozót,* de ezen túlmenően valamennyi vasutas számára nagy jelentőségű, mert jobban kifejezésre juttatja a szocialista bérezés jellegét.

Jelentősége abban is lemérhető, hogy míg az elmúlt időben a munkahelyek I. és II. területi bércsoportba való sorolása a városban és falun dolgozók megélhetési viszonyainak különböző mértékét mutatta, most az új bérezés népgazdaságunk tervszerű gazdálkodásának eredményét, a megélhetési viszonyok azonosságát tükrözi városon és falun.

A határozat a havibéres és órabéres dolgozók fizetése közötti aránytalanságokat is megszüntette.

A területi bércsoportok szerinti megkülönböztetés az elmúlt időkben gyakran váltott ki elégedetlenséget az érdekelt dolgozók körében és ez az elégedetlenség nem egyszer kedvetlenül végzett, minőségileg is kifogásolható munkában, máshol pedig a munkafegyelem lazulásában is kifejezésre jutott. E hiányosságok megszüntetéséhez hathatós segítséget nyújt a területi bércsoportok felszámolása, mert a különböző területeken, de azonos munkát végző dolgozókat a bérezés kétféle elbírálása többé nem állítja szembe egymással.

A II. területi bércsoport megszüntetése

10 százalékos béremelést jelent az érdekelt dolgozók számára.

A kétféle bérezés megszüntetésével és a kereselek emelkedésével párhuzamosan együtt kell hogy járjon a pályafenntartási és a fűtőházi szolgálat körében a pálya karbantartási és javítási munkáinak, valamint a mozdonyok karbantartási munkáinak minőségi javulása. A jól karbantartott pálya, a jól karbantartott járművekkel gyorsabbá és biztonságosabbá teszi a személy- és áruforgalom lebonyolítását, ugyanakkor nagymértékben csökkenti a balesetveszélyt is.

A határozat a további jó eredményeket biztosítja azzal is, hogy *fontos szolgálati helyek dolgozói a bérezés szempontjából az eddiginél kedvezőbb helyzetbe kerültek.* Ilyen szolgálati helyek többek között a füzesabonyi pályafenntartási főnökség és a tapolcai fűtőház főnökség.

Szembetűnő volt egymáshoz hasonlítva a *Fatelitő ÜV* egyes telepein dolgozók helyzete is. A három telep közül a dombovári és a tokodi telep az I. területi bércsoportba, a püspökladányi telep pedig a II. területi bércsoportba tartozott. Most valamennyi telep azonos területi bércsoportba tartozik és ezáltal a fatelitő telepek dolgozói között fennálló bérfeszültség megszünt.

A párt és a Minisztertanács intézkedése hűen tükrözi, hogy a vasúti munka a legmegbecsültebbek közé tartozik hazánkban. Fontos feladatuk a párt népnevelőinek, hogy felvilágosító munkájuk során ezt megmagyarázzák a dolgozóknak. Mutassanak rá arra, hogy az új rendelet, mely tíz millió forinttal emeli évente a vasutasok béralapját, kötelezettséget is jelent számunkra, még többet, még jobban kell dolgoznunk, hogy tovább erősödjön népgazdaságunk, amely lehetővé teszi majd a vasutas dolgozókról való fokozottabb gondoskodás további kiterjesztését.

A vasutas dolgozók újabb megbecsülését jelentő határozat buzdítson bennünket a vasút önköltségének csökkentésére, a gazdaságos szállításért folytatott harcra, a vasutasnapi felajánlások túlteljesítésére és az őszi csúcsforgalom sikeres, eredményes lebonyolítására.

Mi fékezi a féktuskógyártást

Igen szellemesen mondta egyszer valaki, hogy a vasút két legfontosabb üzemanyaga a *szén* és a *féktuskó*, mert a vonat szén nélkül nem tud *megindulni*, féktuskó nélkül pedig nem tud *megállni*. Első hallásra végletesnek tünik, ám kétségtelenül közel jár az igazsághoz ez a megállapítás.

Ha ebből a szempontból vizsgáljuk a vasút jelenlegi helyzetét, jólesően állapíthatjuk meg, hogy *szénben most nincs hiány, ellátásunk kielégítő. Annál kevésbé lehetünk elégedettek a féktuskóellátással, ami az első félév folyamán meglehetősen hiányos volt és hátráltatta a mozdony- és kocsijavítást.*

Az elmúlt év első felében, amikor a MÁV-ot ellátó üzemekben tonna-terv szerint folyt a féktuskótermelés, folyamatos volt az ellátás, és a járműjavítókban, fiókműhelyekben állomásokon elegendő mennyiségben állt rendelkezésre a mozdony- és kocsijavításnak ez a fontos kelléke. Változott azonban a helyzet, amikor az év második felében a gazdaságosabb *forintterv* szerinti termelésre tértek át. Tudni kell ugyanis, hogy az egységes árulista rendelkezése szerint a vállalatok 30 százalékos engedményt tartoznak adni a vasútnak a féktuskó árából. A tonnaterv szerinti termelésnél az engedmény nem befolyásolta a vállalatok tervteljesítését, a *forinttervre való áttérésnél azonban már élesen domborodott ki és nehezítette a tervteljesítést. Ezért a féktuskó-termelés csökkent, a vasút ellátása hanyatlott.*

A csökkenő ellátás *másik oka* az öntődékben előállott *bérfeszültségben* jelentkezett. A féktuskóöntést ugyanis azzal a megokolással, hogy nem igényel szakmunkást, hanem betanított munkást, a *III-as bérkategóriába* sorolták, ugyanekkor a kevésbé bonyolult tűzirácsöntés a magasabb IV. bérkategóriába került. Ezért a dolgozók húzódozni kezdtek a féktuskóöntéstől és a magasabb bérkategóriájú munkákat keresték. Az amúgy is munkaerőhiánnyal küzdő vállalatok pedig nem szorgalmazták a féktuskóöntést, nehogy munkásaikat elveszítsék. Emiatt a vasút féktuskó-ellátása a mult év végere úlyossá vált. Fokozta ezt, hogy a féktuskógyártásra berendezett egyetlen vasuti vállalat, a *Landler Jenő Járműjavító* öntödéje, amely teljes kapacitás mellett is legfeljebb 30 százalékát tudja fedezni a vasút szükségleteinek, az első negyedévben *80 tonna féktuskóval elmaradt a tervteljesítésben.*

Így aztán a kocsiműhelyek zavarba jöttek a javításoknál és nem egyszer kénytelenek voltak az egyéb javításra beérkező járóművekről levenni az ép féktuskókat, hogy a féktuskóhiányt igénylő javításokat kiadhassák.

A segítés módja

A 7. D/III. osztály és az *Anyagellátási Igazgatóság* idejében felfigyelt ezekre a bajokra, és hozzálátott, hogy a második negyedévben eloszlassa a zavarokat és a féktuskóhiány ne legyen akadályozója az őszi forgalomra szükséges mozdony- és kocsijavítások elvégzésének. Tárgyalásokat kezdtek a *Kohó- és Gépipari Minisztériummal*, a kohóipari üzemekkel és a *Tervhivatal* árosztályával. A tárgyalások során az üzemek részéről felmerült az a kívánság, hogy vizsgálják felül az árulistának a 30 százalékos árengedményre vonatkozó rendelkezését. Ez meg is történt. Ugyanekkor sikerült elérni, hogy az üzemek fokozzák féktuskótermelésüket. Az eddigieken kívül *hat új üzemet kapcsoltak be a féktuskó-gyártásba.* Közöttük a szegedi Felépítményi Vasanyagjavítót is, így most már a Landlerrel együtt két vasúti üzem vesz részt a féktuskógyártásban.

Ezek az intézkedések a második negyedévben már éreztették kedvező hatásukat, a *féktuskóellátás javult.* Hozzájárult ehhez a Landler Jenő Járműjavító öntödéje is, amely második negyedévi féktuskótermelési tervét teljesítette, bár első negyedévi lemaradását még nem tudta pótolni. Jelenleg összesen 90—100 tonna féktuskót kap naponta a MÁV. Ez még mindig nem a teljes szükséglet úgy számítják azonban, hogy ha az újonnan bekapcsolt üzemekben az öntőmiták elkészülnek és a különböző mérési munkák befejeződnek, a gyártás annyira fejlődik, hogy a *harmadik negyedév végéig fedezni lehet a féktuskószükségletet és az őszi forgalom javításai nem szenvednek hiányt.* A további fejlődéshez azonban szükség van arra is, hogy *az öntödékben mutatkozó bérfeszültséget megszüntessék, a féktuskóöntést magasabb bérkategóriába sorolják.* Remélhetőleg ez a kérdés is rövidesen megoldást nyer és a jövőben semmi sem nehezíti a „második legfontosabb vasuti üzemanyag", a féktuskó gyártását.

Ahol nincs késés és igazolatlan mulasztás

Másfél éve került a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség IV. pályamesteri szakaszára *Tóth János.* Amikor megkapta új beosztását, a főnökségen figyelmeztették:

— A legrosszabb szakaszunkra kerül. Sokat várunk az elvtárstól. Rákos — nem Kőbánya-Felső.

Azért említették Kőbánya-Felsőt, mert *Tóth János* ott dolgozott három évig. Előtte végezte el a pályamesteri tanfolyamot. Ottani tapasztalataira gondolva, így válaszolt:

— Majd meglátjuk.

— Szóval te azt hiszed, hogy Rákoson minden fenékig tejfel? — kérdezték többen *Tóth Jánost.*

— Nem hiszem, de bízok az emberekben.

Így jött Rákosra *Tóth János,* megfogadva magában, hogy rendet teremt a IV-es szakaszon. Mert baj volt bőven. A főnökség, az igazgatóság rossz szakasznak tartotta a IV-est.

— A legrosszabb munkásokat ideküldték mindig. Gyűjtőhelye volt a fegyelmiseknek, s nem is csoda, hogy munkafegyelemről beszélni sem lehetett — emlékezik vissza *Tóth* elvtárs.

A főnökségen mostohagyerekként kezelték a szakaszt, s ennek az volt az oka, hogy *Tóth* elvtárs előtt nem volt állandó szakaszkezelő pályamester, akinek fontos lett volna a munkahely jó híre. Nem törődtek a munkásokkal, mert gondolták: ma itt vagyok, holnap ott, miért vergődjem feleslegesen!

Amikor idekerült *Tóth* elvtárs, aznap is hiányzott vagy három munkás. Harmadnap jöttek dolgozni. Odament hozzájuk:

— Miért nem jöttek az elvtársak?

— Ma nem vót kedvem — felelte az egyik.

— Hát otthon is volt dolgom! — mondta a másik.

— Hát maguk azt hiszik, hogy a vasút *Csáki szalmája?!*

Tóth elvtárs nem gondolta, hogy ilyen fegyelmezetlen, a kötelességet nem ismerő munkások lesznek a szakaszán. De nem ijedt meg. Tudta: egyik napról a másikra nem lehet fegyelemhez szoktatni a dolgozókat. Türelem kell hozzá — mondogatta magának.

Kezdett megismerkedni az emberekkel.

Megtanulta, kire lehet számítani, kire lehet építeni. Megismerkedett *Gavaldik Bertalannal,* a szakasz párttitkárával, aki napi munkája után iskolába, vasútépítő technikumra jár.

Mondta is *Tóth* elvtárs a pályamunkásoknak:

— Igyekezetből példát vehetnének *Gavaldik* elvtársról.

A másik munkatárs *Sós Ferenc,* helyettes pályamester, aki száz kilométerre lakik, minden héten hazajár, de egyszer sem történt még meg, hogy ne jött volna pontosan vissza.

Azt is látta, hogy az előmunkások, különösen *Oroszi István,* szintén segítségére vannak a munkafegyelem megszilárdításában.

Nem egyszer megbeszélte a munkafegyelem kérdését beosztottjaival, s annyit legalább elért, hogy igazolatlan késés ne legyen. A hiányzásról azonban nem tudott leszoktatni néhány munkást. Ekkor kénytelen volt fegyelmi elé állítani egy dolgozót.

A fegyelmi bizottság úgy döntött, hogy a notórius munkakerülőt el kell bocsátani.

A szigorú határozatnak meg lett az eredménye. A dolgozók kezdték látni, hogy *Tóth* elvtárs komolyan veszi a szakasz ügyét, s néhányan maguk mentek *Tóth* elvtárshoz:

— Rendet kell teremteni, mert nekünk is rossz, ha a többiek nem jönnek dolgozni. Azért szidják a szakaszt mindig, mert ezek lerontják a mi eredményünket is.

Ennek már örült *Tóth* elvtárs, s hamarosan egy jó kis gárda csoportosult körülötte, olyanok, mint *Gál Mihály, Kovács György, Vetor József, Buzás Sándor,* akik élenjártak a munkában is, s ugyanakkor rendesen jártak dolgozni. Másfél év eredménye: a IV-es szakaszon nincs sem igazolatlan hiányzás, sem késés. Javult a brigádok munkateljesítménye is: a három kisbrigádnak átlagosan 120—130 százaléka van. Sztahanovista még nincs, de ha így haladnak, rövidesen lesz.

A vasutasnapra tett felajánlásban ugyanis már ilyen pontok szerepelnek:

— Élüzem szint elérése. (93—103 százalék).

És még egy fontos pontja a vállalásnak a munkafegyelem:

— Vállaljuk, hogy igazolatlan mulasztásból munkakiesés nem lesz. Az önkezelési küldeményeket pedig 1,5 óra alatt rakjuk ki és be. Hibánkból baleset nem származik.

A néhánysoros vállalás arról tanúskodik, hogy *Tóth* elvtárs jó munkát végzett a IV-es szakaszon. Másfél év alatt megjavult a munkafegyelem, s ez annak köszönhető, hogy türelmesen foglalkozott a dolgozókkal.

A „hirhedt" IV-es szakasz az utóbbi időben már halad a legjobbak felé. Nemrég a negyedik helyen volt, máskor a hetediken, vagy a tizediken, de mégsem huszadikon, mint régente.

És ez már nagy szó. Rákos IV-es pályamesteri szakasza az utolsóból első akar lenni . . .

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVÁT!

A vonal gondos felügyelete

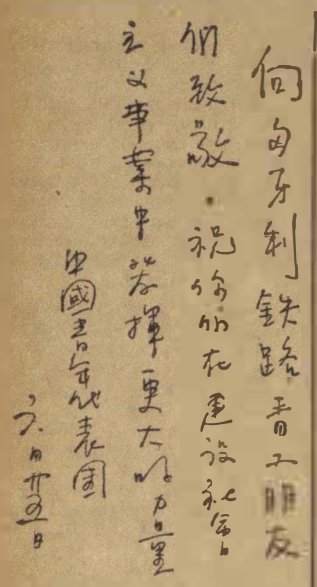


A pálya és tartozékainak gondos ellenőrzése elengedhetetlen feltétele a vonat biztos útjának. Képünkön Szabó György balatonfőkajári pályamester hajtókájával bejárja szakaszát és ellenőrzi a pálya állapotát. (Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Üdvözlet Magyarország ifjú vasutasainak

— A kínai ifjúsági küldöttség látogatása az Északi Járműjavítóban —



„Üdvözletünket küldjük Magyarország ifjú vasutasainak! Sok sikert kívánunk hazájuk szocialista építéséhez! A kínai fiatalok küldöttsége nevében: Vang Jü-hui."

A fenti sorokat az elmúlt napokban, egy kedves emlékű látogatás után írta le *Vang Jü-hui*, az *Újkínai Demokratikus Ifjúsági Szövetség Központi Vezetősége* intéző bizottságának tagja. *Vang* elvtárs *Csang Bao-kán* elvtárssal — mindketten részt vettek a DISZ II. kongresszusán — meglátogatták az *Északi Járműjavító fiataljait.*

Az ifjak lelkesen, virágcsokrokkal fogadták a látogatókat. Az ismerkedés után *Brandt* elvtárs a vállalat vezetője, végigvezette őket az üzemen. A vendégek elismeréssel szemlélték a járműjavító korszerű berendezéseit, a felszabadulás után létesített finommechanikai műhelyt, a most épülő edzőműhelyt, a négyszáz-személyes mosdó-öltöző helyiséget. Hosszasan időztek *Perencsik* Ferenc ifjú esztergályos munkapadjánál.

Figyelemmel szemlélték az új Csepel—Diesel tolatómozdonyok gyártását. Elbeszélgettek *Temesi Béla* mérnökkel, aki az új pályafenntartási vontató gépkocsi tervét és prototípusát kivitelezte.

Ramazan Skodra, az Albán Népköztársaság négy éve itt tanuló fiatal munkása, az albán vasuti főműhely jövendő műszaki igazgatója köszöntötte az osztályukra érkező vendégeket, akik melegen érdeklődtek előmenetele felől.

— *Látják elvtársak* — mondotta *Vang Jü-hui*, miközben nagy szeretettel fogta *Ramazan Skodra* kezét —, *így haladunk mi előre, kéz a kézben: nem szégyellünk tanulni egymástól és végül is célhoz érünk...*

Az üzem megtekintése után a kultúrotthonban beszélgettek el a magyar vasutas fiatalok a testvéri kínai nép fiaival. *Csonka* Mária, *Pintér* István, *Cselényi* Lászlóné, *Kókai* Mihályné, *Slezák* István, *Németh* József, *Hamenda* Ferenc a fiatalok munkájáról életéről beszéltek. *Firta* László, a VIT-mozdonyt készítő *Mácsai*-brigád kiváló ifjúmunkása a mozdonykészítés szépségéről beszélt. *Vang* elvtárs arról érdeklődött: nős-e? Nagy derültség támadt, *Firta* elvtárs elpirulva mondta: *még nem.* Tizen vannak testvérek odahaza és sorrend is van a világon. Ő még nagyon fiatal. Öt kereső van már közöttük.

— *És mennyit keres ez az öt testvér?* — érdeklődött Vang Jü-hui.

— *Öt—hatezer forint mindig összejön* — mondta Firta Laci, s a nevető arcok láttára hozzátette: — Jut is, marad is belőle.

Aztán a magyar fiatalok kérdeztek — s *Vang* elvtárs válaszolt. Megemlékezett a kínai vasutasok dicső forradalmi hagyományairól. Elmondotta, hogy 1922 februárjában keltek fel a kínai vasutasok az elnyomás ellen. Ennek a hatalmas sztrájknak a története az egész kínai nép előtt ismeretes. *Tancin-yenben* és *Szjan-tuban*, két vasuti műhelyben folyt a harc a népelnyomó rendszer ellen. A felkelés vezetőit bebörtönözték és sokat megöltek közülük.

A Kínai Kommunista Párt vasutas osztagai megedzőttek ebben a harcban. Az akkori vasutas felkelés vezetőiből ma Kína Kommunista Pártja vezetői között többet találunk. Harci tapasztalataikat, most felhasználják a belső és külső ellenséggel vívott harcban, a szocializmus építésében. A kínai vasutasok — a népi demokráciák és a Szovjetunió vasutasaihoz hasonlóan — erőteljesen küzdenek vonataik nagyobb terheléséért, a gyors és biztos szállításért.

Baráti segítséggel

Vang elvtárs beszámolt a magyar ifjaknak a hatalmas vasútépítkezésekről, ahol mindenütt ott találják a fiatalokat a legelső sorokban. Hangsúlyozta, hogy a szovjet barátok segítségével megépítették Kína legkorszerűbb vasútvonalát, a *Csang-csu* vasutat. A *charbini* vasúti főműhely ifjúsági szervezetét külön kiemelte, mint akik példaképei valamennyi kínai vasutas ifi-szervezetnek. *Ezek a fiatalok olyan jól dolgoznak, hogy a távolabbi bányák és ipari üzemek párt- és ifjúsági szervezetei állandóan tanulmányozzák a charbiniak munkamódszerét* — mondotta.

Nagy érdeklődés mellett számolt be *Vang* elvtárs a kínai vasutasok életéről. Arról, hogy milyen szeretettel és gondoskodással veszi körül a vasutasokat a kínai nép, a kommunista párt, a kormány. A felszabadulás óta évről évre emelkedik a vasutasok jóléte, s vele párhuzamosan, a kínai vasutasok politikai öntudata.

Elmondotta, hogy a koreai nép megsegítéséért küzdők arcvonalában elsők között voltak a kínai vasutasok. Hálával emlékezett meg a *Szovjetunió* és a népi demokráciák segítségéről, amelyet Kínának nyújtanak. *Vang* elvtárs összehasonlítással megjegyezte, hogy a népi Kína évi szaporulata kereken tízmillió ember, érthető tehát, hogy a kínai vasutasok között aránylag jóval több ifi dolgozik, mint Magyarországon.

Még sok mindenről beszélt *Vang* elvtárs: az *Ulan Bator—Peking* közötti hatalmas vasútvonal építkezéséről, a Szovjetuniót és Kínát összekötő *Szing-Csián* tartományi vasút építéséről, a néhány hadosztályt kitevő néphadseregbeli vasútépítő osztagokról, amelyek a bombázások alatt sem hagyták abba a vonalak újjáépítését, a vasuti egyetemekről és főiskolákról, *Thien-Vu-yen* elvtársnőről, a mindössze húsz éves ifi mozdonyvezetőről, aki most továbbképzi magát, hogy meghálálja népének és pártjának azt, amit vele és sok-sok nőtársával tettek a felszabadulás óta.

S aztán — elrepült a látogatásra szánt idő, búcsúzkodtak a vendégek. *Vang* elvtárs, a *Kínai Népköztársaság* életét ábrázoló díszes albumot nyújtott át emlékül az *Északi Járműjavító*, valamint a *Landler Jenő Járműjavító* DISZ-szervezetét képviselő fiataloknak.

A látogatás emlékét megőrzik szívükben a magyar vasutas fiatalok.

Szelecsényi István

Ütközés

Áll a tartalék



Kiskunfélegyházán az egyik napon 17 órától 21 óráig nem dolgozott a tartalék, mert a mozdonyvezető hazament. Minden a feje tetején állt. Csak Szabó Vilmos mozdonyvezető feküdt nyugodtan puha párnás ágyában.

Hitelesítetlen rekord



A bodrogkeresztúri elágazásnál furcsa sportot űznek a forgalmi szolgálattevők. Az ajtó helyett az ablakon ugrálnak ki fogadni a vonatokat. Az ablakugrásban csúcseredményt elért forgalmistáknak csak az a bánatuk, hogy rekordjaikat nem hitelesítették eddig. Úgy hírlik, hogy a MÁV se hitelesíti ezt a gyakorlatot.

Nem vagyunk babonásak



Sárbogárdon 3 óra 30 perctől 16 óra 30 percig, vagyis 13 óra hosszat várt a 9174-es vonatszakaszra. Egyesek szerint a 13-as szerencsés szám. A várakoztatók a jövőben aligha tartják kabalának a 13-as.

Hírek

— **Ajándékot küldtek** a vasutas MNDSZ-asszonyok a francia nőszövetségnek az anyák laussane-i konferenciája alkalmából. A magyar vasutas asszonyok ajándéka egy díszes fényképalbum, amely a magyar vasutas nők felszabadult, boldog életét mutatja be a francia asszonytársaknak.

— **Békeirányvonatokat indítottak** vasutas dolgozóink a helsinki béke-világkongresszus tiszteletére. Pécsbányarendező vasutasai, két szénnel megrakott békevonatot továbbítottak Budapest-Ferencváros állomásra. A dombóvári vasutasok béke-irányvonata 300 tonna túlsúllyal érkezett meg ugyancsak Ferencvárosba. A komlói dolgozók a bányászokkal közösen küldtek irányvonatot Budapestre, az Ózd állomás dolgozói pedig a kohászati üzemek dolgozóival karöltve küldték el a békeműszak többtermelését békeirányvonattal.

— **Néhány nap múlva üzembehelyezik** Székesfehérvár állomás felső végén a modern elektrodinamikus vágányfoglaltságos berendezést. Az új berendezés nagymértékben megkönnyíti a dolgozók munkáját és biztonságosabbá teszi az állomás forgalmának lebonyolítását.

— **Országos szakértekezletet tartott** Pécsett a Közlekedés- és Közlekedés-Építéstudományi Egyesület. *Tóth József*, a MÁV-igazgatóság vezetője, az egyesület helyi elnökének bevezető szavai után, *Horváth János* elvtárs, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium IX. főosztályának főmérnöke tartott előadást a makadámút-pályák bordásodásáról. Az előadást sok vasutas dolgozó hallgatta meg.

— **A Landler Jenő Járműjavító lett az első** a járműjavítók vasgyűjtési versenyében. A Landler fiataljai az idősebb dolgozók segítségével a kovácsolt- és öntöttvas-hulladékgyűjtési tervet 147,2, a színesfém-hulladékgyűjtési tervet 168,5 százalékra teljesítették. A további helyezési sorrend: 2. Északi, 3. Szolnok, 4. Debrecen, 5. Szombathely, 6. Miskolc.

— **„Az árufuvarozás kézikönyve"** címen rövidesen megjelenik közlekedési szakirodalmunknak az a régóta hiányzó gyakorlati könyve, amely tájékoztat azokról a szállítástechnológiai, fuvarjogi és díjszabási tudnivalókról, amelyek a vasúti, közúti, vízi és légi árufuvarozással kapcsolatosak. A könyvet a fuvarozási szakma legkiválóbb dolgozói írták.

— **A vasúti rendőrség eljárást indított** Kiss László, Ceglédi állomás blokkmestere ellen, mert munkahelyéről részben a MÁV, részben a dolgozótársai tulajdonát képező szerszámokat, huzalokat és egyéb anyagokat lopott. A házkutatás során az ellopott anyagok egy részét a rendőrség lefoglalta.

LAKÁSCSERE

— **Mautner Sándor utca 137.** I. emelet 12. alatt lévő budapesti, 39 forint bérű intézeti lakásomat, amely egy 5x5 méteres szobából, konyhából, kamrából, WC-ből áll, elcserélném kétszoba komfortosért, Budapest belterületén. Pazonyi István, Budapest Nyugati-pályaudvar kereskedelmi főnökség, telefon: 23—39.

— **A Gyáli út 15.** E/I. számú vasutas házban lévő szoba-konyhás házfelügyelőségemet elcserélném szoba-konyhás lakásért, lehetőleg a Gyáli út környékén. Érdeklődni lehet a fenti címen, özv. Tóth Vidorné.

SPORT

A MAÖHSZ I. konferenciája tiszteletére

Szombaton és vasárnap tartotta a Magyar Szabadságharcos Szövetség és a Magyar Repülő Szövetség egyesüléséből keletkezett Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség (MAÖHSZ) hivatalos alakuló ülését, I. országos konferenciáját.

A MAÖHSZ megalakulását örömmel köszöntötték a vasutas fiatalok is, mert az új szervezet fokozottabb segítséget, nagyobb támogatást tud nyújtani a vasutas MAÖHSZ szervezeteknek mind a sportolás, mind a nevelés terén. A MÁV sportrepülők újabb eredményei is tanusítják, hogy *a vasutas diszesek mind nagyobb számmal hódítják meg a levegőt, új és újabb rekordokat állítanak fel, készülnek a haza védelme tudományának elsajátítására.*

Legutóbb rendkívül kedvezőtlen időjárásban vállalkozott 300 kilométeres céltávrepülésre *Csanádi* Norbert, *Mitter* Imre és *Kalmár* László. Feladatukat sikeresen hajtották végre, Romániában értek földet. Mitter Imre a gyémántkoszorú I. fokozatát, Kalmár és Csanádi elvtársak pedig az aranykoszorús követelményt teljesítették.

Büszkék vagyunk arra, hogy *hazánkban az ez évben végrehajtott hat hosszabb távrepülés közül hármat a vasutas fiatalok repültek.* Az ilyen nagy teljesítmények mellett több kezdő, fiatal repülő is sikeresen szerepelt. *Ficsor* Imre, a Hámán Kató fűtőház lakatosa sikerrel tette le az alapfokú repülővizsgát, szorgalmasan készül arra, hogy néphadseregünk légierejének tisztje lehessen. Szép eredményt ért el *Tóth* István, a Keleti Villamosfenntartási Főnökség szerelője, és *Mecher* János ifjú esztergályos a Landler Jenő Járműjavítóból.

Az ejtőernyős sport is gyors ütemben fejlődik. Számos fiatalt készít elő a katonai szolgálatra. *Szeder Emil, a cinkotai pft. ifjúmunkása eddig három ugrást hajtott végre,* de katonai bevonulásáig hat ugrást kíván végrehajtani. *Bakó* István, Rákosrendező dolgozója öt diszista társával nemrégiben a magas követelményt támasztó éjszakai ugrást hajtotta végre sikeresen.

A modellező szakkör tagjai is nagyszerű eredményeket értek el. A szovjet vasutas Komszomol küldöttség számára ők is készítettek ajándékokat, egy vitorlázó és egy üzemképes hőlégsugaras modellt. A modellező-kör tagjai a budapesti körzeti versenyen a vitorlázó, a gumimotoros és a benzinmotoros modellek versenyében elnyerték az első helyet és még több értékes helyezést értek el.

Sporthírek

— **A szakszervezeti sportünnepségeket** valamennyi Törekvés Sportkör a kitűzött határidőn belül megrendezte. A 250 sportkörön kívül számos üzem, hivatal, szolgálati hely dolgozói kapcsolódtak be az ünnepség keretében a sportolásba. Most már csak a területi döntők és az országos döntő küzdelmei vannak hátra.

— **Országszerte lelkes készülődés** folyik a VIT jelvényszerző-versenyek sikeres lebonyolítása érdekében. A Törekvés Országos Elnökségéhez már be is futottak az első versenyek eredményei. Komáromban, kitűnő rendezés mellett 80 sportoló szerezte meg a jelvényt. A gyors és eredményes munkáért meltán illeti dicséret a komáromiakat.

A jubiláló Ceglédi Törekvés kiállításán



A közelmúltban ünnepelte húsz éves fennállását a Ceglédi Törekvés SE. Képünkön Gál József birkozó világbajnok a jubileummal kapcsolatos sportkiállításon ifjú érdeklődőknek ismerteti az egyes tárgyak elnyerésének körülményeit.

(Kovács Géza felv.)

LEVELEZŐINK írják

Segítsük a mezőgazdaságot

A szegedi vontatási dolgozók felkeresték a szegedi *Táncsics Termelőszövetkezetet*, hogy megbeszéljék, milyen segítségre van szüksége a szövetkezetnek.

Egy heti odaadó, lelkes társadalmi munkával felszerelték a termelőszövetkezet belterjes gazdálkodásához az öntözést biztosító szivattyút. A szövetkezet dolgozóival közösen elvégezték a 26 kalapácsos darálómalom és annak villamosberendezése szerelési munkálatait. A malomnak nagy szerepe van az állatállomány jó takarmányozásában. A szegedi fűtőház dolgozói példás munkát végeztek, élen *Födi Józseffel*, a fűtőház párttitkárával, de lehetne sorolni *Zsurka Józsefet, Kiss Lajost, Martonos Gézát. Dékány Istvánt, Lajos Károlyt* és a többieket. Munkájukhoz minden segítséget megadott *Finta Kálmán* ÜB-elnök és *H. Tóth Lajos* fűtőház-vezető.

A termelőszövetkezet dolgozói a patronáló-brigád tiszteletére társas vacsorát rendezett, ahol szoros barátságban, kedvesen emlékeztek meg arról a munkáról, amelyet a mezőgazdaság fejlesztése érdekében végeztek.

Sziládi Sándor
Szegedi Igazgatóság

Fedjék le a vízdaruk aknáit

Várpalota állomáson az elmúlt ősszel két vízdaru épült. A daruk aknáit a mai napig se fedték le. A környék nincs megvilágítva, így fél, hogy sötétben a mozdonyok személyzete, vagy a kocsirendezők közül valaki beleesik a másfélméter mély aknába és megsérül. Az akna elkészülte után hulladékdeszkával letakarták a mélyedést, a deszka azonban azóta már eltűnt. A biztonsági megbízott minden üzemszemle alkalmával megállapítja a hiányt, de intézkedés nem történik. Ne várják meg az illetékesek, amíg egy dolgozó súlyosan megsérül és kiesik a termelésből.

Varga József
Várpalota állomás

Reális terveket kérünk

A celldömölki *MÁV Építési Főnökség* 3-as és 4-es építésvezetősége 148 százalékos eredménnyel teljesítette I. negyedévi tervét és első lett a főnökség kilenc építésvezetősége közötti versenyben. Az I. negyedévi kimagasló tervteljesítés még fokozottabb munkára ösztökéli dolgozóinkat, de sokszor kedvüket szegi, hogy *irreális tervek hátráltatják őket a terveljesítésben.* Hatmillió forint értékű júniusi tervüket például 600 fizikai dolgozóra méreteztek, holott a 3-as és 4-es építésvezetőség munkáslétszáma mindössze 230 fő. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között lehetetlen a terveljesítés. Az tehát a kérésünk a vasúttervezőhöz: *reális terveket adjon!* Ha reális terveket kapunk, bebizonyítjuk, hogy I. negyedévi jó munkánk nem volt szalmaláng, hanem kitartó törekvés az állandó jó terveljesítésre.

Stáczy Ferenc,
a celldömölki Építési Főnökség dolgozója

Felhívás

A Vasutasok Szakszervezete felhív minden vasutas dolgozót, aki akár öntevékeny, akár hivatásos formában foglalkozik képzőművészettel, vegyen részt az V. vasutas nap alkalmából rendezendő Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításon.

A kiállításra beküldött művek témákat meríthetik a vasút hősi múltjából (1904-es vasutas sztrájk, 1917-es vasutas mozgalom, Hámán Kató, Landler Jenő élete stb.) a szocialista vasút építőinek életéből, munkájából. Ezenkívül életünk bármely mozzanatából meríthető téma. A kiállításra beküldhetők studiumok, tanulmányok és bármilyen technikával készültek. Beküldhetők továbbá népművészeti és iparművészeti készítmények is.

A tárgyakat 1955. augusztus 1-ig a Vasutas Szakszervezet Zeneiskolájába kell beküldeni. (Budapest, VI., Rózsa Ferenc u. 67.)

A kiállítás legjobb műveit díjazzák külön a hivatásos művészeket és külön a körök tagjainak alkotásait.

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 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

XI.VIII. ÉVFOLYAM, 28. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. JÚLIUS 13.



Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója elnöki megnyitóbeszédét mondja. Balról jobbra: Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, Csanádi elvtárs, Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, Szabó Gergely elvtárs, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének tagja.

Az őszi forgalom lebonyolítása minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye

— A X. országos vasútüzemi értekezlet megszabta az őszi forgalom lebonyolításának irányelveit —

Tizedszer ült össze a vasutasok parlamentje, hogy megtárgyalja az őszi forgalom zavartalan lebonyolításának feladatait.

Pártunk és kormányunk a jubileumi értekezlet színhelyéül az Országház kongresszusi termét jelölte ki. Ezzel is kifejezésre juttatva: a dolgozó nép, nagy pártunk és kormányunk értékeli a vasutasok harcát a szocializmus építésében — s külsőségeiben is méltó keretet ad a tanácskozásnak.

Egymásután érkeznek szerte az országból vasutasaink. Férfiak és nők, fiatalok és idősebbek, de mind szerelmesei a szakmának, élenjáró harcosai a vasút előtt álló feladatok megvalósításának. Akik már jártak itt, régi ismerősként, mosolyogva tekintenek körül. Akik most jönnek először, az öröm, a csodálat és a megelégedettség érzésével telve néznek körül. A sok érdemjel, érdemérem csillogása, az arcok derűje és bizalmat sugárzó mosolya, — a vasutasok találkozója a fénylő, csillogó kongresszusi teremben —, mindannyiunk számára felejthetetlen marad.

És ebben a környezetben sokszáz vasutast most az a lelkesedés, az a tettrevágyás fűt, ami motorja lesz az őszi forgalom ügyének. Hazatérve, gyakorlati értékké válnak majd az itt hallott irányelvek, javaslatok és segítik ezeket az elvtársakat, akik az őszi forgalom sikeres megvalósításáért folytatott harcban egy-egy munkaterület parancsnokaiként dolgoznak.

Az elnökségben foglalnak helyet Szabó Gergely, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének tagja, Bebrits Lajos, közlekedés- és postaügyi miniszter, Katona Antal, a miniszter első helyettese, Földvári László miniszterhelyettes, Bognár Imre, a vasút politikai főosztály vezetője, Bogyó Géza, vasút politikai főosztály helyettes vezetője, Gáspár Sándor a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója, Németh József és Kamuti Jenő vezérigazgató-helyettesek, Dér Sándor és Csermely János, a szocialista munka hőse, Lőcsei János Kossuth-díjas mozdonyvezető és többen a vasút mozgalmi és szakvonali vezetői közül. A tanácskozók sorai között ott vannak pártunk Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának munkatársai, a minisztériumok képviselői, az élenjáró vasutas dolgozók.

A mi helytállásunktól is függ a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtása

Csanádi György elvtárs megnyitó beszéde

Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, elnöki megnyitójában üdvözölte a megjelent vendégeket, a társak küldötteit, az értekezleten megjelent elvtársakat.

— Felszabadulásunk tizedik évfordulójának ünnepi évében ma tizedszer ül össze az országos vasútüzemi értekezlet — mondotta —, hogy megtárgyalja vasútüzemünk évről évre visszatérő nagy erőpróbájának, az őszi csúcsforgalom lebonyolításának előttünk álló feladatait. A mai értekezlet — az eddigieknél ünnepélyesebb keretek között — itt az Országházban zajlik le, bizonyítva azt, hogy a vasutas dolgozókat pártunk és kormányunk megbecsüli és az őszi forgalom minél eredményesebb végrehajtását fontos feladatnak tekinti.

— Visszapillantva az 1946 óta megtartott értekezletek munkájára — folytatta —, joggal állapíthatjuk meg, hogy ezek a tanácskozások olyan alapot, útmutatást és segítséget nyújtottak a vasút dolgozóinak, amely nélkül nem tudtuk volna megoldani az évről évre növekvő, valamennyi erő összpontosítását igénylő őszi forgalmi feladatokat. Az értekezlet minden egyes résztvevőjét hassa át az a tudat, hogy akkor, amikor az őszi forgalom feladatait meghatározzuk,

dolgozó népünk egységbe forrva harcol a Központi Vezetőség márciusi határozatainak következetes végrehajtásáért,

az 1955. évi terv teljesítéséért és túlteljesítéséért, a második ötéves terv eredményes előkészítéséért. A nagyszerű célok megvalósítása jelentős mértékben függ attól, hogy a vasút dolgozói hogyan tudják a termelés szerves részét képező szállítási feladatokat, a legnagyobb igények idején, az őszi forgalomban szervezetten, üzembiztosan és gazdaságosan, a Központi Vezetőség márciusi határozata szellemében végrehajtani.

— Az őszi forgalom feladatai évről évre változnak, újabb és újabb mennyiségi és minőségi igények kielégítését követelik. A feladatok teljesítésének legdöntőbb feltétele a vasút műszaki berendezéseinek a legteljesebb kihasználása, a minél magasabb színvonalú vasúti technológia alkalmazása. Olyan munkára van az idén szükség, amelynek minden mozzanatában — a legkisebbtől a legnagyobbig — maradéktalanul érvényesül a márciusi határozatok irányelve, a tervek teljesítése, a termelékenység emelése, az önköltségcsökkentés, a takarékosság.

Használjunk ki minden lehetőséget

A továbbiakban összefoglalta azokat a legfontosabb kérdéseket, amelyek az értekezlet egész munkáján végigvonulva, egyetlen feladat vagy részletkérdés tárgyalásánál sem mellőzhetők. Majd így folytatta:

— Mindenekelőtt azzal kell számotvetnünk, hogy vasutunk kapacitása elegendő lesz-e a feladatok teljesítéséhez, az energia- és anyagellátás terén mire számíthatunk? Az utóbbi esztendőben a legsúlyosabb nehézségeket az okozta, hogy a szén- és anyagellátás mennyiségben és minőségben a szükségleteket meg sem közelítette. Az idei esztendőben e téren javulást tapasztalhatunk és minden reményünk megvan arra, hogy ez állandósulni fog.

A műszaki berendezések fejlesztésében, kapacitásának növelésében előrehaladás mutatkozik, melyek ha részben is, de mégis könnyebbé teszik feladataink teljesítését. Mindezek azt mutatják, hogy a forgalom lebonyolításának feltételei ma valamivel kedvezőbbek, mint az elmúlt esztendőben és így magabiztos tudattal, azzal a meggyőződéssel indulhatunk harcba, hogy a nagy feladatok elvégzésének feltételei meglesznek. Ahhoz azonban, hogy a rendelkezésre álló eszközöket a legteljesebb mértékben kihasználhassuk, most — az előkészületi időben és az egész őszi forgalom alatt — biztosítanunk kell a berendezések, a járművek üzemképes állapotát, folyamatos karbantartását, a rendelkezésünkre bocsátott anyagok gazdaságos, takarékos, a jó gazda előrelátásával való felhasználását. A berendezések azonban csak akkor tudják céljaink elérését biztosítani, ha következetesen és szigorúan érvényre juttatjuk mindenütt a technológiai fegyelmet és a legjobb együttműködést valósítjuk meg a vasutasüzemen belül, valamint a vasút és a fuvaroztató felek között.

Hangoztatta, hogy az áruszállítások lebonyolításához rendelkezésre álló mozdony- és kocsipark csak akkor lesz elegendő, ha a vasút valamennyi dolgozója továbbfejleszti és következetesen alkalmazza a szovjet tapasztalatokat. Elmondotta, hogy a kocsifordulóidőnek az értekezlet által meghatározott szintje biztosítja azt, hogy ne legyen fennakadás a berakáshoz szükséges kocsik rendelkezésre bocsátásánál. A kocsik maximális kihasználása érdekében csökkentett kocsifordulóidőket azonban úgy kell elérni, hogy ugyanakkor a rendelkezésre álló vonóerőt is a legjobban és a leggazdaságosabban kihasználjuk.

Többet, jobbat, gazdaságosabban

Csanádi elvtárs ezután arról beszélt, hogy az őszi forgalmat a vasútüzem egész évi munkájának tengelyében oldjuk meg. A felfutó áruszállítási igények kielégítése mellett a személyforgalmat ugyanolyan gondossággal és felelősséggel bonyolítsuk le, mint az év többi időszakában. Egyetlen vasutas dolgozó se felejtse el, hogy a munkás- és személyvonatok menetrendszerinti közlekedése, a személyszállítás színvonalának töretlen emelése egyik legfontosabb, pártunk politikája szempontjából elengedhetetlen feladat. A darabáruforgalom lebonyolításában tovább kell fokozni azokat az intézkedéseket, amelyek a gyors, gondos, hiánymentes továbbítást biztosíthatják.

Az őszi forgalom idején még fokozottabban kell az üzembiztonságot, a balesetmentes szolgálatot megvalósítani, mert a legkisebb baleset is megbéníthatja munkánkat és súlyos károkat okoz népgazdaságunknak. Mindez csak úgy valósítható meg, ha a vasút dolgozói fegyelmezetten, utasításszerűen, a kiadott rendeletek következetes megvalósításával végzik feladataikat.

Az öntudatos fegyelem erősítése olyan belső tartalék, amely a nagyobb, az igényesebb feladatok megoldását is biztosíthatja.

A márciusi határozat végrehajtása azt jelenti, hogy nemcsak többet, gyorsabban és nagyobb gonddal, hanem az elmúlt évinél sokkal gazdaságosabban kell szállítani. Ennek alapfeltétele a szocialista üzemvitel korszerű elveinek, operatív munkamódszereinek minden munkánkban, minden ténykedésünkben való érvényesítése.

Hangsúlyozta Csanádi elvtárs, hogy a vasút dolgozói az őszi forgalom nagy feladatait egymagukban nem oldhatják meg. Munkájukhoz a minisztériumok, a szállító felek dolgozóinak segítő készségére, együttműködésére van szükség. Elsősorban azt kérjük és azt várjuk — mondotta —, hogy a rendelkezésünkre álló járművek minél teljesebb kihasználása végett segítsék elő a tervszerű szállítás megvalósítását és kövessenek el mindent a szállítás egyenletességéért. Ahhoz, hogy az elszállításra váró áruk késedelem nélkül kerüljenek rendeltetési helyükre, elengedhetetlen alapfeltétel az, hogy a hét minden egyes napján — tehát vasárnap is — ugyanolyan mennyiségű kocsit rakjunk meg. Nem engedhető meg az a ma még fennálló hiányosság, hogy a hét egyes napjain és a hó egymást követő heteiben a kocsimegrakások száma rendkívül ingadozó. A nagymérvű ingadozás kocsiparkunk ácsorogtatásával jár. A továbbiakban azt kérte a szállíttató felektől, hogy használják ki az előszállítás lehetőségeit és az irányvonatok számának növeléséért indított harcot is tegyék eredményessé. Ha az együttműködés, az egymás igényeinek megértése és érvényesítése kommunista őszinteséggel és segítőkészséggel párosul, a vasút az idei őszi forgalom idején hiánytalanul be fogja tölteni a rábízott feladatokat.

Csanádi elvtárs beszéde végén kiemelte, hogy az őszi forgalom lebonyolítását csak akkor tudjuk zökkenőmentesen és gazdaságosan lebonyolítani, ha az értekezlet valamennyi résztvevője, a vasút valamennyi vezetője, a párt irányításával és a szakszervezet segítségével mozgósítani tudja a vasutas dolgozókat az értekezleten hozott határozatok következetes, felelősségteljes végrehajtására. A legszélesebb nevelő- és felvilágosító munkával, a kommunista vasutasok példamutatásával lehet csak biztosítani azt, hogy valamennyi vasutas a munkaterületén szívvel-lélekkel harcoljon a határozatok végrehajtásáért, az őszi forgalom sikeréért — fejezte be beszédét Csanádi elvtárs.

A megnövekedett feladatok fokozott felelősséget, helytállást követelnek

Bebrits elvtárs az őszi forgalmi feladatokról

Ezután került sor *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédére. Bevezetőben arról emlékezett meg, hogy voltaképpen mi várható a mostani őszi forgalomtól. Elmondotta, hogy az előző esztendőhöz viszonyítva, ebben az évben tovább emelkedik az elszállítandó áruk mennyisége. Bár a mezőgazdaság — a kedvezőtlen időjárás miatt — csak késve kezdhetett hozzá a munka dandárjához, el lehet mondani, hogy a dolgozó parasztság jó munkája, a kedvező májusi és júniusi időjárás és nem utolsósorban az a tény, hogy pártunk és kormányunk mind több és több termelési eszközt és a termésmennyiséget növelő anyagot bocsátott a mezőgazdaság rendelkezésére, jó közepes termést biztosít. Egy kicsit eltolódott a gyümölcsérés, de a termés kitűnőnek ígérkezik. Ez arra figyelmeztet bennünket, hogy a késői érés következtében a gyümölcsszállítás is abban az időben fog jelentkezni, amikor az őszi forgalom már javában zajlik, holott a gyümölcsszállítás zöme más években ekkorra már lezajlott.



Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter a vasutasok őszi feladatait ismerteti.

A múlt évinél sokkal kedvezőbb gabonatermésre számíthatunk. Az időjárás miatt nem júniusra és júliusra, hanem augusztusra és szeptemberre esik a gabona zömének szállítása.

A három-négynapos eső újabb biztosíték arra, hogy a kapásnövények hozama is megnő. Szinte bizonyos, hogy jóval több tengerit, cukorrépát kínálnak majd elszállításra, mint korábban gondoltuk. Mindemellett nem szabad megfeledkezni az ipari termelés állásáról, arról, hogy mind több lesz a késztermék, ami szintén elszállításra vár.

Az építőipar nagy lendületben van. Az építkezések várják az anyagot mindenfelé. Nem lehet megtennünk, hogy az építési anyagokat, a sódert, a kavicsot, a mészkövet, a meszet, a téglát, a cserepet ne abban az ütemben szállítsuk, mint azt várják tőlünk. Az építési anyagok szállításánál nem lehet arra számítani, hogy korlátozást léptetünk életbe.

A szállítóapparátusnak sokkal jobban kell dolgoznia, mint a múltban. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy

1955 a második ötéves terv előkészítésének éve.

Január elsejétől kezdve már az előző hónapokban felépített alapra támaszkodik az új ötéves terv. Nyilvánvaló, hogy ez még következetesebb feladattá teszi az őszi forgalom teljesítését.

Szeptembertől kezdve naponkint több mint 14 000 kocsit kell megrakni, ez a szám később valószínűleg közel lesz a 15 000-hez, vagy még ezen felül is. Amíg a múlt esztendőben csak ritkán, vagy csak egy-két napon át tudtunk 15 000 kocsit megrakni — most számolni kell azzal, hogy az őszi forgalom idején a napi 15 000 kocsit kitevő igénylés állandó esemény lesz. Ebben az évben tehát többet kell vinni. A párt és a kormány a leghatározottabban követeli tőlünk, hogy ezt a feladatot elvégezzük.

A jó munka jutalma eddig sem maradt el, hiszen mindenki tudja, hogy a vasutasokat megbecsüli dolgozó népünk és még sosem maradt el pártunk és kormányunk elismerése. Ha jó munkát végzünk, az idén sem marad el.

(Folytatása a 2. oldalon)

(Folytatás az 1. oldalról)

A példás hozzáállás, lelkesedés minden akadályt legyőz

Bebrits elvtárs ezután elmondotta, hogy a vontató és a járműpark műszaki állapota egészében rosszabb, mint tavaly, bár a vasúton igen sok fejlesztés történt azóta. Sok állomáson fektettek új vágányokat, bővítettek rendezőpályaudvarokat, s különösen a gurítódombok fejlesztése tekintetében történt előrehaladás. Fejlődés történt a biztosítóberendezések építésénél. Közel 200 kilométer hosszban szereltek fel új biztosítóberendezést és ezzel a vonatok gyorsaságát és biztonságos közlekedését segítették. Sajnálattal állapította meg, hogy minden haladás ellenére, a pályák karbantartásánál visszafelé léptünk. Mégis el kell érni — mondotta —, hogy a pályát az őszi forgalom idejére úgy rendbehozzuk, hogy az őszi forgalmat zavartalanul le tudjuk bonyolítani.

Bebrits elvtárs nagy megelégedéssel mondotta el, hogy tíz esztendő óta először történt meg, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztérium sínelőállítási tervét teljesítette. Az első félévben több sínt kaptunk, mint az előző három esztendőben összesen. A vasutasok kívánsága az volna, hogy ez folytatódjon.

Azt is meg kell állapítanunk — mondotta —, hogy vontatóeszközökben, a kocsipark tekintetében, főként teherkocsiállagunkban a múlt év óta csökkenés következett be, hiszen nem jött a hazai gyárakból elegendő új vontató és teherjármű, pedig most nagyobb forgalmat kell lebonyolítani. Ugyancsak nagy reményt helyeztünk a villamosvontatás kiterjesztésére. Ezzel reméltük, hogy az elegymozgást meggyorsíthatjuk. Sajnos, nem értük el vágyainkat, nem kaptuk meg a villamosmozdonyokat, és még a leszállított nyolc villamosmozdony egyrésze is hamarosan javításra szorult. A hegyeshalmi vonalon sincs elég villamosmozdony, pedig a felszabadulás óta 75 százalékos forgalomemelkedés van ezen a vonalon. A Budapest—hatvani vonalon, Gödöllőig már kész a villamosítás. A villamos alállomások teljes készenlétben várják az üzemeltetést, éppen a villamosmozdonyok hiánya miatt nem tudjuk meggyorsítani az elegyáramlást ezen a vonalon.

Vannak hibák, hiányosságok — folytatta Bebrits elvtárs —, de ez azt jelenti-e, hogy a felkínált árut nem tudjuk elszállítani? Szó sem lehet róla! Azt az űrt, ami a jelenlegi technikai felkészültségünk és az elszállítandó áruk mennyisége között van — nekünk kell betölteni és

az árut minden körülmények között el kell szállítani rendeltetési helyére.

Ha tavaly sikerült, sokszor mostohább körülmények között helytállnunk, ebben az esztendőben még jobban iparkodva, még nagyobb lelkesedéssel kell dolgoznunk és akkor elviszünk minden árut.

Jobban használjuk fel a szovjet tapasztalatokat

A miniszter elvtárs ezután arról beszélt, hogy a *Szovjetunió* munkamódszereit átvettük, ezeket többé-kevésbé átalakítottuk a magyar vasút viszonyaihoz, de ha alaposabban nézzük a dolgot, meg kell állapítani, hogy csak negyedrészét hasznosítjuk ezeknek a tapasztalatoknak és módszereknek. Az új módszerek maradéktalan alkalmazása fő tényező. Meg kell gyorsítani a rakodást, a kocsik és vonatok rendezését, a vonatok járását, a mozdonyok, a járművek karbantartását, javítását a szovjet módszerek alkalmazásával.

Szükség van arra, hogy a nagy szállítások idején a kocsifordulóidőt országos átlagban leszállítsuk. Szeptemberre és októberre 3.5, novemberre 3.6, decemberre pedig 4,0 napra. Ez azt jelenti, hogy hétköznapokon 3, sőt 3 nap alá kell szorítani a kocsifordulót.

Legyen ismeretlen a géprevárás, a vonatravárás

Bebrits elvtárs ezután szakszolgálatonkint ismertette a feladatokat. A műhelyi szolgálatról szólva, hangsúlyozta, hogy a mozdonyok és kocsik javításánál mennyiségi és minőségi teljesítményt kell nyújtani. Elsősorban a nyitott kocsik megjavítása a fontos, ez a legsürgősebb, de emellett nem lehet megfeledkezni a fedett kocsikról sem. Az őszi forgalom első feltétele, hogy a műhelyek gyorsítsák meg a javításokat, amennyire csak lehet. A fővizsgálatok elvégzését december utánra kell halasztani, hacsak a biztonság követelményei nem állnak vele szemben. Dicsérettel emlékezett meg a miniszter elvtárs arról, hogy a múlt évben a műhelyek rövid idő alatt adták ki a kocsikat. Ebben az évben is ezt várjuk. Hangsúlyozta, hogy a műhelyekben is folyamatos munkát kell elérni, éjt nappalá téve, a vontatási műhelyekben ünnepen és vasárnap egyaránt úgy kell dolgozni, hogy a kocsikat minél előbb visszaadják a forgalomnak.

A vontatás munkájáról szólva kiemelte, hogy legfőbb szabály: *a kész tehervonatok idejében kapjanak gépet.* Itt, erről a helyről kell legnagyobb bűnként emlegetni a tehervonatok géprevárását — mondotta — és semmiféle indokolást vagy mentséget nem fogadunk el. Azt is meg kell mondani, hogy a legnagyobb bűnt követik el vezetőink, ha megtűrik, hogy a tehervonatok gépre várjanak.

Elengedhetetlen a gyors mozdonyforduló, a mozdonyok gyors szerelése a fűtőházban. Nem szabad megtűrni, hogy a szerelési normaidő két-háromszorosa alatt végezzék el ezt a munkát. Külföldi példákkal bizonyította be a miniszter elvtárs, hogy ezen a téren van még mit javítanunk.

Túlsúlyos vonatokat – menetrend szerint

Az őszi forgalom egyik legfőbb emelője a túlsúlyos mozgalom továbbfejlesztése. Bár óriási jelentősége van a túlsúlyos mozgalomnak, még sem jelent segítséget, ha nem közlekednek menetrend szerint, ha a túlsúlyos vonat a menetrendben megállapított idő háromszorosa alatt teszi meg az utat. Így nem az elegyáramlás meggyorsítását, hanem a fékezését jelenti. Arra kell törekedni, hogy a túlsúlyos vonatok tartsák be a menetrendet. A szénre sincs különösebb panasz, a múlthoz képest nagy haladás, hogy ma a felhasználandó szén 40 százaléka durva darabos, amivel már lehet túlsúlyt vinni és menetrendet tartani. Amiért ragaszkodunk a túlsúlyos vonatok hibáinak kiküszöböléséhez, elsősorban az, hogy ez meggyorsítja az elegyáramlást és a kocsifordulót arra a mértékre csökkenthető, amilyet szándékunkban van elérni.

Annyi tapasztalat és kiemelkedő siker áll a vasutasok mögött, hogy ha az eddigi tapasztalatokat felhasználjuk — emelte ki a miniszter elvtárs — győzelmesen fejezzük be az őszi forgalmat. Hasznos lenne revízió alá venni a terhelési táblázatot. Hogy ne érje károsodás a mozdonyvezetőket a terhelés felemelésével, javasolom, hogy az új terhelést vörös vonallal jelöljük meg, s aki feljut a csúcsra, jutalmazzuk prémiummal. Kérem a pártszervezeteket, a szakszervezetet, a szolgálati vezetőket, hogy adjanak még szélesebb területet a túlsúlyos mozgalomnak. A forgalom biztosítsa a zöld utat. Rövidesen megkapják az erre vonatkozó utasítást. A kereskedelmi szolgálat gondoskodjon arról, hogy

minél több rakodással képzett irányvonatot

szervezzen és indítson:

A forgalom munkájával kapcsolatban arra figyelmeztetett, hogy a forgalom dolgozóinak segíteniük kell a vontatás munkáját, elsősorban a túlsúlyos vonatok indításánál. Körültekintő gondossággal kell a szabad utat biztosítani a túlsúlyos irányvonatok részére és mielőbb vissza kell adni a gépet, hogy azok új vonatot vihessenek. Az eddiginél is többet kell törődni a vállalatok iparvágányain a kocsik gyors be- és kihúzásával.

A síktolatás ma még aranytartalék. Ott van a kezünkben, fel is emeltük, de nem sokat csináltunk vele. Utasítást szerkesztettünk, sok millió költséggel átalakításokat végeztünk a kihúzóvágányokon, hogy csurgatásos módszer szerint guruljanak a kocsik. Ragadjuk meg ezt a tartalékot is. Javítani kell az állomások és a menetirányítók munkáját. A gurítási módszereket tovább kell fejleszteni. Meg kell szüntetni a tehervonatoknak a rendezőpályaudvarok előtti ácsorogtatását. Több gondot kell fordítani a mechanizációra. A ferencvárosi vasutasok szép teljesítményt nyújtanak és mégis, a rendezőpályaudvarok előtt hosszú sorokban állnak a tehervonatok. Az elegyáramlás szempontjából, a jövő szempontjából ez tűrhetetlen. Látni kell, hogy ezeken a vonatokon mozdonyok és személyzet van, amelyekre és akikre máshol is szükség van.

Egyenletes rakodást

A vezetők nem foglalkoznak azzal, hogy a gurítódombon folyó munkát megfelelően szervezzék. A fogadóvágány felszabadítását nem szorgalmazzák minden erővel, ennek köszönhető, hogy hat-hét vonat is áll például Ferencváros bejárata előtt. Amikor minden gépre szükség van, a forgalom nem állíthatja meg a mozdonyokat a kapu előtt. Minden percért harcolni kell, de itt nemcsak percekről, hanem a kocsik ezreiről is szó van. A vonatok ácsorogtatása a legsúlyosabb bűn, és ez valamennyi nagyobb állomásunknak szól.

A kereskedelmi szolgálat feladataival foglalkozva hangsúlyozta, hogy az egyetemes rakodást tartja az őszi forgalom sikeres elvégzése egyik feltételének. Vasárnap és ünnepnap is rakodni kell. A szombati és vasárnapi kiesést érzi a vasút. Ennek véget kell vetni. Nem vitás, hogy ezáltal gyorsabbá, egyenletesebbé válik a kocsik kihasználása, a kocsik forgalma. Ez a szállíttató feleknek szól elsősorban. Nekünk kötelességünk a segítés, de mi is várjuk a segítséget.

A miniszter elvtárs kiemelte, hogy minél több olyan irányvonatot kell képezni, amelyek szinte elsuhannak a rendezőpályaudvarok mellett, amelyek 2—300 kilométerre viszik rendezés nélkül az elegyet. Hivatkozott az NDK-ban alkalmazott módszerre, ahol a bányák a szén 88 százalékát irányvonatokkal továbbítják. Nálunk alig tíz százalékot ér el az ilyen irányvonatok száma. A kereskedelmi szolgálat legnagyobb hiányossága, ha késve rakják ki a kocsikat. Ez ellen szüntelenül harcolni kell.

A pályafenntartási szolgálatnak

két órára kell csökkenteni az önkezelési küldemények kirakását.

Lassújel, vágányzár csak ott engedélyezhető, ahol az elkerülhetetlen a biztonság szempontjából. A pályafenntartás feladata, hogy a jelenleg építés alatt álló új objektumokat a leggyorsabban adják át rendeltetésének. Ugyanezt kérte a miniszter elvtárs a távközlő és biztosítóberendezési szolgálat dolgozóitól is. Éppen az őszi forgalom segítésére a szolnoki biztosítóberendezést szeptember végére, a Gödöllő—hatvani vonal térközbiztosító berendezését pedig szeptember 15-re be kell fejezni. Bebrits elvtárs beszéde végén a második ötéves terv perspektíváit ismertette.

— Biztos vagyok benne — fejezte be beszédét nagy tetszésnyilvánítás közepette —, hogy bármilyen nehéz és áldozatos munka lesz az őszi forgalom lebonyolítása, a mi vasutasaink, az igazgatótól a kocsirendezőig, elvégzik ezt a feladatot, maradéktalanul lebonyolítják az őszi forgalmat, dolgozó népünk, pártunk és kormányunk megelégedésére.

Politikailag is készítsük fel dolgozóinkat a feladatokra

Bognár Imre elvtárs felszólalása

Bebrits elvtárs beszéde után megkezdődött a X. vasútüzemi értekezlet tanácskozása. Elsőnek *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője szólalt fel:

— Kedves elvtársak! Pártunk III. kongresszusa és a Központi Vezetőség március 4-i határozata világosan megszabta hazánkban a szocializmus építésének útját. E történelmi jelentőségű határozatok végrehajtásában az eddigiek során jelentős eredményeket értünk el. A vasutas dolgozók pártunk iránti szeretettől, a szocialista haza iránti kötelességérzettől áthatva harcolnak e határozatok végrehajtásáért. Ennek eredményeképpen sikeresen megbirkóztunk az 1954. évi szállítási feladatok végrehajtásával, és az előzetes adatok szerint az 1955. évi első féléves terv feladataival is.

Értekezletünkön Bebrits elvtárs vázolta a következő félév feladatait, melyeknek elvégzése előfeltétele az 1955-ös terv teljesítésének. Ismeretes előttünk, hogy a vasút munkája milyen nagymértékben kihat iparunk, mezőgazdaságunk és egész gazdasági életünk működésére, vérkeringésére. Úgy vélem, hogy nekünk, vasutasoknak a felszabadulás utáni jó munkával kivívott elismeréseket ebben az évben is öregbíteni kell a munka frontján, a kötelességek példás teljesítésével, hitet téve pártunk Központi Vezetőségének politikája mellett. Drága hazánk szeretetét legjobban azzal tudjuk kifejezni, hogy szabadságunk második évtizedébe léptünkkor megfogadjuk: tűzön, vízen át követjük pártunkat, a feladatokra politikailag is felkészítjük dolgozóinkat, műszakilag vasútunkat és győztesen vívjuk meg az őszi forgalom nagy csatáját.

Ezután Bognár elvtárs elmondotta, hogy egyes vasutasok, gazdasági vezetők nem bíznak az őszi forgalom sikeres lebonyolításának lehetőségében a vasút technikai fejlettségének elmaradottsága miatt. Ezek az emberek lebecsülik hős vasutasaink teremtő, alkotó erejét. A kishitűség azt is mutatja, hogy a vasút politikai szervei elmaradtak az őszi feladatok politikai előkészítésével, és ezen sürgősen változtatni kell. Hibák vannak a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtásában is. A legutóbbi racionalizálásról szóló miniszertanácsi rendelet végrehajtásánál az bizonyosodott be, hogy gazdasági és pártfunkcionáriusaink felelősségérzetének kialakításában sok még a tennivaló. Elsősorban azt kell elérnünk, hogy a gazdasági vezetők megértsék:

munkájukért nemcsak az államnak az adminisztratív szerveknek felelősek, hanem pártunk Központi Vezetőségének is.

Nem kommunista gazdasági vezető az, aki elhanyagolja területe politikai arculatának kialakítását és közömbösen, nemtörődöm módon foglal állást a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtásában.

A továbbiakban a vasút gazdasági és a pártszervezetek vezetői együttműködésének fontosságáról beszélt, mely alapja annak, hogy egységesen harcba vigyük a vasutasok táborát. Nem fogjuk tűrni — hangsúlyozta — hogy a gazdasági vezetők és pártfunkcionáriusok egymással szembenálljanak, mint ahogy az előfordult a legutóbbi időben Zalaegerszeg állomáson és a dorogi fűtőházban. Pártunk Központi Vezetőségének március 4-i határozata szellemében egységes akaratra és cselekedetre van szükség mind a gazdasági, mind a pártszervezetek vezetői részéről a legfelsőbbektől a legalsóbbakig. *Egy és ugyanazon hangon kell beszélni, és ez a hang nem lehet más, mint a Központi Vezetőség határozatának megvalósításáért folyó harc egységének hangja, a magyar nép iránti felelősségnek hangja, a párt vezető szerepe érvényrejuttatásának a hangja.* Cselekedeteinkben és intézkedéseinkben azt kell kifejezni, hogy szilárdan állunk pártunk Központi Vezetősége mögött.



Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője szól az értekezlethez

Kommunista példamutatást

Felszólalását a kommunisták példamutató, hősies munkájának ismertetésével folytatta, amely biztosította az eddigiek során azt, hogy a vasút minden nehézség ellenére végrehajtotta szállítási feladatait. Utána a munkafegyelem fontosságával foglalkozott. Ha megszilárdítjuk a fegyelmet — mondotta —, akkor az olyan segítség számunkra, amely nagyon sok hiányzó technikát pótol. Beszélt ezután Bognár elvtárs arról a tűrhetetlen liberalizmusról, amely a jobboldali elhajlás következtében a vasúton is megmutatkozott. Minden lelkiismeretes embert felháborított az az állapot, amely az elmúlt időben az anyagigazgatóságon uralkodott. De hasonló helyzet volt a debreceni Vasútépítő Vállalatnál is, ahol a vezetők bűnös mulasztása miatt elherdálódott a nép vagyona. A fegyelmet nemcsak a szabályos katonás tisztelgés jelenti. Ez is fontos, de még fontosabb a miniszteri utasításoktól kezdve, a rendelkező forgalmi szolgálattevő utasításáig minden rendelkezés betartása, az utasítások, a vasúti törvények végrehajtása maradék nélkül és azonnal. Pártszervezeteinknek fáradhatatlanul magyarázniok kell a vasúti fegyelem jelentőségét, emlékeztetniök kell a vasutasokat arra, hogy mire vállalkoztak akkor, amikor vasutasok lettek, amikor esküjükben vállalták a fegyelmezett munkát. Ha azonban a meggyőző szó nem használ, vezetőinknek alkalmazzák azokat a törvényes intézkedéseket, amelyek kényszerítőleg hatnak a fegyelmezetlenkedőkre.

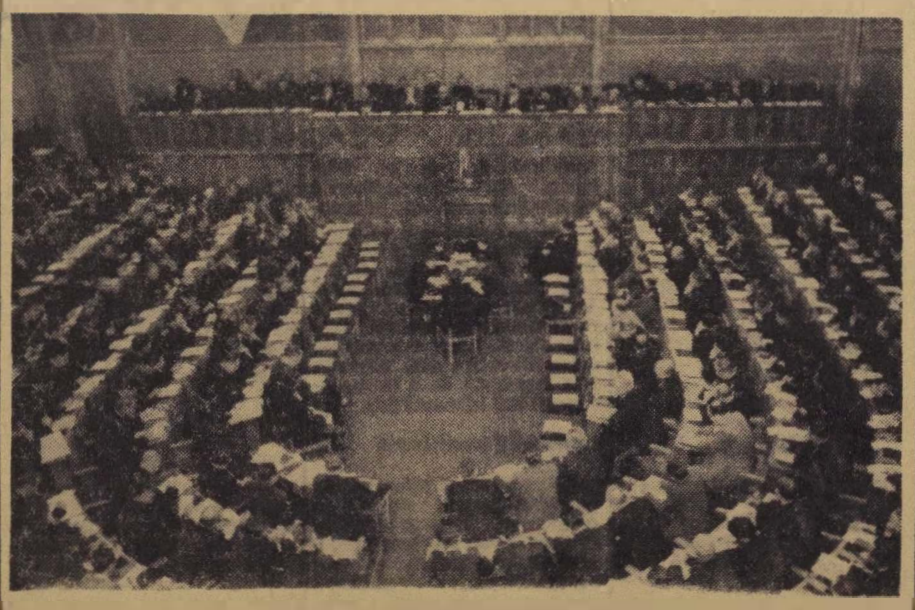
Ezután a fiatalokról beszélt Bognár elvtárs, a DISZ II. kongresszusára készülő vasutas diszesek nagyszerű eredményeiről, akik megmutatták, milyen hatalmas erő, kezdeményezés, lendület lakozik bennük és amelyet most is, az őszi forgalom harcaiban fel kell használnunk.

A fiatalok olyanok legyenek, amilyenekké mi, kommunisták neveljük őket.

Ha felelősséget érzünk a jövőért, márpedig érzünk, akkor nekünk párt és gazdasági funkcionáriusoknak egyik legfőbb feladatunk törődni a jövő vasutasaival, felkészíteni őket arra az időre, amikor kezükbe tesszük vasutunk vezetését.

Végezetül rámutatott arra, hogy a lelkesedés, a haza és párt iránti szeretet, az új munkamódszerek alkalmazása, a szakszervezet javuló munka-

(Folytatás a 3. oldalon)



Munkában a jubiláris vasútüzemi értekezlet.

(Folytatás a 2. oldalról.)

verseny-szervező szerepe, a termelés pártirányítása és a kommunista vasutasok példamutatása olyan anyagi erő, amely kitölti a követelmények és a technikai-műszaki elmaradottság közötti ürt.

Az most a feladatunk, hogy türelmes, felvilágosító munkával mozgósítsuk a vasutasokat e konferencia határozatainak végrehajtására. Mutassunk rá arra, hogy az ország erősítésének, az életszükségletek kielégítésének egyedüli szilárd alapja a munka termelékenységének szüntelen emelése. Ugy kell dolgoznunk, hogy ez év végén emelt fővel jelenthessük dicső nagy pártunknak, hogy felszabadulásunk második évtizedének kezdetén vasutas becsülettel eleget tettünk feladatainknak — fejezte be beszédét Bognár Imre elvtárs.

Nem mindegy, hogy milyen áron teljesítjük az őszi forgalmat

Gáspár Sándor elvtárs felszólalása

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke bevezetőül arra mutatott rá, hogy a szakszervezetnek teljes súlyával, a pártszervezetekkel és a szakvonallal a legszorosabban együttműködve kell támogatnia az őszi forgalom feladatainak valóraváltását. Mindenegyes szakszervezeti tagunknak tudnia kell — mondotta —, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása pártunk március 4-i határozatának megvalósítását segíti elő.

Szakszervezetünknek az eddigieknél hasonlíthatatlanul nagyobb erővel és súllyal kell foglalkoznia a munkaversennyel, amely egész szocialista építésünk egyik legfontosabb lendítője — mondotta beszéde további során. — A jól bevált munkamódszereket tovább kell fejlesztenünk, elsősorban az összekapcsolt mozgalmat. El kell érnünk, hogy minél több tehervonatunk közlekedjen túlsúllyal, hogy mozdonyvezetőink zöme vigyen túlsúlyt és legyen harcosa, élenjárója az összekapcsolt mozgalomnak.

A jövőben sem hanyagolhatjuk el a jól bevált csomóponti versenyt, amely jobb együttműködésre ösztönzi a szakvonali ágakat. A csomóponti verseny mellett azonban biztosítani kell az együttműködést a külső üzemekkel, a szállítható felekkel, különösen a termelőszövetkezetekkel. Ezért tovább kell fejlesztenünk, előbbé kell tennünk a komplexbrigádok munkáját. A komplexbrigádok harmónikus együttműködéséért az üzemi bizottságok elnökei a felelősek.

Nem mindegy — folytatta felszólalását —, hogy milyen áron teljesítjük az őszi forgalom lebonyolítását, a szállításokat. Elsősorban népgazdaságunk érdekeit kell szem előtt tartanunk. Jobban

előtérbe kell állítanunk a minőségi munkát, meg kell szilárdítanunk a munkafegyelmet.

Különös nyomatékkal szeretném aláhúzni: *a munkafegyelem megszilárdítása egyik legfontosabb feltétele annak, hogy az őszi forgalom feladatait meg tudjuk oldani.* A fegyelem kérdésénél nemcsak a késésekre, a munkaidő kihasználatlanságára és az igazolatlan mulasztásokra gondolunk. A fegyelem lazaságát tükrözi a technológiai és bizonylati fegyelem megsértése, a szocialista tulajdon rongálása, vagy eltulajdonítása, a táppénz-, norma- és bércsalás is. Ezért az egyes vasúti szakágakban, az állomásokon, a fűtőházakban, a pályafenntartási és kereskedelmi főnökségeknél, a távirda-intézőségeknél, a műhelyekben, a szertárakban elsősorban azok ellen a jelenségek ellen kell felvenni a leghatározottabb küzdelmet, amelyekben leginkább megnyilvánul a fegyelem lazasága.

Szilárd, öntudatból fakadó fegyelmet

Területi és üzemi bizottságainknak fokozni kell nevelőmunkájukat. Meg kell értetni minden dolgozóval, hogy a munkafegyelem megszilárdítása legszemélyesebb ügye, közvetlen érdeke. A termelési értekezleteken, a szakszervezeti taggyüléseken, a szakszervezeti csoportüléseken állandóan napirenden kell tartani a munkafegyelem kérdését és nyilvánosan meg kell bírálni azokat, akik bármilyen formában megsértik a munkafegyelmet. Elnökségünk teljesen indokoltnak tartja, hogy azokkal a szakszervezeti tagokkal szemben, akik ismételten megsértik a munkafegyelmet, fegyelmi eljárást folytassanak és szükség esetén éljenek a szakszervezetből való kizárás eszközével.

A munkafegyelem notórius megsértőinek nincs helyük a szervezett dolgozók soraiban.

Az önköltségcsökkentés fontosságáról beszélt ezután Gáspár elvtárs. Rámutatott, hogy ennek egyik leghatalmasabb erőforrása az újítómozgalom. Az eddigieknél sokkal hathatósabb támogatást kell biztosítani a mozgalom továbbfejlesztéséhez a szakvonali és a szakszervezeti szerveknek egyaránt — mondotta. — A legkirívóbb hiányosság ezen a téren, hogy a műszaki vezetők az újítóknak nem minden esetben adnak kellő segítséget. Nem támogatják a dolgozók újítási kezdeményezéseit, az újítások kivitelezését. Sokszor igen hosszadalmas az újítási javaslatok elbírálása. A gazdaságos üzemvitelt az őszi forgalom időszakában is csak úgy tudjuk eredményesen elősegíteni, ha megszüntetjük az újítómozgalom hiányosságait. A műszaki és gazdasági vezetés tekintse erkölcsi kötelességének a dolgozók segítését, hogy újításaikat, ésszerűsítéseiket minél gyorsabban, minél eredményesebben megvalósíthassák. Szakszervezetünknek pedig az eddiginél jobban kell segítenie az újítómozgalom erőteljes fejlődését, a jó módszerek terjesztését.



Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke a szakszervezet soronkövetkező feladatairól tájékoztatja az ülést.

A szakszervezeti munka hiányosságairól beszélt ezután. Nem tudtuk még elérni — mondotta —, hogy minden esetben következetesen, öntevékenyen és gyorsan cselekedjünk a párt- és kormányhatározatok megvalósításáért. Sokszor szakszervezeti aktíváinknál is hiányzik a példamutatás. Szakszervezeti munkánkban nem elég erőteljes még a politikai felvilágosító munka. Nem minden esetben tudtuk összekapcsolni a dolgozók érdekvédelmét a termeléssel. Éppen ezért

változtatni kell munkamódszerünkön, többet kell a dolgozók között lennünk.

Egy-egy feladat elvégzésénél az eddiginél jobban kérjük a dolgozók segítségét. A dolgozók érdekvédelmét nem mechanikusan kell értelmezni és végrehajtani, hanem mindig figyelembe kell venni az adottságokat, a körülményeket.

Befejezésül kifejtette, hogy a szakszervezet teljes egészében egyet ért a vasútüzemi értekezlet irányelveivel, annál is inkább, mert a határozati pontok között szerepel a dolgozókkal való törődés is. Ez a múlthoz képest új, mert bár a szakszervezet az előző években is mindig felvetette ennek szükségességét, azonban a határozati pontok között a múltban nem szerepelt a szociális gondoskodás. Helyeselte az irányelveket azért is, mert azok az őszi forgalom idejére is célul tűzték ki a menetrend betartását. A szakszervezet szintén fontos feladatának tartja, hogy a menetrend nemcsak szóban, hanem a valóságban is vastörvénnyé váljék.

Gergely József elvtárs hozzászólása

A forgalmi dolgozók nevében *Gergely József* elvtárs, Rákosrendező pályaudvar *„Szocialista Munkáért Érdeméremmel"* kitüntetett állomásfőnöke szólalt fel a közös értekezleten.

A feladat világosan és tisztán elhangzott — mondotta. — Ehhez lényegében csak azt lehet hozzáfűzni, hogy megértettük, tudomásul vettük és végrehajtjuk. Minden erőnkkel arra törekszünk, hogy az elmúlt őszi forgalmak nagy csatáiban szerzett tapasztalataink jó felhasználásával győzelemre vigyük új, nagy feladatainkat.

A továbbiakban a munka megszervezésének kérdéseiről beszélt. Leszögezte, hogy a kocsiforduló lerövidítése egyike a legfontosabb feladatoknak. Ehhez elsősorban egyenletes elegymozgást kell biztosítani. Ez nem csekély feladat, de nem is lehetetlen. Az egyenetlen elegymozgás a legtöbb hibának az eredője. Gyakori jelenség, hogy a rendezőpályaudvarok fogadóvágányai az esti órákban csaknem szabadok, ezt követőleg éjfélig viszonylagosan gyenge a forgalom, de éjfél után 5, 6 óráig aránytalanul sok vonat kér bebocsátást. Ennek következménye a kapkodás, a hajrá, végeredményben pedig gép- és kocsiácsorgás, géphiány, torlódás. Sok tennivaló van még az elegytovábbítási rend betartásánál is. Több példát sorolt fel erre vonatkozóan a budapest—szobi vonalról, majd a munkafegyelem megszilárdításáról beszélt. A munkafegyelem megsértését gyakran előidézi az is — mondotta a többi között —, hogy az alacsony tartalékos létszám miatt nem lehet megfelelően betartani a szabadságolási ütemtervet. A kevésbé öntudatos dolgozók, ha a kért időpontban nem kapják meg a szabadságukat, esetleg önkényesen elmaradnak.

A forgalmi és a vontatási szakszolgálat együttműködésének fontosságával foglalkozott ezután. Rámutatott, hogy az összekapcsolt mozgalom lehetőségeit sokkal nagyobb mértékben lehetne kihasználni, ha még szorosabb lenne az együttműködés a két szolgálati ág között. Gyakran azonban az a helyzet, hogy a forgalmi szolgálat nem törődik eléggé a fordulóban közlekedtetett vonatok menetével és kihasználásával, a vontatási szolgálat pedig nem használja ki teljes egészében a vonóerőt. Végállomásokon, fűtőházakban a gépek nem kezelnek soronkívül, néha javításra is beállnak, így pedig már nem szolgálhatják az összekapcsolt mozgalom egyik legfontosabb célját, a menetrendszerinti közlekedést. A teendő az, hogy mérjük fel jól az egyes vonalak forgalmát. Figyelembe kell venni azt a reális túlsúlyt, amelyet az ideális vonóerő képességgel továbbítani lehet és ennek alapján kell megállapítani a vonal forgalmához szükséges fordulókat. A forgalmi szolgálat igyekezzen biztosítani az egyenletes elegyáramlást, kerülje a szükségtelen géprendeléseket. A vontatási szolgálat viszont küszöbölje ki a gépjavításokat, a hosszabb meneteket, gyors fordulással és kezeléssel segítse elő a menetrendszerinti közlekedést.

Hangsúlyozta, hogy a vasutasság csak úgy tud eleget tenni az őszi forgalom nagy erőpróbájának, ha a dolgozók megbecsülik egymás munkáját, megszilárdítják a munkafegyelmet, kiküszöbölik az egyes szakszolgálati ágak közötti surlódásokat. Végezetül bejelentette, hogy Rákosrendező-állomás dolgozói második negyedévi tervüket is az éluzem-szint felett teljesítették. Állomása dolgozóinak nevében az értekezlet nyilvánossága előtt megfogadta, hogy továbbra is hasonló lendülettel, lelkesedéssel dolgoznak az őszi forgalom harci szakaszában.

Arató Ferenc mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse:

— Teljes szívvel, legjobb tudásunk szerint veszünk részt a vasút nagy egészének harcában, az őszi forgalom sikerre vitelében. Tudjuk, mi vontatási dolgozók, hogy fejlődő mezőgazdaságunk, mind nagyobb teljesítményt nyújtó iparunk termékeinek elszállítása évről évre nagyobb feladatok elé állítja a vasutat. Becsületbeli kötelességünk, hogy vonatainkat a leggazdaságosabban közlekedtessük. Ezért az őszi forgalomban különösképpen ki kell használnunk az összekapcsolt mozgalom adottságait. Az összekapcsolt mozgalom ahhoz is további jó alkalmat nyújt, hogy még közvetlenebbé, még szilárdabbá tegyük kapcsolatunkat a forgalmi szakszolgálattal. Fűtőházunknál Pécsett már szép eredményekben mutatkozott meg az összekapcsolt mozgalom előnyössége. Májusban 116,6, júniusban már 126 százalékra teljesítettük százelegytonnakilométer tervünket. Arra kérjük a vasút vezetőit, próbálják az összekapcsolt mozgalom előnyeit a mellékvonalakon is hasznosítani. Én a magam részéről vállalom az őszi forgalomban, a vasutasnap és az alkotmány ünnepének tiszteletére szóló takarékossági tervem ötszázalékos túlteljesítését, valamint javítási költségeim 15 százalékos csökkentését.

Dér Sándor, a Szocialista Munka Hőse:

— A pályaépítési és hídfenntartási szakszolgálat dolgozóinak nevében ígéretet teszek, hogy az őszi forgalom nagy feladatainak reánk háruló részét vasutas becsülettel teljesítjük. Tudjuk, mit jelentenek a vágányzárak, a lassú jelek a vonalak átbocsátóképességének szempontjából. Ezért vágányzáras, lassújeles munkáinkat a határidő előtt igyekszünk befejezni. A mutatkozó munkaerőhiányon úgy akarunk enyhíteni, hogy még jobban megszervezzük szakszolgálatunknál a munkaversenyt, még gyümölcsözőbben alkalmazzuk a szovjet munkamódszereket. A munkaszervezés és az anyagellátás folyamatosságának megjavításával, a munkafegyelem szigorú betartásával veszünk részt az őszi forgalom lebonyolításában és a vasutas napra, valamint az alkotmány ünnepére tett felajánlásaink határidő előtti teljesítésével kívánjuk kivívni pártunk, dolgozó népünk elismerését.

Karlik István, a Rákosi Művek Csőgyárának dolgozója:

— A nehézipari dolgozók nevében üdvözlöm a vasutasdolgozók értekezletét. Bebrits elvtárs vázolta a feladatokat, amelyeket a vasutas dolgozóknak meg kell oldaniok az őszi forgalomban. A feladatok nagyok, de éppen nagyságuk miatt büszkeséggel kell, hogy eltöltsék a vasutas dolgozókat. Mi, az ipar dolgozói tudjuk, hogy reánk is fontos szerep vár ezekben a feladatokban. Az iparnak kell kielégítenie a vasút anyagigényeit. Jelentős feladat hárul ebben az RM Csőgyárára. Tudjuk, hogy eddig sok problémát okozott a vasútnak gyártmányaink minősége és a szállítási határidők eltolódása. A Csőgyár dolgozói azzal bíztak meg, hogy tolmácsoljam a vasútüzemi értekezleten igéretüket: megjavítják gyártmányaik minőségét, betartják a szállítási határidőket. *(A bejelentést élénk tapssal fogadta az értekezlet hallgatósága.)* Tudjuk, mindezzel hozzájárulunk a vasutasok őszi forgalmi harcához. A vasutas dolgozóktól viszont azt kérjük, hogy időben szállítsák le részünkre a szükséges anyagokat, kész gyártmányainkat pedig mielőbb vigye el a vasút raktárainkból.



Karlik István, a Rákosi Művek Csőgyárának dolgozója.

Knakker Nándor: a rákoscsabai „Micsurin TSZ" brigádvezetője:

— A mezőgazdasági dolgozók nevében szeretettel üdvözlöm a X. vasútüzemi értekezletet. A mezőgazdasági és a vasutas dolgozók között évről évre eredményesebb együttműködés alakul ki. Szeretjük, becsüljük a vasutas dolgozókat, akik termelvényeinket szállítják az ország minden részébe, akik traktorokat, építőanyagot, vetőmagot hoznak nekünk. Az idén kedvező terméseredmények elé tekintünk s ez bizonyára örömmel tölti el a vasutas dolgozókat is. Hiszen közös célunk, hogy minél nagyobb darab kenyeret juttassunk a dolgozók asztalára. Ezért mi, mezőgazdasági dolgozók szemveszteség nélkül takarítjuk be a gabonát. A vasutas dolgozókat arra kérjük, hogy a szállítást is végezzék szemveszteség nélkül. Közös törekvésünkkel a munkás-paraszt szövetséget fűzzük még szorosabbra.



Knakker Nándor, a rákoscsabai Micsurin Termelőszövetkezet küldötte.

A hozzászólások után *Bánlaki István* elvtárs, Miskolc pályaudvar állomásfőnöke ismertette a X. vasútüzemi értekezlet irányelveit.

A forgalmi szolgálat tanácskozása

A délelőtti plenáris ülés befejeztével délután az egyes szakszolgálati ágak tanácskozásával folytatódott a vasútüzemi értekezlet.

A forgalmi szakszolgálatnak a kongresszusi teremben megtartott tanácskozásán *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára megnyitójában arra hívta fel a szolgálati ág küldötteit; hogy *a megbeszélésen keressék meg a módját, hogyan javíthatják ki azokat a hibákat, amelyekért a miniszter elvtárs délelőtti beszédében jogosan megbírálta a forgalmi szolgálatot.*

Lindner József elvtárs, a 8. szakosztály vezetője referátuma bevezetőjében köszönetet mondott azoknak a vezetőknek és beosztottaknak, de különösen az idősebb, tapasztalt vasutasoknak, akik az elmúlt tíz évben szorgalmukkal, fegyelmezett, utasításszerű munkájukkal, a vasút iránti szeretettől áthatva, szívvel-lélekkel dolgoztak. Rámutatott ezután, hogy újjáépített vasútunk első sikeres évtizedének elteltével a legfontosabb feladat most az, hogy *az eddigi hibákon okulva, azok káros következményeiből vonjuk le a tanulságokat és okos előrelátással irányítsuk tovább a vasút forgalmát.* Nem szabad, hogy megismétlődjenek a tavalyi őszi forgalom hibái, amikor minden erőnket arra kellett összpontosítani, hogy az egyes helyeken beállott torlódásokat felszámoljuk.

A tervek szerint az idén 1 millió 190 000 tonnával többet kell szállítanunk, mint a múlt év hasonló időszakában. Ez azt jelenti, hogy szeptemberben napi 732, októberben 1223, novemberben 133 kocsival kell többet rakni, mint tavaly. A forgalmi szakszolgálat munkáján vezérfonálként kell végighúzódni a legfőbb követelménynek: *az elegymozgás meggyorsításának.* Hogy ezt végre tudjuk hajtani, *elsősorban a rendezőpályaudvarok munkáját kell megjavítani és a gurítódombok teljesítményét kell fokozni.* Nem szabad megengedni, amit ma még nagyon sokszor tapasztalunk, hogy a gépek a fogáson állva hosszú percekig várnak ki- és bejáró vonatokra. A rendezőpályaudvarok munkájának megjavítását az *állomásirányítás jobbátételével* kell kezdeni. Az állomásirányító a rendezőpályaudvar esze, szíve, élő lelkiismerete legyen. Pontosan vezesse a helyzetjegyzéket, a vonatforgalmi helyzet ismeretében minden feladatot határozott rendelkezéssel oldjon meg és ne csupán felvilágosító, adatgyűjtő szerepet töltsön be, mint eddig legtöbbször.

Gyorsabb elegymozgást rövidebb kocsifordulót

Az új síktolatási módszerekkel a kocsimozgatási időket már eddig is jelentős mértékben sikerült lecsökkenteni, ezeknek a módszereknek még sokkal szélesebb körre való kiterjesztésével fokozni kell az eredményeket. Az állomások vezetői, az igazgatósági közegek tartsák lelkiismereti kérdésnek az új eljárásokkal való tolatás elterjesztését. El kell érni, hogy *a rendezőpályaudvaron első a gurítógép.* A vontatás biztosítsa a szükséges mennyiségű legjobb gépet az állomási munkához. Még az őszi forgalom előtt *szükségszerelőket* kell létesíteni mindenütt, ahol a fűtőházba való bejárás a sűrű forgalom miatt hosszabb időt vesz igénybe.

Felül kell vizsgálni az iparvágányok grafikonos kiszolgálására vonatkozó megállapodásokat, összhangba kell hozni az elegyáramlással, a menetrenddel. Különös nyomatékkal hívta fel a szakosz-

(Folytatása a 4. oldalon.)

(Folytatás a 3. oldalról.)

tályvezető az állomásvezetők figyelmét, hogy *ellenőrizzék a ki- és berakásokról szóló jelentéseket és a legnagyobb szigorral járjanak el a hamis adatszolgáltatókkal szemben.* Hasonló nyomatékkal hívta fel a figyelmet *az irányvonatképzés fontosságára.* Különösen fokozni kell a szén, vasérc, kő, kavics, bauxit és egyéb nagyraksúlyú áruk irányvonatokkal való továbbítását. *Minden erővel törekedni kell a távolsági irányvonatok képzésére.* Kemény szavakkal ostorozta ezután az olyan hanyag munkát, amely helytelen elegybesorolással megfertőzi a vonatokat. Véget kell vetni annak is, hogy gépre történjék az elegytovábbítás tervezése és csak akkor tervezzék be a vonat indítását, amikor a fűtőház előre biztosítja a gépet. Tudomásul kell venni, hogy *nem a mozdonyfelvigyázó szabályozza a forgalmat, hanem a menetirányító.*

Felhívta ezután *a középállomásokat,* hogy a rakodások gyorsításával *csökkentsék a kocsifordulót.* A középállomások, a vonatindító állomások is javítsák meg munkájukat úgy, hogy az elegyet állomási sorrendben sorozzák be a vonatba.

A tolatós tehervonatok utazási sebességét 8—10 kilométerre kell emelni,

de a többi vonat sebességet is növelni kell,

Minél több túlsúlyos vonatot

— Mindezek egyaránt fontosak — mondotta Lindner elvtárs —, mégis *legfontosabb a túlsúlyos mozgalom legszélesebb körben való kiterjesztése.* Tavaly a tehervonatok átlagosan napi 42 000 tonna túlsulyt továbbítottak, ezt az idén 50—55 000 tonnára kell felemelni. A tehervonatokat úgy kell összeállítani, hogy *minden vonatnál a rendes terhelésen felül a terhelési szakasztól függően lehetőleg 10—20 százalékos tulsúly továbbítasa váljék lehetővé.*

Lelkükre kötötte még a szolgálati ág dolgozóinak az előjelentések pontos elvégzését, a vonatelemzések elkészítését és részletesen foglalkozott a menetirányítók feladataival, figyelmébe ajánlva az osztályfőnököknek, igazgatóknak: segítsék, támogassák felelősségteljes munkájukban a menetirányítókat. *Ha kell, álljanak ki mellettük, de ha szükség van rá, vonják őket felelősségre.*

A tennivalókat, javítanivalókat élesen megvilágító beszámoló utáni vita arról tanúskodott, hogy a forgalmi szakszolgálat dolgozói megszívlelték a bírálatot, magukévá tették a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseit és szívvel-lélekkel akarnak harcolni határozataiért, az őszi forgalom győzelemrevitele érdekében. Résztvettek a vitában az igazgatóságok III. osztályának vezetoi, részletesen ismertetve a maguk területének feladatait, továbbá azt, hogyan készítették elő a feladatok végrehajtását és mit várnak a dolgozóktól. A dolgozók képviseletében felszólaló küldöttek, állomásfőnökök, forgalmi szolgálattevők, vonatvezetők, kocsimesterek stb. válaszképpen szinte egyként fogadták, hogy diadalra juttatják az őszi forgalmat.

Többek között *Munkácsi* László elvtárs, debreceni vonatvezető, a szakma kiváló dolgozója *a vonatkisérők harci készségéről biztosította az értekezletet.* Felhívta a vonatkísérő dolgozókat, hogy *a legjobb kapcsolatot tartsák fenn a középállomásokkal.* Ő ennek köszönheti, hogy már tizenhat hónapja teljesíti a sztahanovista feltételeket. Szükséges ehhez *az izzó hazaszeretet,* a dolgozó néphez való hűség, amely segít legyőzni az akadályokat. Javasolta: *legyen versenytényező a helyes vonatösszeállítás,* s *akkor majd kevesebb lesz a tolatások miatti zavar. Csermely* János elvtárs, a Szocialista Munka Hőse, Budapest-Keleti állomás főnökhelyettese kifogásolta, hogy *a személyszállításról kevés szó esett az értekezleten.* A tapasztalat azt mutatja, hogy

a munkás-, személy- és gyorsvonatok menetrendjének megzavarása felborítja a tehervonatok menetrendjét is.

Jó együttműködéssel, több törődéssel úgy kell irányítani a személy- és teherforgalmat, hogy egyiknek menetrendjében se álljon be törés. Patkó Imre pécsi kocsimester a síktolatási módszerekkel elért eredményeikről számolt be. A csurgatásos és a lökéssorozatos módszer után most kezdik alkalmazni *a lépcsőzetes rendezési módszert* is. Felszólította a kocsirendezőket, vegyék át ezeket a módszereket. *Papp* Tibor, Várpalota állomás forgalmi szolgálattevője szóvátette, hogy a fiatalság nincs kellő számban képviselve az értekezleten, pedig helyes lett volna az idősebb dolgozók tapasztalatait a fiatalok lendületével párosítani. *A következő években nagyobb képviseletet kell biztosítani a fiataloknak,* aminthogy a szakszolgálati munkában is jobban kell támaszkodni lelkességükre, vállalkozókedvükre. *Bányász* Endre elvtárs, a *Budapesti Elővárosi Vasút* segítése érdekében kérte, hogy a raktárnokok, kereskedelmi főnökök ne engedjenek olyan kocsikat megrakni, amelyek a BEV-vonalakon nem közlekedhetnek. *Dedics* Imre elvtárs, a posta vezérigazgatója a vasút és a mozgóposta dolgozóinak helyes együttműködésének fontosságára mutatott rá. Kérte a vasút dolgozóit, tartsák szem előtt a kíméletes tolatás szabályait, hogy ne következzenek be balesetek a postai dolgozóknál és ne sérüljenek meg a postai küldemények. *Bebrits* elvtárs a vezérigazgató felszólalására válaszolva hangoztatta, hogy *az állomáson biztosítani kell a szükséges tartózkodási időt a postacsomagok kezeléséhez.* Nem ért egyet azzal, hogy a C. vonatokban nincs helye a mozgópostának. Igenis, el kell érni, hogy gyorstehervonatokkal vigyük a postát. *Gyócsi* Jenő elvtárs, a Gazdasági Vasútak őszi felkészüléséről számolt be, *Varga* Jenő elvtárs, a 7. szakosztály helyettes vezetője pedig *a gépészeti szakszolgálat és a vontatási dolgozók legmesszebbmenő segitségét ígérte meg a forgalmi szakszolgálatnak.*

Több más hozzászólás után a forgalmi szolgálat dolgozóinak megnyilatkozásait *Kántor* György elvtárs, Budapest-Ferencváros állomás forgalmi szolgálattevőjének az a rövid, de határozott kijelentése tetőzte be, hogy *a forgalmi szolgálat dolgozói minden tudásukkal azon lesznek, hogy megszüntessék az ácsorgást és zökkenőmentesen bonyolítsák le az őszi forgalmat.*

A tanácskozás Lindner elvtárs válaszaival ért véget.

Vontatási és műhelyi szolgálat

A vontatási és műhelyi szolgálat szakmai értekezletét az országgyűlési teremben rendezték meg. Az értekezlet kezdete előtt arról beszéltek a modonyvezetők, fűtők, fűtőházfőnökök, műhelyi dolgozók, hogy milyen nagy kitüntetés az országgyűlési teremben, e történelmi helyen tanácskozni.

Krekó Ferenc elvtárs, a szakszervezeti központ munkásellátási és munkavédelmi osztályának vezetője megnyitó szavai után *Tölgyes* Lajos elvtárs, szakosztályvezető is ezzel kezdte előadását. Idézte az eltelt tíz év nehéz, de dicsőséges harcait, amely kezdődött az 500 mozdonyért, 10 000 kocsiért, folytatódott azóta is minden évben és különösen minden ősszel.

Az idei őszi forgalomban a gépészeti szakosztály fő feladata: *elegendő mozdonyt, elegendő kocsit biztosítani.* Törvény számunkra: *vonat nem várhat gépre!* Ezt biztosítani nem könnyű feladat. A szállítandó áruk mennyisége megnövekedett, a vasút műszaki fejlődése elmaradt a növekedés mögött. Összesen öt új gépet kaptunk az elmúlt évben, a kocsiszaporulat pedig viszonylag még ennél is jelentéktelenebb. Ha a száraz tényeket nézzük, akkor rosszabb körülmények között megyünk harcba, mint tettük azt az elmúlt évben. Ezért jelentős ez az értekezlet.

A hiányzó műszaki feltételeket szívvel, ésszel és győzniakarással kell pótolni.

Mi ismerjük az embereinket, ismerjük mozdonyvezetőinket, fűtőinket, lakatosainkat, műszaki vezetőinket, kommunistáinkat és ezért biztosan tudjuk: *győzünk az idén is.*

Ezután rátért Tölgyes elvtárs arra, hogyan lehet a meglévő műszaki lehetőségeket a maximálisra fokozni. Elsősorban a mozdonyparkot kell tökéletesen üzemképessé tenni. Jelenleg a gépek 40 százaléka vagy javításban van, vagy javításra vár. Az őszi forgalom kezdetére a gépek 75 százalékának tökéletesen szolgálatképesnek kell lennie. Ez két szektoron múlik: a MÁV-műhelyeken és a fiókműhelyeken. Ha a vasútüzemi értekezlet határozatainak megfelelően dolgozunk, akkor elérjük, hogy az őszi forgalomra 50 darab mozdonnyal több lesz, mint amennyi tavaly volt, annak ellenére, hogy a mozdonypark összességében tavaly óta nem volt változás.

Fokozzuk a mozdonyok teljesitményét

A járműjavítóknak maximálisra kell fokozni munkájukat és emellett 100 százalékos minőséget kell elérniök, hogy a műhelyekből kikerült gépek alkalmasak legyenek legalább 20 százalékos túlsúly továbbítására. A fiókműhelyeknek az őszi forgalom előtt el kell végezniök az összes időszakos munkálatokat, hogy szeptember, október és november hónapokban időszakos javítás ne legyen.

Az őszi forgalom alatt a fűtőházakban öt százaléknál nem lehet nagyobb a javítási állag.

Ezt a mozdonyok karbantartásával kell biztosítani, nehogy az öt százalék úgy jöjjön létre, hogy a műhelyek a rossz mozdonyokat is kiadják, mint az tavaly nem egy helyen előfordult. *Tökéletes karbantartás — ez a lényeg!* Fokozni a mosójavítás közötti teljesítményt, megszüntetni a mozdonyszemélyzet zónáztatását. A javítóbrigádoknak felelniük kell az általuk javított mozdonyért. A mozdonyszemélyzet kössön szocialista szerződést a javítóbrigáddal, hogy büszke legyen a brigád, ha az ő gépe túlsúlyt továbbít és feleljen a gép állapotáért.

Ezután a forgalom és vontatás közötti együttműködésről beszélt, majd rámutatott arra, hogy az őszi forgalom sikere a túlsúlyos mozgalom sikerén múlik, ennek pedig elsődleges feltétele a jó gép és a szolgálati ágak tökéletes együttműködése.

A kocsihelyzetről szólva hangsúlyozta a tökéletes, gyors javítás fontosságát, a vágányok közötti javítás jelentőségét, majd elmondotta, hogy a fiókmuhelyeknek fel kell készülniük a túlórázásra, az éjjeli és vasárnapi munkára. Kiemelte a fűtőházfőnökök felelősségét a fiókműhelyek munkájáért.

A tanácskozáson felszólalt *Bebrits* Lajos elvtárs. Elmondta, hogy a hallottak azt bizonyítják: a gépészeti szolgálat dolgozói ismerik feladataikat, arról beszélnek, hogyan akarnak felkészülni az őszi forgalomra és *nagyon helyes, hogy a hibákat maguknál és nem a forgalmi szakszolgálatnál keresik. Ez biztosíték arra, hogy a vontatás dolgozói úgy, mint eddig, sikerre viszik az őszi forgalmat.* Hangsúlyozta a miniszter elvtárs, hogy minden körülmények között biztosítani fogják a javításokhoz szükséges anyagokat.

A vitában részt vett: *Arató Ferenc* a pécsi, *Sziklai László* a ferencvárosi, *Kiss Lajos* a keleti, *Németh István* a Hámán Kató, *Reinchardt Jenő* a pécsi, *Gál Imre* a rákosi, *Tóth Béla* a keleti fűtőház dolgozója. Felszólalt még: *Csizmadia Ferenc* a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat, *Fehérvári* József a FEO vezetője, *Fekete Ferenc* a Landler Járóműjavító, *Buczkó István* a Gazdasági Vasutaktól, *Berke Béla* a 8. szakosztály helyettes vezetője, *Lengyel Gyula,* a miskolci igazgatóság IV. osztálya főnöke, *Benkovics Dezső,* a budapesti politikai osztály vezetője és *Katona Antal* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes.

Katona elvtárs felszólalásában megállapította, hogy a vita azt bizonyította: *szakmailag és politikailag biztosítva vannak az őszi forgalom sikerének feltételei.* Ezután a szovjet vasutasok példájáról beszélt, akik megmutatták, hogyan lehet nagy teljesítményeket elérni a technikai nehézségek ellenére is. Ha a magyar vasutasok eredményeit nézzük, nekünk sincs okunk szégyenkezésre. A szovjet vasutasokhoz hasonlóan a szocializmus építése közben nehéz műszaki körülmények között biztosítottuk és biztosítjuk a vasúti forgalom zavartalanságát. Az új sikereknek lehetősége is adva van, mert vasutasaink bíznak a pártban és ez erőt ad a nehézségek leküzdéséhez. Ha összefogjuk az erőket és összpontosítjuk azt a legnehezebb munkák elvégzésére, akkor elérjük a kitűzött célt, sikerrel fogjuk megvalósítani az őszi forgalom feladatait — fejezte be beszédét Katona elvtárs.

Az értekezlet felszólalói szinte kivétel nélkül új, hasznos javaslatokat tettek a munka megjavítására. Valamennyi felszólalásból kiviláglott, hogy az értekezlet szilárdan elhatározta: *győzelemre viszi az őszi forgalom feladatait.*

Néhány felszólaló az új prémiumrendszer hibáiról beszélt. Erre válaszolva *Tölgyes* elvtárs elmondta, hogy

az új bérezés kifejezésre juttatja a szocialista bérezés elvét,

mert a nehezebb munkáért több fizetést biztosít. Eddig az átállítósok, tolatósok jobban kerestek, mint azok, akik nehéz körülmények között hősiesen vitték a tulsúlyos vonatokat. Ez nem volt igazságos! Most azok járnak jól, akik szaladnak, akik viszik a vonatokat. Ez az érdeke mind a mozdonyvezetőknek, mind a vasútnak.

Egyesek az új bérrendszert normarendezésnek probálják feltüntetni. Ez nem igaz. A vontatási szolgálat béralapja egyetlen fillérrel sem változott, egyetlen fillérrel sem lett kevesebb, mindössze az történt, hogy az új bérezés alapján az kap többet, aki gyorsan viszi a vonatot, gyorsan továbbítja a túlsúlyt. A bérezésnek vannak kisebb hibái és ezen fogunk módosítani, de az új prémiumrendszer marad, mert ez a bérezés felel meg legjobban a vasutasok és a dolgozók érdekeinek.

Az értekezletet *Krekó* elvtárs zárta be.



Az értekezlet szünetében, a parlamenti folyosón beszélgetnek a küldöttek.
(Kovács Géza felvétele.)

Kereskedelmi szolgálat

A kereskedelmi szakszolgálat dolgozóinak szakmai tanácskozásán *Csamangó Henrik* elvtárs, az 5. szakosztály vezetője részletesen ismertette a feladatokat. Bevezetőben rámutatott arra, hogy a kereskedelmi szolgálat is sokat fejlődött az utóbbi években, számos új munkamódszerrel gazdagodott, a szovjet tapasztalatok alapján több új eljárást vezettek be. Így létrehozták a tervszolgálatot, az áruirányító szolgálatot. Azonban az új módszerekben rejlő erőket a külszolgálatok nem aknázták még ki teljes egészében. Az őszi forgalom lebonyolításának egyik legnagyobb erőtartalékát pedig ezeknek az új módszereknek az alkalmazása jelenti.

Csökkentsük a rakodási időt

A továbbiakban ismertette a kereskedelmi munkakörök feladatait. Előljáróban hangsúlyozta, hogy a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóinak munkájukban az eddiginél sokkal jobban támaszkodniok kell a pártszervezetekre és az üzemi bizottságokra. A fő feladatokat három pont köré csoportosította: *a kocsifordulóidő csökkentésére, a munkaszüneti napokon és éjszaka történő rakodások kiterjesztésére, az irányvonatok képzésére.* A feladatok részletezése során hangsulyozta: gondoskodni kell arról, hogy

minden kocsit az előírt idő alatt kirakjanak.

késett, kirakatlan kocsi ne terhelje az állomásokat. A kirakási idők csökkentésénél el kell érni, hogy a szén, a kő, a kavics, a homok, a salak, a vasérc, a bauxit küldeményeknél a rakodási idő legfeljebb három óra legyen. Fokozni kell a munkaszünetes napokon végzett berakásokat, úgy, hogy ezeken a napokon legalább hétezer kocsi kerüljön megrakásra. *A vasárnapi és éjszakai rakodások kiterjesztésére országos mozgalmat kell szervezni.* Megfelelő intézkedéseket kell tenni az önkezelési küldemények kirakási határidejének csökkentésére.

Még az őszi forgalom indulása előtt szükségrakodókat kell kijelölni a nagyobb forgalmú állomásokon. Gondoskodni kell a rakterületek felszabadításáról. Az árukat folyamatosan kell elszállítani a rakterületről. Ha az átvevő nem gondoskodik kellő időben az áru elfuvarozásáról, s emiatt torlódás fenyeget, a vasútnak kényszer házhoz fuvarozással kell kiüríteni a rakterületet.

Nyomatékosan felhívta a figyelmet az előértesítések pontosságára. *Az átvevőnek legalább két órával előbb értesülnie kell a küldemény megérkezéséről.* Szeptember elsejéig vonalankint szabályozni kell az előjelentő és értesítő szolgálat működését. Gondoskodni kell arról is, hogy ezt a szolgálatot megfelelő szakképzettségű dolgozók végezzék. Az őszi forgalom idején lényegesen fokozni kell a kocsirakományú küldemények „leakasztás nélküli" ki- és berakását. Ezt a műveletet az áruirányítóknak úgy kell megszervezniök a szállíttató felekkel és a menetirányítókkal együtt, hogy a közlekedő vonat menetrendszerinti tartózkodását emiatt ne kelljen meghosszabbítani.

Parancsként szögezte le:
az őszi forgalomban vonat számadásra nem várhat.

A pénztári és raktári dolgozóknak meg kell szüntetniök a számadásravárást. Az irány- és közvetlen vonatokról szólva rámutatott, hogy szeptemberben 430, októberben 435, novemberben 455, decemberben pedig 428 irány- és közvetlen vonatot kell közlekedtetni naponta. Ezért *fokozni kell a rakodással és a lépcsőzetes rakodással képzett irányvonatok számát.* Lépcsőzetes kirakású irányvonatot elsősorban szénküldeményekből kell kiállítani. Az őszi forgalom ideje alatt a szénküldeményeknek legalább 50 százalékát, a vasércküldeményeknek 90, a kavicsküldeményeknek 65, a bauxitküldeményeknek 85, a cementküldeményeknek 40, a cukorrépa-küldeményeknek 30, a kőküldeményeknek legalább 35 százalékát irányvonatokkal kell továbbítani.

A továbbiakban részletesen ismertette *a rakva-rakott mozgalom* kiszélesítésének feladatait, valamint a kereskedelmi dolgozók teendőit az előszállítások szorgalmazása érdekében. Felhívta a figyelmet, hogy a komplex-brigád mozgalom fokozásánál elsősorban a rakodási aránytalanságok megszüntetését, a vasárnapi rakodások biztosítását kell a legfontosabbnak tekinteni.

A darabáruk gyors továbbításának szükségességére irányította ezután az értekezlet figyelmét. A kereskedelmi dolgozóknak a gyors, pontos szállítás mellett azonban arra is figyelemmel kell lenni, hogy a tavalyi sorozatos panaszokat, amelyek a vasút egészének jóhírnevét csorbították, kiküszöböljék. Az áruvédelem, az utasítás szerinti szolgálat végzése parancs a kereskedelmi dolgozók számára. Ehhez azonban jól képzett dolgozók szükségesek. A őszi forgalomig hátralévő időt fel kell használni arra, hogy fejlesszük a dolgozók szakmai képzettségét. Befejezésül hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom feladatait csak a vasút iránti szeretettel, lelkesedéssel lehet megvalósítani s a vezetőknek ezt a lelkesedést, szeretetet kell állandóan ébren tartaniok a dolgozókban.

Hozzászólások

A beszámolóhoz igen sokan fűzték hozzá észrevételeiket, közöttük a szállíttató felek képviselői is. A *Begyűjtési Minisztérium* szállítási osztályának képviselője elsősorban pontos előjelentést kért a vasutas dolgozóktól. Ígéretet tett, hogy a minisztérium megvizsgálja a vasárnapi és az éjszakai rakodások fokozásának lehetőségét. A *Könnyűipari Minisztérium* képviselője egyetértett az irányvonatképzés rendkívüli fontosságával, azonban kérte a vasutat, hogy vegye figyelembe az irányvonatok küldésénél az egyes ipartelepek kirakási képességeit. Azt a reményét fejezte ki végül, hogy az idei őszi forgalomban sikerül kiküszöbölni a gyorstehervonatok és a „C" vonatok késését. Az *Építésügyi Minisztérium* képviselője szintén ígéretet tett a vasárnapi rakodások bevezetésére, illetve fokozására, valamint arra, hogy ahol csak lehetséges, ott megszervezik az előszállításokat.

A szakmai tanácskozáson megjelent és felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs is. Nyomatékkal hívta fel a figyelmet arra, hogy az őszi forgalomban nem engedhető meg a már indulásra kész vonatok számadásvisszavétel, illetve helytelenül besorozott kocsikilökés miatti feltartóztatása. A helytelenül besorozott kocsival a vonat induljon el és a kocsit a legközelebbi olyan állomáson sorolják ki, ahol erre lehetőség van. Hangsúlyozta felszólalása további során, hogy rendet kell teremteni az előjelentések kérdésében. A *Német Demokratikus Köztársaság* és a *Csehszlovák Köztársaság* példájára hivatkozott, ahol az előértesítéseket is a kereskedelmi szolgálat végzi, mégpedig kifogástalanul. A kereskedelmi szolgálat nálunk is szorgalmazza, hogy egy kézben, a kereskedelmi szolgálat kezében összpontosuljon ez a feladat. Ugyancsak a kereskedelmi szolgálat, a komplexbrigádok feladata, hogy meggyőzzék a szállíttató feleket az irányvonatok képzésének fontosságáról. Elsősorban szénszállítmányokból, de minden fajta áruból minél több irányvonatot kell kapnunk, mert felbecsülhetetlen előnyt jelent.

(Folytatása az 5. oldalon.)

Pályaépítő-, fenntartó- és hídszolgálat

Az együttes értekezleten a miniszter elvtárs a pályafenntartás és hídszolgálat munkájáról a következőket mondotta:

„A pályafenntartási és hídszolgálat dolgozói arra törekedjenek, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítását ne zavarják a lassújelek, mert számunkra minden másodperc drága."

A miniszter elvtárs szavainak szellemében folyt le a pályafenntartási és hídszolgálat dolgozóinak szakmai értekezlete. *Papp* Károly elvtárs, a 6. szakosztály vezetője beszédében részletesen ismertette, hogy milyen feladatokat kell . megoldani a pályafenntartás dolgozóinak az idei őszi forgalom előkészítése és sikeres lebonyolítása érdekében,

Az idei őszi forgalom kedvezőbb körülmények között indul, mint a tavalyi — mondotta Papp elvtárs. — A fővonalak nagyrészét már átépítettük, vagy jelenleg folyik az átépítésük. A legnagyobb szabású felépítménycsere jelenleg a *Budapest—debreceni* fővonalon folyik *Cegléd* és *Szolnok* között. Kicserélték *Hajmáskér* és *Veszprém-külső* között a felépítményt és ezen a vonalon az idén már 411-es mozdonyok is járhatnak. Eredményesen folyik *Hatvan, Székesfehérvár* és *Bakóca-Godisa* állomások bővítése. Ezeken az állomásokon 600 csoport kitérőt cserélnek ki. Az országban több helyen biztosították szakszolgálatunk dolgozói a vízvételezési lehetőségeket a mozdonyok számára.

Csökkentsük minimálisra a lassújeleket

Nem mondhatjuk azonban még azt, hogy szakszolgálatunknál már mindent megtettünk az őszi forgalomra való előkészület során. Ha eredményesen folynak is a felépítménycserék, nem mondhatjuk, hogy a vonalhálózat általános állapota javult volna. Gyakoriak a sínlörések. Ez elsősorban a gyenge fenntartási munkának tudható be. Feladataink az őszi forgalom előkészítése érdekében kettősek. *Egyrészt biztosítanunk kell építési terveink teljesítését, másrészt a fenntartást jóval intenzívebben kell folytatni, mint ahogyan eddig tettük.*

A legnehezebb feladatai kétségtelenül a *budapesti igazgatóságnak* vannak. *Budapest-Ferencváros* állomás bővítése az ő hatáskörükbe tartozik. Ferencvárosban átépítésre kerül a kelenföldi oldalon lévő kijárat, új fogadó- és indítóvágányokat építenek. Új korszerű kocsijavító is épül Ferencvárosban, több csonka vágánnyal bővül az állomás. *Székesfehérváron* bővítették a vontatóvágányhálózatot, 10 000 négyzetméter rakterületet létesítenek és megépítik a hozzávaló útburkolatot. Eredményesen folyik *Abony* állomás bővítése is. A budapesti igazgatóság egyedül nem képes megbirkózni ezekkel a hatalmas feladatokkal. Ezért a vidéki igazgatóságoknak kell segíteniök a budapesti pályafenntartási dolgozókat.

A pályafenntartási szakszolgálat dolgozói a szociális jellegű építéseket úgy végzik, hogy az őszi forgalomban ezek már a vasutas dolgozók rendelkezésére álljanak. A *Hámán Kató* fűtőházban új öltöző és mosdó létesül, *Soroksáron* pályafenntartási laktanyát építenek.

A *szombathelyi igazgatóság* dolgozói *Ajka* és *Herend* között folytatnak nagyarányú felépítmény-cserét. *Várpalotán* új vízművet létesítenek.

A pécsi igazgatóság pályafenntartási dolgozói *Kurd—Csibrák—Döbrököz* között végeznek felépítmény-cserét. Ez a munka az őszi forgalom során a pécsi fővonal forgalma szempontjából rendkívül nagyjelentőségű. *Rétszilason* rakodóponkot építenek, *Siófokon* áruraktár készül, *Kaposváron* munkásszállás.

A szegedi igazgatóság pályafenntartási dolgozói *Szentes—Hódmezővásárhely* között cserélik a felépítményt. Ilyen munkák folynak még *Kétegyháza—Magyarbánhegyes* között is. *Kiskunhalason* víztornyot építenek, *Békéscsabán* pedig új öltözőt és mosdót.

A debreceni igazgatóság dolgozói most építik *Nyírbátor* állomáson a vágánykapcsolatot. Nagy feladat hárul a *miskolci* igazgatóság pályafenntartás dolgozóira is, akiknek az őszi forgalom megindulásáig még számos lassújelet kell megszüntetniük.

Minden pályamunkás és minden pályamester jól jegyezze meg, hogy

az őszi forgalom idején vágányzár túllépéséről szó sem lehet.

Ilyen esetekben a szakosztály fegyelmi vizsgálatot indít

A szakosztályvezető elvtárs ezután beszélt arról, hogy a készenléti csapatoknak mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy az őszi forgalom idején hibájukból egyetlen percet sem késlekedjen a forgalom.

Balázs Dénes elvtárs, a hídszolgálat részéről ismertette, hogy milyen eredményeket értek el a hidászok a felszabadulástól napjainkig. Jelenleg teljes erővel folyik a *Béke úti* aluljáró építése, ahol hat vágányt már átadtak a forgalomnak. A hidászok szép eredményeket értek el a lassújelek megszüntetésénél. Jelenleg csak egy hídon van 5 kilométeres lassújel.

Pék István elvtárs. a ferencvárosi pályafenntartási főnökség vezetője elmondotta, hogy most az állomáson négy lassújel van, de az őszi forgalom kezdetére csak egy lassújel lesz a józsefvárosi bejáratnál. *Aradi* elvtárs, a *Hídépítési Főnökség* vezetője arról számolt be, hogy milyen eredményekkel dolgoznak a MÁV hidászok a hídprovizóriumok lassújeleinek felszámolásánál. *Haits* Tasziló elvtárs. a ferencvárosi átépítési munkák irányítója azokról a nehézségekről számolt be, amelyek megnehezítik az építés munkáját.

Bazár Elemér elvtárs, a szombathelyi igazgatóság II. osztály főnöke a 6. szakosztály segítségét kérte ahhoz, hogy igazgatóságuk területén a tervezett felépítménycserét maradéktalanul teljesíthessék. Vállaljuk — mondotta —, *hogy az Ajka—herendi vonal síncseréjét november 15. helyett november 7-re befejezzük.*

Kovács István, a debreceni pályafenntartási főnökség dolgozója társai nevében felajánlást tett, hogy a *Debrecen—füzesabonyi vonal tengelynyomását 18 tonnára emelik.*

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat

A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat szakmai értekezletén *Kmetty Imre* elvtárs, a szakosztály vezetője ismertette a feladatokat. A többi között hangsúlyozta, hogy a vasút őszi forgalmi feladatainak teljesítése nagyrészt a *„zöld út"* biztosításától függ, amelynek zavartalansága a jelző- és biztosítóberendezések kifogástalan működését követeli. Az élet- és vagyonbiztonságon túl, korszerű berendezések építésével állandóan fokozni kell a vasútvonalak átbocsátóképességét. El kell érnünk — mondotta —, hogy

az őszi csúcsforgalom idején minden vonalon térköztávolságra teljes biztonsággal követhessék egymást a vonatok.

Tudjuk, hogy *„a jelző parancs"* tehát minőségi munkával el kell érnünk, hogy ez a parancs scha, egyetlen esetben sem legyen félreérthető.

Ezután részletesen ismertette azokat a feladatokat, amelyeket a szakszolgálatnak az őszi forgalom idejére meg kell oldania. Augusztus 20-ig be kell fejezni a távközlő- és biztosítóberendezések évi műszaki fővizsgálatát, fokozott gondot kell fordítani a hibaelhárító munkákra, különösen a zöld és sárga jelzőüvegekre és a jelzők kivilágítására. A nagyobb arányú berendezések létesítése során megemlítette, hogy augusztus 30-ig három új engedélykérő távíróvonalat, *Békéscsabán* 200 vonalas gépkapcsolású távbeszélőközpontot, húsz utasítástadó berendezést, *Abony—Szolnok* között október 1-ig, *Cegléd—Abony* között pedig október 15-ig önműködő térközbiztosító berendezést, *Tatabánya-felső* állomáson nyomógombos váltóállítású biztosítóberendezést kell üzembehelyezni.

Növeljük a vonalak átbocsátóképességét

Kmetty elvtárs rámutatott arra, hogy a szakszolgálatra nagy feladatok várnak az őszi forgalom során, de a dolgozók legutóbbi jó eredményeik tokozásával ezeknek a követelményeknek meg tudnak felelni. Tájékoztatásul ismertette a szakszolgálat munkájának legutóbbi kiemelkedőbb eredményeit, beszámolt arról, hogy a menetirányító berendezések állandó fejlesztésével már közel 40 vonalon, több mint 4000 kilométer hosszúságban adtak át menetirányító berendezéseket, 30 százalékkal növelték a távbeszélő központok és vonalak számát, 25 százalékkal emelték az engedélykérő távírók számát, 74 százalékkal növelték tavaly óta az utasítástadó, 51 százalékkal pedig az utastájékoztató hangerősítő berendezések számát, 153 kilométer hosszúságban önműködő térközbiztosító berendezést építettek eddig, üzembehelyezték *Székesfehérvár* állomáson az ország első nagy állomási vágányfoglaltságot jelző biztosító berendezését.

Beszámolt arról, hogy az újító-mozgalom ennél a szakszolgálatnál mutatja a legnagyobb fejlődést. Az idén, az első félévben 400 újítási javaslatot adtak be, közülük 220-at elfogadtak és nagyrészét bevezették. Befejezésül kérte az értekezlet részvevőit, hogy a tennivalókat,

a feladatokat mindig a vasút egészének szempontjából mérlegeljék,

tekintsék elsősorban azt, mit jelent munkájuk a forgalom gyorsaságának, biztonságának, a vasút nagy feladatainak megoldása szempontjából.

A hozzászólók közül többen felajánlást tettek arra, hogy a kitűzött határidőket lerövidítik s ezzel már az őszi forgalom megindulásánál növelik a vonalak átbocsátóképességét, biztonságosabbá teszik a közlekedést. *Gönczi* elvtárs, a Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség dolgozóinak nevében vállalta, hogy az utasítástadó hangerősítő berendezéseket a legfontosabb hat szolgálati helyen az augusztus 31-i határidő helyett már augusztus 20-ra, az alkotmány ünnepére elkészítik. Ugyancsak a határidő előtt 20 nappal, az alkotmány ünnepére üzembe helyezik a *szajoli* delta biztosító berendezését.

Redka elvtárs, a debreceni igazgatóság V. osztályának vezetője bejelentette, hogy a *Debrecen—Kisújszállás* közötti engedélykérő távíróberendezést a dolgozók az augusztus 30-i határidő helyett augusztus 1-re üzembe helyezik. Több hozzászólás alapján az értekezlet részvevői elhatározták, hogy mindent megtesznek az *Abony—Szolnok* és *Cegléd—Abony* között épülő térközbiztosító berendezés határidő előtti üzembehelyezéséért. Arra törekszenek, hogy a szeptember 1-i határidő előtt helyezzék üzembe Abony állomás biztosító berendezését. Ehhez kérték a 6. szakosztály, valamint a pályafenntartási dolgozók segítségét, mert a berendezéseket csak a pályafenntartási munkálatok elvégzése után tudják szerelni. Felhívták a figyelmet, hogy a biztosító berendezések üzembehelyezése legkevesebb 30 százalékkal növelné a nagymértékben igénybevett vonal átbocsátóképességét.

Több felszólaló beszélt az együttműködés fontosságáról, különösképpen hangsúlyozták, hogy a szigetelt sinek jó karban tartását csak a pályafenntartási dolgozókkal együtt tudják elvégezni, ezért

rendkívül fontos a pályafenntartási és biztosítóberendezési komplex-brigádok jó munkája.

Más felszólalók az állomásfőnökök figyelmét kívánták felhívni arra, hogy foglalkozzanak alaposabban a feloldó berendezések ólomzáraival, az ólomzárakat azonnal pótolják, nehogy illetéktelenek visszaéléseket kövessenek el.

A hozzászólásokra *Kmetty* elvtárs részletes választ adott.

A X. Országos Vasútüzemi Értekezlet együttes ülésének irányelvei

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében, a következő célkitűzéseket és szakmai intézkedéseket kell tenni:

1. A kocsiforduló átlagidejét országos viszonylatban hálózati szinten szeptemberben 3,5, október—novemberben 3,6 és decemberben 4,0 napra csökkentjük.

A kocsitartózkodási egységidőket az őszi forgalom ideje alatt hálózati szinten legalább 15 százalékkal kell csökkenteni.

2. Az őszi forgalmi feladatok végrehajtásánál a gazdaságos üzemvitel, az önköltség csökkentése, a termelékenység emelése érdekében:

a) Az egy teherkocsira eső átlagos hasznos terhelést
szeptember hóban legalább 14,35,
október hóban legalább 14,4,
november hóban legalább 14,6,
december hóban legalább 14,5
tonnára kell teljesíteni.

b) Biztosítani kell, hogy a tehervonatok átlagos terhelése
szeptember hóban legalább 727,
október hóban legalább 725,
november hóban legalább 711,
december hóban legalább 705
tonna legyen.

c) A teherkocsi-gazdálkodásnál el kell érni, hogy a hasznos teher aránya
szeptember hóban legalább 51,0,
október hóban legalább 51,05,
november hóban legalább 51,1,
december hóban legalább 51,02
százalék legyen.

3. A szállítási feladatok maradéktalan, gazdaságos elvégzése érdekében fokozni kell az irányvonat képzést. Az irányvonatok képzésénél fokozott gondot kell fordítani a lépcsőzetesen képzett fel. és leadási irányvonatok számának növelésére. Naponta átlagosan szeptemberben 430, októberben 435, novemberben 455, decemberben pedig 428 irány- és közvetlen vonatot kell indítani. Tömegárukat elsősorban irányvonatokkal kell továbbítani.

4. Az egyenletes rakodások biztosítása érdekében a fuvaroztató felekkel való kapcsolatot szorosabbra kell fűzni, a komplex-brigád mozgalmat és a jó kapcsolat kiépítését a helyi tanácsok közlekedési osztályával fokozni kell.

5. A kocsiforduló csökkentése érdekében a vasár- és ünnepnapi, valamint az éjjel-nappali ki- és berakásokat biztosítani kell, az átlagos rakodási időt 4,3 órára, egyes tömegáruk rakodási idejét legalább 3 órára, a pályafenntartási áruk kirakási idejét pedig 2 órára kell csökkenteni.

6. Az elegyáramlás meggyorsításának, a kocsiforduló idő csökkentésének elengedhetetlen feltétele a túlsúlyos mozgalom legnagyobb mértékű továbbfejlesztése, a túlsúlyos vonatok számának növelése. Ennek érdekében a munkaverseny súlyponti feladatává a túlsúlyos mozgalmat kell tenni, a mozdonyok karbantartását úgy kell végezni, hogy azok legalább 20 százalékos túlsúly továbbítására minden kor alkalmasak legyenek és a meglévő túlsúlyos prémium-rendszert oly módon kell átdolgozni, hogy az a mozgalom fejlesztésére ösztönzőbb legyen. A kijelölendő vonalakra új terhelési táblázatot szeptember hó 15-ig el kell készíteni.

7. A rendező-pályaudvarok előtt a tehervonatok ácsorogtatását az őszi forgalom idején teljes mértékben meg kell szüntetni. Ha mégis a rendelkező állomások a vonatokat 2 órán belül fogadni nem tudják, a menetirányítóval történt előzetes megbeszélés alapján a vonatot fel kell oszlatni. A mozdonyt a vonatról le kell venni és a vonatban lévő, esetleges gyors továbbítást igénylő kocsikkal (élő, romló) kell tovább küldeni. A feloszlatott elegyet a legrövidebb időn, lehetőleg 6 órán belül a közlekedő vonatokkal, ha ez nem lehetséges, külön géppel és szakasszal kell továbbítani.

8. A tehervonati gépreváráskat az őszi forgalom alatt teljes mértékben fel kell számolni. Ennek érdekében a mozdonfelvigyázók és mozdonyirányítók a forgalmi helyzetet állandóan szem előtt tartva, gépátcsoportosításokkal, továbbá a fűtőházi kezelési idő csökkentésével és a szakszerű javítások elvégzésével tartoznak a szükséges mozdonymennyiséget biztosítani.

9. A vasúti forgalom zökkenőmentes lebonyolításának alapja a menetrend szerinti közlekedés. A menetrend minden vasutas dolgozó számára vastörvény. A menetrend szerinti forgalom biztosítása érdekében:

a) A mozdonyforduló meggyorsításának lehetőségeit fel kell mérni, meg kell szüntetni a mozdonyoknak indulás előtti, vonali és az érkezés utáni acsorogtatását. Az ácsorogtatások megszüntetése érdekében a fűtőházakkal, az állomásokkal szocialista szerződést kell kötni. Alapdóan harcolni kell a mozdonyforduló norma teljesítéséért,a tehervonatok menetrend szerinti indításáért és érkezéséért.

b) Az utazó személyzetnél az egyenletes foglalkoztatást biztosítani kell. Ennek érdekében az egyes szolgálati helyek igénybevételét központilag is figyelemmel kell kísérni.

10. Az őszi forgalom lebonyolításához elegendő számú és kifogástalan állapotban levő vontató és vontatott járműre van szükség. Ennek érdekében:

a) A felszaporodott mozdonyközépjavítások végrehajtását a járműjavítóknak fokozni kell és a jelenlegi 92 darab középjavítás műhelyi javítási átlagot 45 darabra kell csökkenteni. A tervezett mozdony-fővizsgálatok darabszámát maradéktalanul teljesíteni kell. A fővizsga alatt álló mozdonyok számának csökkentésével 21 darab üzemképes mozdonyszaporulatot kell biztosítani.

b) A javítóműhelyekben csökkenteni kell a teherkocsik javítási idejét és a fővizsgára küldendő kocsik mennyiségét is.

c) A futójavításos teherkocsik, s főképpen a rakottan javításba kerülő kocsik javítási idejét csökkenteni kell. A nagyobb vontatási műhelyeket meg kell erősíteni, hogy a javítási munkák a munkaszüneti napokon és az éjszakai órákban is elvégezhetők legyenek. A kisorozás nélküli, vágányok közötti javításokat úgy kell fokozni, hogy ezek mennyisége elérje, vagy túlhaladja a vontatási műhelyek által végzett javítások 30 százalékát.

11. A különféle szolgálati ágak részéről lekötve tartott kocsik egyenként mintegy napi 11 tonna szállítási kapacitást vonnak el az áruforgalomtól. Felül kell vizsgálni a lekötve tartott kocsikat és azok számát szakszolgálatonként legalább 10 százalékkal csökkenteni kell.

12. Az őszi forgalom lebonyolítása érdekében a pálya- és hídfenntartási munkákat úgy kell végezni, hogy azok a forgalmat lehetőség szerint ne zavarják.

a) A tervezett és megkezdett építési, illetve felépítménycserélési munkákat a szakmai értekezleten megállapítandó határidőkig be kell fejezni.

A vágányzárak és lassújelek számát a lehetőség szerinti legkisebbre kell korlátozni. A vágányzárak és lassújelek időtartamát csökkentő munkaversenyt tovább kell fokozni.

b) A felemelt raksúlyú kocsik raksúlyig történő megrakása érdekében mintegy 1100 km hosszú, „c" rendszerű felépítménnyel bíró vasútvonalon az őszi forgalom tartamára lehetővé kell tenni a kocsitengely-nyomásnak 1—2 tonnával és mintegy 300 km hosszú, „I" rendszerű vonalon pedig 0,5 tonnával való felemelését.

13. A pályaépítési és fenntartási, a távközlő és biztosítóberendezési, valamint a járműjavítási munkák időben való elvégzésének biztosítása céljából:

a) A fizikai munkaerőhiányt haladéktalanul fel kell számolni. A munkaerőhiány megszüntetése érdekében toborzási lehetőségekkel, a mezőgazdasági munkavállalók munkakönyv nélküli foglalkoztatásával és a tanácsok munkaerőgazdálkodási szerveinek segítségével élni kell.

b) A járművek javításának határidőre történő biztosítása érdekében a járműjavító vállalatoknál és a vontatási műhelyeknél megfelelő túlórakeretet és az ehhez szükséges béralapot biztosítani kell.

c) Felül kell vizsgálni és szükség szerint módosítani kell a szabadságolási ütemtervet. A lemaradásokat még az őszi forgalom előtt be kell hozni. Az őszi forgalom hónapjaiban a forgalmi állományi csoportba tartozó dolgozók szabadságolását minimálisra kell csökkenteni.

14. A szakszolgálati vezetők a közlekedési és üzemi balesetek, valamint a káresetek megelőzése érdekében hozott intézkedések megvalósítását fokozottabban ellenőrizzék. Gondoskodjanak a dolgozók általános oktatásáról. Az őszi forgalmi vizsgákat szeptember 1-ig meg kell tartani.

15. Az alkalmazottakról való gondoskodás keretében:

a) biztosítani kell a védőruháknak, munkásöltönyöknek, vízhatlan ruháknak, esőköpenyeknek, bakancsoknak, bőrcsizmáknak és egyéb, az őszi forgalom lebonyolításához szükséges fogyóeszközöknek még az őszi forgalom előtti beszerzését és kiosztását.

b) Az utazó személyzet részére gondoskodni kell a forduló állomásokon megfelelő laktanyai pihenésről. Ennek érdekében a laktanyákat felül kell vizsgálni, a hiányzó berendezési tárgyakat pótolni, a tisztálkodáshoz szükséges eszközöket és lehetőség szerint meleg vizet biztosítani, valamint szükség szerint a férőhelyeket növelni kell.

c) a dolgozók részére naponta egyszeri meleg étkeztetést a meglévő üzemi konyhákon keresztül lehetővé kell tenni.

d) A védőoltásokat úgy kell beütemezni, hogy azok az őszi forgalom előtt megtörténjenek, és emiatt a munkaidőből kiesés ne következzék be.

16. Az őszi forgalmi jutalék kifizetését biztosítani kell. A munkaügyi szakosztálynak még az őszi forgalom kezdete előtt el kell készíteni és ki kell adni az őszi forgalmi jutalék kifizetésére vonatkozó rendeletet. Intézkedni kell, hogy az őszi forgalmi jutalékban a Gazdasági Vasutak érdekelt dolgozói is részesíthetők legyenek.

17. Az őszi forgalom feladatainak maradéktalan végrehajtása érdekében a X. vasútüzemi értekezlet szükségesnek tartja, hogy az egyenletes rakodások és az előszállítások megvalósítása, az előértesítések idejének csökkentése, valamint a szén mennyiségének és minőségének, továbbá az építésekhez és javításokhoz szükséges anyagok biztosítására, valamint az őszi forgalmi jutalék kifizetésére nézve az I. főosztály minisztertanácsi határozatot kérjen.

Vasutas dolgozók! Harcoljatok a 20 budapesti nagyüzem felhívása alapján tett vállalásaitok hétről hétre, hónapról hónapra való teljesítéséért, túlteljesítéséért, a X. vasútüzemi értekezlet határozatainak maradéktalan megvalósításáért.

Az őszi forgalom lebonyolítása minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye, a vasutasok nemzeti feladata, ezért minden dolgozó — ifjak és nők, vezető és beosztott, munkás és értelmiségi — tudásához és erejéhez mérten a legjobban küzdjön annak sikeréért.

A Központi Vezetőség 1955. március 2—4-i határozatának szellemében. előre az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért!

Túlsúlyos vonatok indításáért

Fehér Ferenc intéző, Hatvan állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője hiven a vasútüzemi értekezlet határozatához, harcol a túlsúlyos vonatok indításáért. Tervét átlag 113 százalékra teljesíti.

Minden erővel az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért

A szakszervezet központi vezetőségének értekezlete

A *vasútüzemi értekezletet* megelőző napon összeült a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének* központi vezetősége, hogy a vasút nagy szakmai tanácskozásához kapcsolódva megtárgyalja *a szakszervezet feladatait az őszi forgalomban.* A szakszervezeti munka minden ágára kiterjedő elnöki beszámoló és az ezt követő alapos vita élesen körvonalazta azokat a tennivalókat, amelyeknek végrehajtása az őszi forgalom sikere érdekében a szakszervezetre vár.

Gróf József elvtárs, a szakszervezet titkára beszámolt a legutóbbi központi vezetőségi ülés határozatainak végrehajtásáról. A szakszervezet a területi bizottságok, az üzemi bizottságok, a júniusi taggyülések, termelési értekezletek útján a munkaverseny középpontjába állította azokat a célokat, amelyekért a párt Központi Vezetőségének márciusi határozata értelmében a vasutas dolgozóknak harcolniok kell. A szolgálati helyek többsége csatlakozott a húsz budapesti üzemnek az éves tervek túlteljesítésére vonatkozó mozgalmához, és ez már éreztette hatását a második negyedévi, valamint a félévi tervek határidő előtti teljesítésében.

A központi vezetőség az elnökség jelentését elfogadta.

Nagy Géza elvtárs, a számvizsgáló bizottság jelentését terjesztette elő. A bizottság a szakszervezet pénzgazdálkodását rendben találta.

A szakszervezet feladatai az őszi forgalomban

A számvizsgáló bizottság jelentésének elfogadása után került sor az őszi forgalommal kapcsolatos feladatok megtárgyalására.

Gaspar Sándor elvtárs, a szakszervezet elnöke előadói beszédében az év első felében elért sikerekből indult ki. Az első negyedévben a vasút teljesítette szállítási tervét, a második negyedév első hónapjában 101,9, a másodikban 100,4 százalékos volt a tervteljesítés. A júniusi eredmény is körülbelül ugyanezt a képet mutatja, a második negyedév eredménye tehát szintén kielégítő.

— Hogy ilyen eredményekről számolhatunk be, annak is tulajdonítható, hogy *a szakszervezeti aktivák többsége megtertette pártunk március 4-i határozatát, és azt munkájában alkalmazva, mozgósította a dolgozókat a vasút feladatainak végrehajtására* — mondotta Gáspár elvtárs.

— Szakszervezetünk, közösen a szakvonallal, új premiumrendszert vezetett be a mozdonyszemélyzet és a vonatkísérők részére. A régi rendszer szerint a mozdonyvezetők és vonatkísérők érdekei ellentétesek voltak, noha feladataik azonosak. Az egyiknél a kilométert, a másiknál a túlórát díjaztak. Most egységesen a kilométerteljesítmény a díjazás alapja. Ez a rendszer egyformán ösztönzi a mozdonyszemélyzetet és a vonatkísérőket a közös feladatok minél jobb végrehajtására. *Ennek eredményeként az áprilisi 1851 kilométerről májusban 1933 kilométerre emelkedett az egy mozdonyra eső teljesítmény. A tehervonatok utazási sebessége áprilisban 12, májusban 12,4 kilométeróra volt.*

— Az elmult időszakban bonyolítottuk le *a normák felülvizsgálását és rendezését.* Ez tíz vállalatot érintett és 487 000 forint szigorítást jelentett. Mintegy 4500 normatétel rendezésére került sor. A rendezés utáni hangulat, egy-két hely kivételével *kielégítő.* A nyugalom azokon a helyeken is visszatér, ahol eleinte kétségek jelentkeztek. Ha a dolgozók látják, hogy *igyekezetük kiegyenlíti az esetleges kereseti különbségeket.*

— Nagy segítség további munkánkban a Minisztertanács június 16-i rendelete, annak ellenére, hogy az üzemi bizottságok nem foglalkoznak vele megfelelően. *A rendelet szerint a II. területi bércsoport július 1-i hatállyal megszünt a vasutnál és az órabéres dolgozók munkabérét ettől az időponttól kezdve az I. területi bércsoport bértételei alapján kell folyósítani.* Ez az intézkedés körülbelül 11 000 dolgozót érint és havonta 850 000 forinttal több keresetet jelent.

— *Javult a szakszervezet tömegkapcsolata.* A taggyüléseken a tagság 55 százaléka jelent meg, a termelési értekezletek látogatottsága 70 százalékos volt, *a szervezettség 87,7 százalékról 87,8 százalékra emelkedett.*

Arra intett ezután Gáspár elvtárs, hogy *az eredmények senkit se tegyenek elbizakodottá, mert a szakszervezeti munkának még vannak hiányosságai.* Erre a párt Központi Vezetőségének márciusi határozata hívta fel a figyelmet. Így a többi között *a politikai éberség fokozására és a klerikális befolyással szembeni elővigyázatosságra. A munkafegyelem megszilárditásánál is vannak még tennivalónk.*

— Az eredményeket és tapasztalatokat tovább kell fejleszteni, a hibákat pedig meg kell szüntetni. *Az őszi forgalom időszaka az, amikor erre a legnagyobb szükség van.*

A szakszervezet teljes súlyával...

— A szakszervezetnek teljes súlyával kell támogatnia az őszi forgalom lebonyolítását és ugy kell együttműködnie a szakvonallal, hogy a két összekapcsolódó szerv tökéletes futószalagként, zökkenők nélkül muködjön. *Minden szakszervezeti tagnak tudnia kell, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása pártunk Központi Vezetősége márciusi határozatának megvalósítását segíti elő.* Az eddigieknél hasonlithatatlanul nagyobb erővel kell foglalkozni a munkaversennyel, szocialista épitésünk legfontosabb lendítőjével. Alkalmaznunk kell és tovább kell fejlesztenünk a felszabadulási versenyben jól bevált módszereket, így elsősorban *az összekapcsolt mozgalmat, a csomóponti versenyt, a gurítódombok versenyét, a széntakarékosságot stb.*

A munkafegyelem, majd az önköltségcsökkentés egyik legnagyobb erőforrása, az újítómozgalom fejlesztésében előttünk álló feladatok felvázolása után a szakszervezet politikai felvilágosító tevékenységének fontosságára hívta fel a figyelmet a beszámoló, hangsúlyozva, hogy az őszi forgalmi feladatok nagyok és nehezek, de megvalósításuk előfeltételei rendelkezésünkre állnak, elsősorban a március 4-i határozat nyujtotta segítségben.

Másik súlyponti feladat: a szakszervezeti választások jó lebonyolítása

A szakszervezetnek a most következő időszakban elvégzendő *második súlyponti feladatáról, az alapszervezetek újraválasztásáról* tájékoztatta ezután a központi vezetőséget Gáspár elvtárs. Mintegy 9954 bizalmit, ugyanannyi társadalombiztosítási aktivát és munkavédelmi felügyelőt, 329 műhelybizottságot, 850 üzemi bizottságot és ugyanannyi számvizsgáló bizottságot, összesen mintegy 39 675 funkcionáriust kell választani. A választásokat az elmúlt évekhez hasonlóan szerény keretek között, a dolgozók aktivitását felkeltve kell megtartani, vigyázva, nehogy túlzott befele fordulást eredményezzen. Az alapszervi választások 4—6 hetnél, egy szolgálati helyen 12—15 napnál több időt nem vehetnek igénybe. A bizalmiak, műhelybizottságok, üzemi bizottságok, számvizsgáló bizottságok választását augusztus 1 és november 30 között kell megtartani.

— Alapszervi választásaink adjanak lendületet és erőt az őszi forgalom lebonyolításához. *Üzemi bizottságainknak a választás révén meg kell erősödniök a további feladatok elvégzésére.* A beszámolóknak és a választásoknak a választott szervek megszilárdását kell eredményezniök. A vezetőség, választó taggyülések, küldöttközgyülések gondos előkészítésével lehetővé kell tenni a szakszervezeti tagság széleskörű ellenőrzését a választott szervek munkája felett. Fejleszteni kell a bírálatot és önbírálatot, *a jelölésnél és a választásoknál messzemenően figyelembe kell venni a dolgozók észrevételeit, javaslatait.* A választásokat fel kell használni a szervezettség, a tagdijfizetés megjavítására, a társadalmi munka kiszélesítésére, a szakszervezet tekintélyének, tömegbefolyásának erősítésére. *Mozgósítani kell a dolgozókat a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének március 4-i és a SZOT V. teljes ülése határozatának megvalósítására.*

— A választás során el kell érni, hogy a szakszervezeti szervek összetételükben is megerősödjenek, ezért *az eddig is jól dolgozó funkcionáriusok mellé becsületes, tehetséges, a dolgozók által ismert és becsült, áldozatkész, a termelésben és a szakszervezeti munkában példamutató kádereket kell megválasztani. Meg kell akadályozni, hogy ellenséges elemek, a klerikális reakció hívei, jobboldali elemek, volt jasisták, azok csatlósai kerüljenek a szakszervezeti szervekbe.* Jó politikai tömegmunkával, gondos káderkiválasztással el kell érni, hogy az ellenséges elemeket, a dolgozók érdekeit semmibevevő demagógokat ne is jelöljék. Biztositani kell, hogy *a megfelelő káderek funkcióban ingadozóknak.* Lehetőleg csak azokat kell kicserélni, akik nem tettek eleget megbizatásuknak, akik egyéni érdekeiket a közérdek elé helyezték, akik nem mutattak példát, visszaéltek megbizatásukkal, lejáratták a szakszervezet tekintélyét. Meg kell védeni azokat a funkcionáriusokat, akik a párt, a SZOT és a miniszertanácsi határozatok végrehajtása érdekében bátran kiálltak, felléptek a jogtalan követelések ellen, s akiket emiatt elmaradott, vagy ellenséges elemek igyekeztek lejáratni.

— *A választás nem öncél, választás a választásért, hanem az egész vasút ügye legyen.* Szakszervezetünk minden aktivája, funkcionáriusa, minden tagja tekintse harci kérdésnek ezeknek a feladatoknak megvalósítását és kövessen el mindent eredményes végrehajtásáért.

Minden erővel az őszi forgalom sikeréért

A beszámolót követő vitában *Mészáros József* (8. szakosztály) hangoztatta, hogy *a vasút legszebb mozgalma, a túlsúlytovábbitási mozgalom,* mert legközvetlenebbül fejezi ki a vasút egyik fontos rendeltetését, a minél több aru, minél gyorsabb elszállitását, a jelenlegi helyzetben pedig leghívebben szolgálja a Központi Vezetőség márciusi határozatának a termelékenység növelésére vonatkozó célkitűzését. *Vigyázni kell azonban, hogy a mindenáron való túlsúlytovábbitás ne menjen egy másik fontos mozgalom, a menetrendszerinti közlekedés rovására. Legyen rá gondunk, hogy a túlsúlyt is menetrend szerint továbbítsuk.* Az ugyancsak rendkívül fontos széntakarékossági mozgalom sikeréhez elsősorban *a zöld út biztositása* szükséges, mert a jelzőnél való megállítás szénpocsékolást jelent. *Szakszervezeti feladat is, rányelvni a forgalmi szolgálattevőket: ne adjanak olyan vonatnak engedélyt, amelyről tudják, hogy „sántikálni" fog.*

Hontvári János (Budapest-Soroksári úti állomás) a túlsúlyos mozgalom vontatási nehézségeivel foglalkozva, hangoztatta: állomásuk a jövőben szorosabb kapcsolatra lép Ferencváros fűtőházzal, hogy a jó együttműködés eredményeként a fűtőház a vonatokra mindig időben adjon gépet. A Soroksári úti dolgozóknak az a kérésük, hogy a nagyterhelésű távolsági vonatokat végig ugyanaz a gép, ugyanaz a szakasz továbbitsa, mert *a csere és a váltás késést okoz.*

Szücs István (Salgótarján fűtőház) a fiókmühelyi lakatosok munkájának fontosságára hivta fel a figyelmet. Meg kell értetni a lakatosokkal, hogy *nagyrészt a javitások gyors és tökéletes elvégzésétől függ az őszi forgalom sikere.* Meg kell nekik magyarázni, hogy nekik is érdekük a javitások hibátlan, gyors elvégzése, mert akkor kevesebb gép áll le újabb javításra, és nő a prémiumuk. Ha pedig rosszul dolgoznak, több a javítás, nehezebb a munka és kevesebb a prémium is. A salgótarjáni fűtőház szakszervezeti bizalmijai már beszélgettek erről fiókmühelyük lakatosaival és ezek az elvtársak tudatában vannak munkájuk jelentőségének. *A sajtó nyilvánosságának hatásosságára* mutatott rá ezután Szücs elvtárs. A salgótarjáni fűtőház a hatvan—salgótarjáni vonal vízvételi viszonyainak megjavitásához a *„Szocialista Vasútért"* segítségét kérte. A lap ráirányította a figyelmet erre a fontos dologra és az illetékesek orvosolták a bajt.

Minél több irányvonatot

Frigyik Lajos (debreceni területi bizottság) *a táppénzcsalások elleni erélyes fellépésre* hívta fel a központi vezetőséget és a jelenlevő szakszervezeti funkcionáriusokat. A debreceni területen már sikerült csökkenteni a táppénzcsalások számát, mert az üzemi bizottságok a nevelés és a dicséret mellett, fegyelmi eszközökkel lépnek fel a táppénzcsalók ellen. A második negyedévben 82 esetben tiltották le a jogtalanul kiutalt táppénzt. *Az éberséget a harmadik negyedévben fokozni akarják.* A pályafenntartásnál elharapódzott a napközben való eltávozás. Áprilisban egyedül a debreceni Építési Főnökségnél 6600 percet voltak távol a dolgozók a munkából. Júniusban már 2200 percre csökkentették az engedély nélküli eltávozást. Harcolni kell a táppénzcsalás másik formája ellen is. *Kabán, Magyari* pályamester 5000 forint táppénzzel rövidítette meg a dolgozókat. Ilyen esetekben szigorúan fel kell lépni. A felelősségrevonás tekintetében még nem tettek meg mindent az üzemi bizottságok.

Debreceni József (Szolnoki Járóműjavító) hangoztatta, hogy *nagyobb súlyt kell helyezni a DISZ-fiatalok nevelésére,* hogy a fiatalok tiszteljék az idősebb dolgozókat, tanuljanak tőlük, kövessék jó példájukat. *Gyürüs Ferenc* (Szombathely állomás) az *„Ovd az árut"*-mozgalom fejlesztése mellett szólalt fel.

Kinczli József (pécsi területi bizottság) hangsúlyozta, hogy *az őszi forgalom sikere érdekében szaporitani kell az irányvonatokat.* A pécsi igazgatóság jó tervteljesítéséhez nagyban hozzájárult, hogy *a feladott áruk 49 százalékát irányvonatokkal továbbitották. Ebben az egyedülálló teljesitményben nagy része van a szakszervezet versenyszervező munkájának is.* De még jobb lehetett volna az eredmény, ha az üzemi bizottságok nagyobb gondot fordítanak a párosversenyre. Az egyéni és a párosverseny a verseny legeredményesebb formái, ezeket kell továbbfejleszteni.

Máté Sándor, a 4. szakosztály vezetője az őszi forgalom egyik legjelentősebb problémájával, *a munkaerőkérdéssel* foglalkozva rámutatott, hogy *igen sok szolgálati helyen nem helyesen használják fel a munkaerőt.* Vannak szolgálati helyek, ahol egyes dolgozók havonta 3—400 órát töltenek szolgálatban, mások a kötelező 210 órát sem dolgozzák le. Különösen a vontatásnál és a vonatkíséretnél jelentkeznek ezek a problémák. Helyes fordulók kialakításával, helyes vezényléssel enyhíteni kell a dolgozók leterhelését. *Jó vezényléssel a fűtőknek is jobb bérezést és több pihenőt kell biztositani.* A kilométerpénz-rendszer bevezetésénél hiányos volt a politikai felvilágosító munka, ennek tulajdonítható, hogy több helyen kedvezőtlenül fogadták a dolgozók az új rendszert. A mozdonyvezetőknek meg kell magyarázni, hogy az egy forint 20 filléres túlórapénz *bizonyos értékhatár után megkétszerezödik. Az üzemi bizottságok gondoskodjanak róla, hogy a verseny értékelésében fordulat következzen be. Az eredményeket nem a tervhez, hanem a felajánlásokhoz viszonyitva kell értékelni.* A központi vezetőség utasítsa erre az üzemi bizottságokat és az elnökség hozzon ilyenértelmü határozatot.

Ne tűrjük a fegyelmezetlenséget

Ruttkovszki Antal (Miskolc fűtőház) kifogásolta azt a módot, ahogyan a felsőbb szervek a fegyelem megszilárditását kezelik. *Nem helyes fegyelmi módszer az áthelyezés,* mert az áthelyezett fegyelmezetlen dolgozó új szolgálati helyén folytatja a fegyelmi vétségeket. Hazai környezetben kell megnevelni a fegyelem ellen vétőket. A szolgálati ágak együttmüködéséről szólva rámutatott: *a kongresszusi versenyben bebizonyosodott, hogy lehet jól együttmüködni. A szakmai sovinizmust táplálja azonban, ha „vezető" szakszolgálatról beszélünk.* Nem helyes megkülönböztetést tenni egyes szakszolgálati ágak között. Kérte, hogy a szakszervezeti választások megtartása után azonnal inditsanak tanfolyamot a funkcionáriusok részére.

Szoboszlai Tibor (Hámán Kató fűtőház) felhivta a figyelmet, hogy *a túlsúlyos mozgalom sikerei mellett az átlagos terhelés még mindig igen gyenge, mindössze 65 százalékos.* A fűtőházaknál nagy a beteglétszám, mert a dolgozók közül sokan indokolatlanul otthon maradnak. A szakszervezet gondosabb ellenőrzéssel és neveléssel igyekezzen ezt megszüntetni.

Kéri József (szegedi területi bizottság) hangoztatta, hogy a választások sikere a jó káderkiválasztástól függ. *Bajor Ferenc* (Sopron állomás) a szombathelyi területi bizottság függetlenített munkatársai létszámkeretének betöltését kérte.

Mohácsi Béla (Szolnok fűtőház) a késve leküldött éves tervek és az időközben megváltoztatott tervek versenyt akadályozó hatására mutatott rá. Gátolja a verseny lendületét és az utazószemélyzet hangulatát rontja *a negyedéves orvosi vizsgálatok túlzott szigora is.* Szolnokon legutóbb négy kiváló mozdonyvezetőt vontak le a gépről egészségügyi okból, és 20—25 évi utazószolgálat után más beosztásba helyezték őket. Ezek a dolgozók aggódnak a nyugdijukért. A szakszervezet vizsgálja meg az ilyen eseteket.

Farkas Lajos (Veszprém állomás) a veszprémi dolgozók kulturális munkájának támogatását kérte. *Szabó László* (miskolci igazgatóság) arról beszélt, hogy a II. területi bércsoport megszüntetése kedvezően befolyásolja a munkaerőellátást a pályafenntartásnál, de még mindig probléma itt a kiküldetési dij, aminek kérdését meg kell oldani. *Szabadfi József* (szombathelyi területi bizottság) *a vágányfelelősi mozgalom* felujitását javasolta. *Zombor Bertalan* (Diósgyőr állomás) *a bizalmiverseny jó hatására hivta fel a figyelmet.* Amióta Diósgyőrben megindult a bizalmiverseny, emelkedett a tagdijfizetés. Helytelenitette, hogy *sürün változnak a területi bizottságok elnökei.* Amióta ő üzemi bizottsági elnök, Miskolcon négyszer változott a területi bizottság elnöke. Ez hátrányosan befolyásolja a szakszervezeti munkát.

A központi vezetőség segítsége az őszi forgalom lebonyolításához

A hozzászólásokat értékelve, *Gáspár* elvtárs megállapította, hogy *a vita pozitiv volt,* mert a felszólalók többsége rátapintott a kérdések lényegére. Hiányosság azonban, hogy *a központi vezetőség még mindig nem találta meg igazán irányitó, vezető szerepét, mert a tagok felszólalásaiban sok a részkérdés.* A felszólalásoknak olyanoknak kell lenni, hogy a központi vezetőség *útravalót tudjon adni az elnökségnek két vezetőségi ülés között.* A klerikális reakció elleni kérdést türelmes neveléssel kell megoldani. *A központi vezetőség tagjainak most az a feladata, hogy hazatérve, a saját területükön kedvet, hangulatot ébresszenek az őszi forgalom feladatainak elvégzése mellett.* Agitációs munkájuk nyomán *váljanak jelszóvá* az olyan feladatok, hogy *ne legyen egyetlen mozdonyvezető sem, aki nem visz túlsúlyt, ne tűrjük az állomáson az olyan forgalmi szolgálattevőt, aki hanyagságból nem ad szabad utat* stb. A szakszervezeti választásokat is az őszi forgalom szolgálatába kell állitani.

A központi vezetőség ezután az elnöki beszámolót elfogadta, azzal, hogy *az elnökség a vasútüzemi értekezlet határozata alapján dolgozza ki az őszi forgalom szakszervezeti feladatait.*

Feleki Pál elvtárs, titkár, referátuma alapján szervezeti kérdéseket tárgyalt végül a központi vezetőség. *Pozsgai Kálmán* elvtárs, a pécsi területi bizottság leváltott elnöke és *Daróczi László*, a szegedi területi bizottság leváltott funkcionáriusa helyére *Kinczli Józsefet* és *Kéri Józsefet* választották a központi vezetőségbe.

Az ülés Gróf József elvtárs zárószavaival ért véget.

A TÖREKVÉS SE SPORTÜNNEPÉLYE

Reggeltől éjfélig tartó sportünnepélyt rendez július hó 17-én, vasárnap a Törekvés SE budapesti választmánya, valamint budapesti és vidéki területi sportelnöksége a budapesti Törekvés SE Sport utcai sporttelepén. A gazdag sportműsor délelőtt tíz órakor kezdődik, mindhárom szakma (vasút, közlekedés és szállítás, posta) sportolóinak részvételével. A sportműsor után, 18 órakor a legjobb üzemi kultúrcsoportok és neves fővárosi művészek adnak műsort, majd tánc fejezi be az egésznapos ünnepélyt.

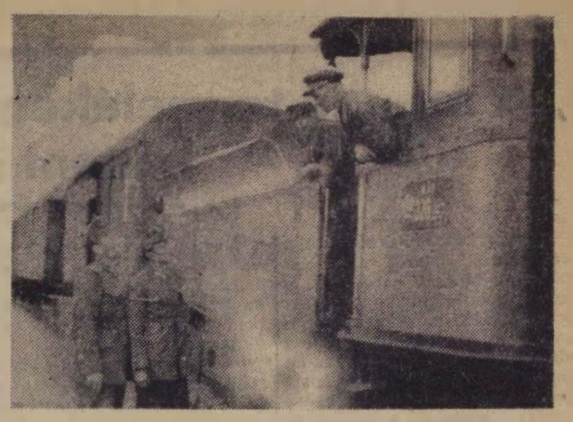
SZOCIALISTA VASÚTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn. — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM. 29. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. JÚLIUS 18.



Borbély János kocsimester és Tótfalusi László tolatásvezető Nyíregyháza állomáson a tolatás megkezdése előtt tájékoztatja a tartalék személyzetét a végzendő mozgásokról. (Kovács Géza felv.)

A VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET UTÁN

Feledhetetlenül szép volt a kép: az Országház kongresszusi termének barna alaptónusú karéjában, aranydíszes falak között, nappali világosságot árasztó csillárok szikrázó ragyogásában, sötétkék egyenruhás vasutasok komoly tanácskozása.

De még felemelőbb, hogy ez a kép a tanácskozás tartalmát is jellemezte: *ahány kimondott szó, annyi fogadalom! Bizhat bennünk a dolgozó nép, dicső pártunk: végrehajtjuk őszi forgalmi feladatainkat.*

Ez az ünnepi hangulat ötlik fel először emlékezetünkben most, hogy egy hét elteltével visszatekintünk a X. országos vasútüzemi értekezletre.

Mi a teendő ezután? A vasútüzemi értekezlet részvevői, a felső szakmai és mozgalmi vezetők, külszolgálati előljárók, párt- és szakszervezeti funkcionáriusok, egyszerű dolgozók, hazatérve *teremtsék meg munkahelyükön a X. vasútüzemi értekezlet ünnepi hangulatát*, amelyben az a kemény elhatározás született, hogy a vasút dolgozói *megvalósítják az együttes ülés irányelveit és azok állandó szem előtt tartásával diadalra viszik az őszi forgalmat.* Az ünnepi fénynek, hangulatnak a szolgálati helyekre való átsugároztatásából érezze meg minden dolgozó, hogy a X. vasútüzemi értekezlet, amelynek színhelyéül a vasutasok iránti megbecsülésből pártunk és kormányunk az *Országházat* jelölte ki, rendkívüli feladatokat, kötelezettségeket ró reá is és ezeket a feladatokat úgy kell végrehajtani, hogy a vasút dolgozói méltónak bizonyuljanak a megbecsülésre.

Nem könnyű megbizatás ez, de az értekezleten, a szakmai tanácskozásokon elhangzott felszólalásokból az látszik, hogy dolgozóink készek a legnagyobb erőfeszítésre.

Milyen jól esett például hallani *Kántor György*, Budapest-Ferencváros állomás forgalmi szolgálattevőjének felszólalását. *Kántor* elvtárs a miniszter elvtársnak arra a megállapítására válaszolva, hogy a vonatok ácsorogtatása súlyos vétség, néhány rövid tőmondatban jelentette ki: *ő és dolgozótársai azon lesznek, hogy megszüntessék a vonatok ácsorogtatását.* Sallangmentes szavai őszintén, becsületesen hangzottak és úgy éreztük, minden vasutasdolgozó szívéből fakadnak.

Ezt a hatást váltotta ki *Arató* elvtársnak, a szocialista munka hősének hozzászólása is, amikor azt mondotta: *minden mozdonyvezetőnek becsületbeli kötelessége, hogy vonatát a leggazdaságosabban közlekedtesse és szorosan együttműködjön a forgalmi szolgálattal.*

Jól esett hallani *Munkácsi László* elvtársat, debreceni vonatvezetőt, amikor arról beszélt, hogy izzó hazaszeretet, a néphez való hűség szükséges a vasutas dolgozók munkájához, ez segít legyőzni a vasúti forgalom lebonyolításának útjában álló akadályokat.

Hosszan lehetne idézni az ilyen és hasonló megnyilatkozásokat, de emeljük ki *Gergely* elvtársnak, Rákosrendező-állomás főnökének azt a felmondatát, amely szinte összefoglalja a vasútüzemi értekezlet irányelveihez való hozzáállást: „... *megértettük, tudomásul vettük, végrehajtjuk.*"

Igen! Megértettük, tudomásul vettük, végrehajtjuk. Így kell hozzálátni a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásához, de nem vak engedelmességből, hanem attól az izzó hazaszeretettől vezéreltetve, amelyre *Munkácsi* elvtárs célzott.

Megértettük, hogy az előttünk álló, sőt már-már körülöttünk zajló őszi forgalomban vonat nem ácsoroghat sem vontatási, sem forgalmi hibából, jelző nem fordulhat vörösre a forgalmi szolgálattevő nemtörődömségéből, figyelmetlenségéből, a menetirányító rövidlátásából, erélytelenségéből.

Tudomásul vettük, hogy a most következő időszakban legfőbb gondunk a túlsúlytovábbítás, hogy a szállítási feladatok maradéktalan, gazdaságos elvégzése érdekében fokoznunk kell az irányvonatképzést, csökkenteni a kocsitartózkodási időt, a kocsiforduló.

Végrehajtjuk, amint az értekezlet feladatul szabta: szeptembertől kezdve naponta több mint 14 000 kocsit rakunk meg és ez a szám később közelebb lesz a 15 000-hez, mint a tizennégyhez. *Végrehajtjuk* a menetrend betartása érdekében kitűzött feladatokat, és hogy végrehajthassuk, sok más között nemcsak a mozdonyforduló-norma teljesítéséért harcolunk, hanem a vágányzárak és lassújelek korlátozásáért is s gondoskodunk az utazószemélyzet helyes vezényléséről, megfelelő pihenőjéről. És végrehajtjuk mindazokat a feladatokat, amelyeket a vasútüzemi értekezlet elénk szabott, legyenek azok forgalmi, vontatási, pályafenntartási, távközlő- és biztosítóberendezési feladatok, szociális tennivalók, vagy a vasútüzem fejlesztésének követelményei, mint például az újítómozgalom támogatása, egyéb rejtett tartalékok feltárása, amelyekre a vezetők és számos hozzászóló hívta fel a figyelmet.

Így őrizzük, így vigyük el az értekezlet szellemét szerte a vasúton mindenüvé, hogy világosan mutassa az utat az őszi forgalom egész ideje alatt. Ha hasznosítjuk a vasútüzemi értekezlet útmutását, tanítását, sok-sok tanulságát, méltók leszünk arra a bizalomra, amellyel pártunk, kormányunk a vasutas dolgozók iránt viseltetik.

Rövidesen megkezdődnek *az igazgatósági őszi forgalmi értekezletek*, amelyeken szűkebb területük őszi forgalmi problémáit tárgyalják meg a dolgozók, alkalmazva azok sikeres megoldására a vasútüzemi értekezlet irányelveit. A vasútüzemi értekezlet részvevőinek feladata gondoskodni arról, hogy az igazgatósági megbeszéléseket az országos tanácskozás szelleme hassa át és minden vasutas bekapcsolódjon az őszi forgalom sikeréért indított harcba.

Dolgozóink tanulmányozzák a vasútüzemi értekezletről szóló tudósításokat, hallgassák meg vezetőik beszámolóit és azok nyomán tegyék meg javaslataikat az őszi forgalomnak saját területükön való sikeres lebonyolítására, indítványaikkal, kritikájukkal, önkritikájukkal, a közelgő vasutasnap és alkotmányunk ünnepének tiszteletére tett vállalásaik teljesítésével segítsék sikerre vinni az őszi forgalmat.

Előre a vasútüzemi értekezlet irányelveinek megvalósításával az őszi forgalom sikeréért!

Alkotmányunk ünnepe és a vasutasnap tiszteletére

A vasútüzemi értekezlet megadta az irányelveket, kitűzte az új versenycélokat a vasutas dolgozók elé. Az ezekből következő tennivalókat a legközelebbi napokban igazgatósági őszi forgalmi értekezleteken beszélik meg a dolgozók, de az állomások munkahelyei, a fűtőházak mozdonyszínei és műhelyei, a pályafenntartási szakaszok, a járműjavítók és egyéb műhelyek csarnokai máris élénkülnek: *készülnek a nagy őszi forgalmi versenyre.* A verseny bevezetőjeként dolgozóink a *vasutasnapra* és az *alkotmány ünnepének* tiszteletére tett vállalások teljesítéséért harcolnak a vasút minden területén. Erről számolnak be itt következő jelentéseink:

A DEBRECENI IGAZGATÓSÁG MENETIRÁNYÍTÓI

a vasútüzemi értekezlet irányelveinek szem előtt tartásával tették meg vállalásaikat. A többi között vállalták, hogy a tehervonatok menetrendszerinti indítását 105, terhelési tervüket 102 százalékra teljesítik. A tehervonatok futtatásának ésszerű irányításával biztosítják, hogy a gyorsteher C és D vonatok, valamint a közvetlen és tolatós tehervonatok utazási sebességét irányított vonalaikon száz százalékig teljesítik. Figyelemmel kísérik a rendezőpályaudvarok, a rendelkező állomások munkáját és részükre a legmesszebbmenő segítséget nyújtják. Az elegytovábbítás meggyorsítása érdekében naponta 12 rendezőpályaudvari irányvonat képzését és közlekedtetését segítik elő. Vállalják, hogy munkásvonataik késését 2, személyvonataik késését pedig 4 százalék alá szorítják. *(Brezina József leveléből.)*

A PÉCSI IGAZGATÓSÁG TERÜLETÉN

is a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére való készülődés jegyében emelik teljesítményeiket a dolgozók. A pécsi fűtőháznál *Darazsac Ferenc* mozdonyvezető, *Prokop Gyula* és *Panta Sándor* fűtőkkel az 1951. számú gyorstehervonatot állandóan túlsúllyal, menetrendszerint továbbítja. A napokban 215 tonna túlsúllyal és 30 perccel korábban közlekedett. A pécsi távirdaműhelyben *Nemes István* DISZ-titkár tartja második negyedévi 10 teljesítményét és átlagos 130 százalékos eredményt ér el a blokk-készülékek gyártásánál. *(Várnai László leveléből.)*

MINDEN TÉNYEZŐNÉL TELJESÍTETTÉK

a vasutasnapra tett felajánlásukat július első dekádjában *Komló állomás* dolgozói. Különösen jó eredményt értek el fajlagos kocsimozgatási tervük 111, terhelési tervük 112, kocsitartózkodási tervük 111 százalékos teljesítésével. Menetrendszerinti vonatindítási tervüket 3 százalékkal teljesítették túl. Az első dekádban 10 888 tonna túlsúlyt továbbítottak. A brigádok közül az első tíz napban a Kossuth-brigád került az élre, mert a jelentős túlsúlytovábbításon kívül valamennyi teher- és személyvonatát is menetrendszerűen indította és az egy kocsira eső tolatási időt 3,9 percről 3,2 percre csökkentette. Az első helyezésben nagy szerepe van *Pankász László* ifitolatásvezetőnek, aki alig egy hónapja veite át a brigád vezetését. *Pankász* elvtárs rendszeresen tanulmányozza brigádja tagjaival együtt a szovjet munkamódszereket és alkalmazza a csurgetásos tolatást. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

KIEMELKEDŐ TELJESÍTMÉNYT ÉRTEK EL

a túlsúlyos mozgalomban a debreceni fűtőház dolgozói. *Mező János* mozdonyvezető és *Marosán György* fűtő 411—358. számú gépükkel, 8 vonattal 3928 tonna, *Balogh István* mozdonyvezető és *Pásztyán László* fűtő a 411—458. számú géppel 8 vonattal 3827 tonna. *Sóvágó Sándor* mozdonyvezető, *K. Orosz György* és *Csáki Sándor* fűtők a 424—232. számú géppel 7 vonattal 3228 tonna túlsúlyt továbbítottak.

A KOSSUTH-BRIGÁD KERÜLT AZ ÉLRE

Dombóvár állomáson 102 százalékos eredményével a brigádok közötti versenyben, az első tíz nap értékelése szerint. A második helyen a Táncsics-brigád végzett 99 százalékkal. Egyénileg a következő dolgozók tüntek ki: *Szabados Sándor* forgalmi szolgálattevő kocsikifutási tervének 113, *Oláh Jenő* forgalmi szolgálattevő és *Vida János* kocsimester brigádja kocsitartózkodási tervének 107, *Pártai István* forgalmi szolgálattevő átlagos terhelési tervének 105, *Sisa József* tolatásvezető és brigádja kocsikifutási tervének 111 százalékos teljesítésével.

RÁKOS FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI

az ötödik vasutasnapra és alkotmányunk ünnepére a termelékenység emelésével, az önköltség csökkentésével, anyagtakarékossággal és a munkafegyelem megszilárdításával készülnek. Vállalták továbbá, hogy száz elegytonna kilométertervüket 110, összkilométertervüket 108, haszonkilométertervüket 112, szén-tervüket 105 százalékra teljesítik. A kocsijavítóműhely 5 százalékos tervtúlteljesítést vállalt, a mozdonylakatosműhely dolgozói pedig megfogadták, hogy terven felül egy 323-as sorozatú gép részlegvizsgáját jóminőségű munkával elvégzik. *(Nagy Benedek leveléből.)*

A PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉGEK DOLGOZÓI

szintén teljesítményeik fokozásával veszik ki részüket a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére való készülődésből. A Budapest—Terézvárosi pályafenntartási főnökségen *Varga József* főpályamester a munka jó megszervezésével júniusi fenntartási tervét 102,7 százalékra teljesítette. Budapest—Józsefváros pályafenntartási főnökség IX. szakaszán *Kiss István* pályamunkás júniusi tervének 136 százalékos teljesítésével tűnt ki.

FOKOZATOSAN JAVUL A MUNKA

a *Szolnoki Járműjavító* mozdonyosztályán az elmúlt hónapokhoz képest. A mozdonyosztály dolgozói, akik féléves tervüket nemcsak teljesítették, hanem két felújításos mozdonnyal és 16 középjavításos mozdonnyal túl is teljesítették, most azon igyekeznek, hogy fokozzák teljesítményeiket. *Koliáth Ferenc, Párai Dezső, Herni Sándor* járnak elől jó példával brigádjukkal együtt. A gépezetjavítók közül *Pálmai István* teljesítménye emelkedik ki. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

Fejezzük be határidő előtt a mozdonyjavításokat!

– A Landler Jenő Járműjavító és az Északi Járműjavító dolgozóinak kezdeményezése –

Sok mozdony áll jelenleg műhelyi, vagy fűtőházi javítás alatt. Ez hátráltatja a túlsúlytovábbítást, az összekapcsolt mozgalmat, az őszi forgalom szállítási feladatainak végrehajtását. A mozdonyhiány különösen a budapesti és a szombathelyi igazgatóságnál okoz nehézséget. A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* és az *Északi Járműjavító ÜV* dolgozói megértették, mennyire fontos, hogy a mozdonyjavítások minél előbb elkészüljenek, ezért a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére, a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseinek megvalósítása érdekében vállalták, hogy a következő mozdonyok javítását határidő előtt befejezik:

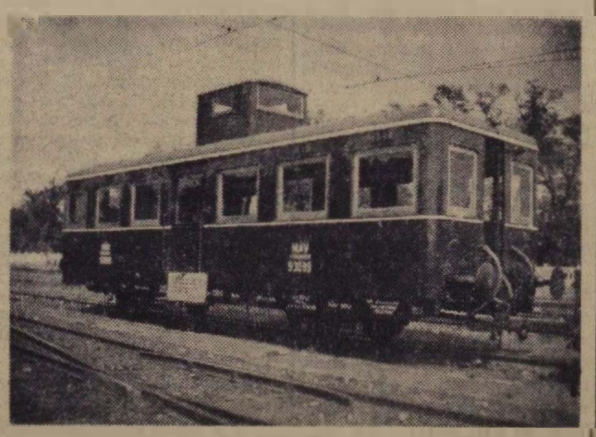
A *Landler Jenő Járműjavító* a szombathelyi igazgatóság 411.442 számú mozdonyát július 30. helyett 25-re, a 424.154 számút augusztus 2. helyett július 28-ra, a 324.936 számút augusztus 15. helyett augusztus 5-re, a budapesti igazgatóság 424.210-esét augusztus 10. helyett július 14-re, 324.789-esét július 31. helyett július 25-re.

Az *Északi Járműjavító* a budapesti igazgatóság 328.670 számú mozdonyát szeptember 14. helyett augusztus 10-re, a 376.540 számút augusztus 31. helyett augusztus 10-re, a 328.007-est október 10. helyett szeptember 10-re, a szombathelyi igazgatóság 328.051 számú mozdonyát szeptember 2. helyett augusztus 10-re, a 324.803-ast augusztus 28. helyett augusztus 10-re, a 327.122-est augusztus 19. helyett augusztus 10-re.

A vállalt határidők azt jelentik, hogy *a két járműjavító a megjavított gépeket erre az időpontra kiadja a fűtőházaknak.*

A Landler Jenő Járműjavító ÜV és az Északi Járműjavító ÜV dolgozóinak kezdeményezése szolgáljon követendő például a többi járműjavító és valamennyi vasutas dolgozó részére.

A vasútüzemi értekezlet tiszteletére



A szentendrei Vontatási Üzemfőnökség dolgozói a vasútüzemi értekezlet tiszteletére elkészítették a 93 099. számú műhelykocsit, 95 000 forint értékben és ezzel 114 százalékra teljesítették első félévi tervüket.

Megnyílt a berentei szénpályaudvar

Július 1-én ünnepélyesen megnyílt a *berentei* szénpályaudvar, hazánk egyik legnagyobb ipari vasútállomása. Ide fut be Borsod megye csaknem egész széntermése és osztályozás után irányvonattal megy tovább az ország minden részébe. Az *ormosbányai* vonalról a deltán át, Kazincbarcika érintése nélkül érkeznek a szerelvények. A pályaudvar rendeltetése a központi szénosztályozó kiszolgálásán kívül az épülő és részben már üzemben lévő *Borsodi Erőmű* kiszolgálása. Mind a két feladat óramű pontosságú munkát követel az állomás dolgozóitól. Hogy ezt a munkát ilyen módon elláthassák, a pártta-gok indítványára komplex-brigád szerződést kötöttek a szénosztályozó és az Erőmű dolgozóival.

A munka a kezdeti nehézségek ellenére jó eredményekkel indult, dolgozóink azonban szeretnének még jobb teljesítményt elérni. Az a vágyuk, hogy *tapasztalatcsere céljából meglátogathassanak egy hasonló adottságú hazai pályaudvart.* Ezenkívül *szeretnének párosversenyre lépni valamelyik népi demokratikus ország hasonló szénpályaudvarával.* Kérik a szakszervezet vezetőségét, hogy támogassa törekvésüket.

Miklós László intéző,
Berente-szénpályaudvar

„A munka termelékenységének emelésével nem idegent gazdagítunk, hanem népünket, hazánkat, önmagunkat"

– Új komplexbrigád-szerződést írtak alá a sturovói és szobi vasutasok –

Büszke, bátorító érzés látni a vonatból a kepékbe rakott gabonát, a zöldelő kapásokat, a gyümölcsét érlelő fákat, a végtelen burgonya- és cukorrépatáblákat. A vasutasokat arra figyelmezteti a vonalak mentén látott mezőgazdasági és ipari tevékenység, hogy egyesítse erejét ezeknek a termelvényeknek, áruknak zavartalan elszállítására.

Amerre csak elsuhan a magyar küldöttséget vivő vonat, mintha ilyen üzenetet tolmácsolnának a gyárak, a tsz-ek, a dolgozó parasztság művelte földek. Különösen a határ közelében érezni igazán, hogy mennyire fontos az, hogy időben, gyorsan és biztosan kerüljenek a termelt javak új rendeltetési helyükre. Hiszen sokszor nem is egy ország, hanem több állam határán lép át a küldemény, hogy erősítse népi demokráciánk gazdasági életét, a dolgozó nép jólétét. A határállomásaink jelentősége egyre nő a nagy tranzito-, export- és importforgalom lebonyolításával. Nem véletlen ha politikai és gazdasági vezetőink nagy figyelemmel kisérik a határállomások dolgozóinak tevékenységét és minden támogatást megadnak munkájukhoz. Alig múlt két hónapja, hogy elvtársi együttműködés szellemében vizsgálták felül Sturovo és Szob határállomások munkáját. Most, július 13-án tartott aktíva értekezleten ismét összeültek a csehszlovák és magyar vasutasok küldöttei, hogy a tapasztalatok felhasználásával, az új követelményeknek megfelelő szocialista versenyszerződést kössenek.

Munkaversennyel erősítjük a békét

Sturovo határállomást erre az alkalomra csehszlovák és magyar zászlókkal és jelmondatokkal díszítették fel. A városka lakossága nem volt rest kijönni a pályaudvarra, s elvegyülni a magyarokat váró vasutasok közé, és amikor az érsekújvári fűtőház fúvószenekarának pattogó indulója mellett befutott a különvonat, hosszantartó, lelkes ünneplésben részesítették a vendégeket. A magyar küldöttséget — győztek, de a második negyedévben a sturovóiak visszaszerezték a zászlót.

Rusnak elvtárs a továbbiakban részletesen beszámolt a csehszlovák vasutasok jó munkájáról és arra hívta fel a figyelmet, hogy

a kezdeményezések és az aktivitás területén még van rejtett tartalék,

bátran tárják fel ezeket. Hibáztatta, hogy a munkaversenyt még sokan formálisan értelmezik. A gazdasági vezetők a verseny népszerűsítésére, elterjesztésére nem tesznek meg minden tőlük telhetőt. A munka minőségét is joggal éri bírálat. Ugy látja, hogy hasonló a helyzet Szobon is. Ezért szükséges, hogy új szocialista munkaversenyszerződést kössenek.

A tervezet ismertetése után hangoztatta, hogy a két határállomás versenye nemcsak az állomás dolgozóinak, hanem mindkét állam vasúti vezetőinek ügye is. Csakis így lehet biztosítékot találni arra, hogy a verseny gazdasági eredményei jobban kialakulnak. A verseny tapasztalatait felhasználva, a legrövidebb időn belül a gazdaságosság alapjaira kell helyeznünk a többi határállomásaink szocialista munkaversenyét is. Ezeken a helyeken is el kell érni a dolgozók magasabb termelékenységét. Hiszen a munka termelékenységének emelésével nem idegent gazdagítunk, hanem népünket, hazánkat, önmagunkat — fejezte be beszédét Pavol Rusnak elvtárs.



Az értekezlet elnöksége. Balról jobbra: Bogyó Géza, Lindner József, Horváth István, A. Novotny, Gróf József, Vaclav Kohout, Jozef Holar, Anton Balazs, Bognár Imre, Pavol Rusnak és Arató Károly elvtársak.

(Németh Gyula felv.)

Ezután Bognár Imre elvtárs szólt az értekezlet részvevőihez. — A magyar és csehszlovák népet a szabadságért folytatott évszázados küzdelmek közös hagyományai fűzik össze, — mondotta — mely a testvéri kapcsolat fejlesztésével állandóan erősödik, szilárdul. Ezért nekünk, vasutasoknak is mindent meg kell tennünk, hogy népeink testvéri kapcsolata, gyümölcsöző együttműködése, ereje növekedjen, és egyre eredményesebb legyen. Ez az értekezlet is kifejezője annak, hogy a csehszlovák és a magyar vasutasok a vasút munkájáért nemcsak egy országon belül érzik a felelősséget, hanem más népi demokratikus ország népeinek boldogulására, fejlődésük elősegítésére is gondolnak. De egyben kifejezője annak is, hogy a szocializmus építése és az internacionalizmus eszméje egymástól elválaszthatatlan. Nem lehet eredményesen szolgálni a szocializmus építésének ügyét, ha nem fejlesztjük dolgozóinkban a nemzetköziség magasztos eszméjét. Bognár elvtárs ezután arról beszélt, hogy milyen jelentősen segíti a két ország vasútjainak munkáját ez a kapcsolat.

Közös ügyünk a hibák megszüntetése

— A hiányosságok csak a pártszerű, kölcsönös segítség, a baráti együttműködés alapján szüntethetők meg — mondotta. Szob állomáson minden szolgálati ágnál vannak kommunisták, akik valamennyien élharcosai kell, hogy legyenek a testvéri összefogás, az elvtársi együttműködés megteremtésének. Ennek ellenére előfordult, hogy nem egy esetben indokolatlan ellentéteket, a Sturovo állomás szembeni rosszindulatot, sőt kismértékben bár —, de tőlünk, kommunistáktól idegen — soviniszta, nacionalista megnyilvánulásokat lehetett tapasztalni. Ilyen jelenségek ellen közösen össze kell fogni és ki kell küszöbölni azokat. Minden tekintetben segíteni egymáson, biztosítani vasútjaink jó munkáját, és ezen keresztül népeink állandó felemelkedését — ez az elérendő cél. Ezt kell nekünk, pártszervezeteink, tömegszervezeteink, a vasutas kommunisták segítségével lehetővé tenni.

Végül a kommunista vasutasok kötelességeiről beszélt, hangsúlyozva, hogy a felvilágosító munka mellett

döntő a kommunisták, az öntudatos dolgozók példamutatása.

Szob és Sturovo testvéri összefogása újabb példája annak, hogy a népi demokratikus országok dolgozói, közöttük a vasutas dolgozók is, eredményesen haladnak tovább a kommunista pártok vezetésével a nemzetköziség elmélyítése, a világbéke megteremtése útján — fejezte be felszólalását Bognár elvtárs.

Utána Jozef Holár elvtárs, miniszterhelyettes szólalt fel. Hangsúlyozta, hogy Szob és Sturovo versenye meghaladja a helyi kereteket, mivel közvetlenül összefügg a többi határállomás — Decin, Bad Schandau — közötti versennyel. Éppen ezért a megkötendő szerződésre úgy kell tekinteni mint a magyar, csehszlovák és a német Demokratikus Köztársaság vasutasainak versenyére.

— *E versenyre nem nézhetünk csupán gazdasági szempontok alapján,* — mondotta — *hanem látni kell igen nagy politikai jelentőségét.* Nem vitás, hogy a megkötésre kerülő szocialista versenyszerződés egyike azoknak a fegyvereknek, amellyel nemcsak a vasúti forgalom minőségét fejlesztjük de amellyel jelentősen segíthetjük nemzetgazdaságunk fejlődését, védelmi készültségünket, a béke ügyét.

Holár elvtárs beszéde végén biztosította a két határállomás dolgozóit, hogy a csehszlovák vasútügyi minisztérium minden segítséget megad ahhoz, hogy a határállomások versenye a szerződés pontjai szerint betöltse szerepét.

— Kívánom, hogy a sturovói és szobi vasutas dolgozók versenye állandóan mélyítse és erősítse a magyar és csehszlovák vasutasok közvetlen, igaz barátságát. Kívánom, hogy a magyar és csehszlovák nép szövetségének ereje a mi munkánkon keresztül is állandóan erősödjön. És végül kívánom — fejezte be beszédét Jozef Holár elvtárs —, hogy a Magyar Dolgozók Pártja és a Csehszlovák Kommunista Párt vezetése mellett népeink közösen még nagyobb és gyorsabb eredményeket érjenek el a szocializmusért és a békéért vívott harcukban.

Még jobb eredményt csak együttműködéssel érhetünk el

Az értekezlet szünetében a magyar vasutasokat testvéri közvetlenséggel vették körül a csehszlovák vasutasok.

Szünet után elsőnek *Péter* Árpád elvtárs, Szob állomásfőnöke állt fel szólásra. Elmondotta, hogy az előző komplexbrigád-szerződés segítette hozzá állomásukat az élüzem-szint eléréséhez. Az új versenyszerződéstől még több segítséget vár. Ismertette Szob állomás munkáját és megelégedéssel állapította meg, hogy a legutóbbi találkozó után erősödtek a kapcsolatok. Különösen a műszaki szolgálat területén van javulás. Szigorúnak tartotta a jelenleg érvényben lévő PPV szabályokat, mert hiszen két baráti államról van szó. Javítani kell a rakmintán túl érő szállítmányok kezelésében is, mert emiatt hosszabb ideig tartózkodnak engedélyrevárás miatt ezek a kocsik.

— Szocialista versenyszerződésünk egyik pontja — mondotta többek között — a túlsúlyos mozgalom kiszélesítésére vonatkozó vállalás. Hiba az, hogy a Szob—Sturovo közötti fordában közlekedő 375-ös gép terhelése csupán 1400 tonna, holott nem egy esetben 2000 tonnán felüli terheléssel érkezik állomásunkra a sturovói elegy. Emiatt sokszor visszamarad az elegy a Szobra érkező zárt kilépő vonatoktól. Itt várják a legnagyobb segítséget. Hiányosságként említette, hogy a mozdonyok nem fordulnak minden esetben a határforgalmi egyezményben megállapított három óra leforgása alatt. Itt nem ritka a rossz munkaszervezés mindkét fél részéről. Javasolta közbeváltó személyzet beállítását. Péter elvtárs végül köszönetet mondott a két állomás párt- és szakszervezeti szerveinek, hogy munkájukban megértően támogatták a dolgozókat.

Horváth István elvtárs, Sturovó állomás főnöke szlovák és magyar nyelvű beszédben ismertette az állomás végzett munkáját, történelmi visszapillantást vetve az elmúlt esztendők munkájára. A jó együttműködés következtében javult a vonatok menetrendszerinti közlekedése. Előfordult ezelőtt, hogy ezer percet is késtek. Ma már mindez a múlté és ezt nem utolsósorban a versenyszerződésnek köszönhetjük. Elismeréssel emlékezett meg a szobi forgalmistákról, elsősorban *Nagy* elvtárs érdemeiről. Hangsúlyozta, hogy a munka feltétele az elegendő gép és hogy az induló vonatokba olyan kocsikat ne sorozzanak be, ami nem odavaló. Végül reményét fejezte ki, hogy a két állomás vasutasai az új versenyszerződésben vállalt kötelezettségeiket maradék nélkül teljesítik.

Utána Anton Balázs elvtárs a dolgozók nagy tetszésnyilvánítása közepette felolvasta több magyar határállomás üdvözlő táviratát.

Ebéd után Jozef Földi elvtárs, Sturovo állomás tolatásvezetoje szólalt fel. —

Nem akarunk régi módon élni, nem is akarunk régi módon dolgozni

— mondotta. A versenyben vannak nehézségek, amelyeket a két állomás dolgozóinak le kell gyűrni. Ilyen hiányosságok: az élők nincsenek egy csoportba sorozva: sokszor több, mint egy utánfutót akasztanak a vonat végére és helytelenül sorolják be a tűzveszélyes kocsikat.

A kommunisták járjanak az élen

Arató Károly elvtárs, a budapesti vasútigazgatóság vezetője beszédében utalt arra, hogy az országhatárok nem lehetnek törőspontok. Ez a személy- és tehervonatok forgalmára egyaránt vonatkozik. Ha sikerül meggyorsítanunk a határon átmenő élők, romlandók futását, a vasutasok közvetlenül is jelentős segítséget nyujtanak a két nép gazdaságának erősítéséhez, mert rossz szállítás következtében nem következik be értékcsökkenés az exportáruknál. Beszédében megemlékezett a Komáromban létesített uj közös határállomásról, és annak a reményének adott kifejezést, hogy hasonló közös határállomást létesítenek Sturovóban is. Nem szabad előfordulni olyan eseteknek — folytatta —, hogy a napi megállapított vonatok helyett kevesebbet adjunk át, álljanak a szobi kilépő vonatok és külön fáradságos munkával kelljen kiszedni az élőket, a gyorsan romlandókat. Az elkövetkezendő hónapok is erősek lesznek. Hiszen a mezőgazdasági termékek, a Jugoszláviából, a népi demokratikus országokból érkező tranzit-forgalom egyre nő és különös súllyal nehezedik Szobra és Sturovóra a forgalom ellátása. Ezért van szükség a teljes megértésre. Ezért ülnek kommunisták az értekezleten, hogy még magasabb színvonalú versenyben biztosítsák a nyári és őszi forgalom határállomási feladatait. A győztes mindkét országban a szocializmust építő nép lesz — fejezte be felszólalását Arató elvtárs.

Anton Bilka elvtárs, Sturovo üzemi bizottságának tagja önbírálatában elmondotta, hogy jobb lett volna a verseny, ha a tömegmunkára és a napi értékelésre több súlyt fektettek volna. A szakszervezet munkája nem volt elégséges, mint ahogy nem volt elégséges az értékelés színvonala sem. Tanultak belőle és a jövőben a tömegmunka megjavítása mellett az egyéni versenyekkel, a dolgozók megnyerésével segítik majd a versenyt.

Gróf József elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének titkára felszólalásában az üzemi bizottságok feladataival foglalkozott. Hangoztatta, hogy a két határállomás tapasztalatait át kell adni a többi határállomások dolgozóinak is. A munkaverseny agitációjának egyes kérdéseivel, a szakszervezeti aktívák munkájával foglalkozva, arra kérte a két állomás szakszervezeti bizalmiait, hogy a pártszervezet irányítása alatt lendületesen vegyenek részt a vállalt versenypontok teljesítésében, legyenek valóban a termelés gazdái az állomáson.

Garaba elvtárs, a szobi kommunista aktívák üdvözletét tolmácsolta. Hibáztatta, hogy pártszervezetük nem vette fel a közvetlen kapcsolatot a sturovói pártszervezettel, pedig a két határállomás pártszervezetének a kapcsolata csak előre viszi a munkaverseny ügyét.

Szálai József, Szob állomás üzemi bizottságának elnöke az üzemi bizottságok munkájának megjavítását helyezte kilátásba. *Tenk* Dezső elvtárs, Komárom állomás főnöke, aki tapasztalatcserére érkezett Sturovóba — üdvözölte ezután a csehszlovák vasutasokat. *Kohout* elvtárs felszólalásában a formalizmus leküzdését helyezte előtérbe. Hiánvolta, hogy minden előrehaladás ellenére sincs kellően alátámasztva a verseny, ha nem állnak a tömegek ténylegesen mögötte, nincsenek ellenőrizve a munkálatok, vagy ha helytelen az értékelés. Nehéz feladat volt meggyőzni a szakszervezeti vezetőket erről, de ma már konkrét esetek kapcsán belátták, hogy ez nem mehet így tovább. Ma már egyetértően harcolnak és politikai tömegmunkával segítik a szocialista munkaversenyt.

— Nem akarunk vonalainkon soha többé fasisztákat szállítani — mondotta. — Azok a vágányok, amelyek összekötik országainkat, a béke vágányai és a béke vágányai is maradnak. Erről mi is kezeskedünk.

Ezután *Péter* és *Horváth* elvtársak ismertették magyar és csehszlovák nyelven a versenyszerződés tervezetét. Az értekezlet részvevői elfogadták a javaslatot, majd sor került a szerződés ünnepélyes aláírására. Anton Balázs végül rövid beszéddel bezárta az értekezletet. Köszönetet mondott a munkában résztvevő bizottságnak.

A versenyszerződés minden pontjának betartását saját ügyünknek tekintjük,

— mondotta — mert valamennyien tisztában vagyunk azzal, hogy a mi szeretett pártunk, nagy munkásosztályunk dicsőséges előhada, figyeli a mi harcunkat, és bízik a küzdelem sikeres megvívásában. Szinte naponkint érintkezünk majd a dolgozókkal, belevetjük minden tudásunkat és erőnket, hogy pártjaink bizalmát és becsülését továbbra is megtartsuk és ha lehet, még öregbítsük. *Igérhetem, hogy a vasutasnapon nem kell szégyenkeznünk, felemelt fejjel állhatunk, magyar és cseh vasutasok, dolgozó népünk, pártunk és kormányunk elé.*

A sturovói értekezleten résztvevő magyar küldöttség még sokáig együttmaradt és gyönyörködtek az érsekújvári és szobi vasutas kultúregyüttes kitűnő műsorában.

A magyar küldöttség azzal az érzéssel tért vissza, hogy a sturovói és szobi versenyszerződés megkötésével az új munkagyőzelmek alapjait és kibontakozási lehetőségeit megteremtve, a két nép vasutas fiai jelentősen segítik majd a csehszlovák és magyar vasutak zavartalan egymásközti forgalmának lebonyolítását, a két nép barátságának elmélyítését, felemelkedését.



Horváth István elvtárs, Sturovó állomás főnöke aláírja az új szocialista versenyszerződést. Mellette balról jobbra: Arató Károly, Lindner József és Anton Balázs elvtársak.

(Németh Gyula felv.)

A jól kiterhelt vonat a leggazdaságosabb

Korántsem új téma a vasutas dolgozók előtt a vonatterhelés kérdése. Rendeletek, felhívások és legutóbb, de nem utolsósorban a vasútüzemi értekezlet határozatai hívták fel a figyelmet arra, hogy a gazdaságos szállítás alapja a vonatok teljes kiterhelése, a túlsúlyos mozgalom fejlesztése.

Most, a nyári forgalomban legerősebben igénybevett *budapest—székesfehérvári* vonal helyzetét vizsgáljuk ebből a szempontból.

Két nap, július 5-e és 6-a vonalgrafikonját tanulmányoztuk. Előljáróban tudnunk kell, hogy a vonal nehezebb terhelési szakaszának, a III/b szakaszsznak a 411-es mozdonyokra előírt terhelése 30 kilométeres sebességnél 1118 tonna. A két napon összesen 47 tehervonat közlekedett a vonalon, és ebből mindössze öt vitt az előírtnál több súlyt (a gyorstehervonatokat ezúttal figyelmen kívül hagytuk), a többi vonat kisebb-nagyobb mértékben a terhelésen alul maradt. Hatodikán például a 1272-es 575 tonnát, az 1279-es 719 tonnát, az 1263-as pedig 503 tonnát továbbított.

42x2000 – sőt jóval több...

És most nézzük meg főbb vonásaiban, milyen veszteséget jelentett a vasútnak, népgazdaságunknak ezen a két napon, és csupán ezen a vonalon a 42 terhelésen aluli vonat. Minden vasutas tudja, hogy a mozdony csaknem ugyanannyi szenet fogyaszt akkor is, ha kétháromszáz tonnát továbbít, mint amikor az előírt súlyt viszi. A mozdony- és a vonatkísérő személyzet létszáma sem csökken, ha kisebb terhelést visz a vonat. Egy mozdony szénfogyasztására a budapest—székesfehérvári vonalon hatvan mázsát számíthatunk (három család átlagos téli szénszükséglete!), ez összegszerűen mintegy 1140 forintnak felel meg. Ha ehhez hozzászámítjuk a mozdonyszemélyzet és a vonatkísérő szakasz munkabérét, csaknem 2000 forintot kapunk eredményképpen, vagyis egy vonat üzem- és személyzeti költsége ennyit tesz ki. Az említett 42 vonat legalább húsz százalékos túlsúllyal közlekedve, nyolccal kevesebb vonat indítását s 16 000 forint megtakarítást jelentett volna. Tegyük hozzá, hogy az összegben nem szerepel az a megtakarítás, amit a kocsifordulóidő meggyorsítása, a többi közlekedő vonat utazási sebességének emelkedése jelent. S mindez nem egy vonalon, hanem országos viszonylatban nézve, két nap alatt is milliós értékek elvesztését jelenti.

Aligha lehet beszédesebb bizonyítékát találni annak, hogy a jól kiterhelt vonat a leggazdaságosabb. S ha még kerekebbé akarjuk tenni a képet, vessünk egy pillantást a vonal végpontjaira, az induló- és érkező-állomásra is. Az induló-állomáson — akár gurítással, akár síktolatással történik a vonat összeállítása — az egyik legfontosabb, az élüzemszint teljesítését és a dolgozók premizálását döntően befolyásoló tényező a kocsikifutás. Tehát fontos, hogy az irányvágányok, illetve a kihúzóvágányok mielőbb felszabaduljanak. A kiterheletlenül induló vonatok rendszerint nem viszik el egyszerre az összes elegyet. A részben már foglalt vágányok egy-kettőre megtelnek, ami akadályozza a további vonatok rendezését, összeállítását. A gurítódombok teljesítményét nagymértékben befolyásolja, ha „kis fogásokat" kénytelenek felhúzni. Világos tehát, hogy csak nagyobb vonategységek közlekedtetésével lehet jó eredményt elérni a kocsikifutásnál, az egyik legjelentősebb tervtényezőnél.

A gazdaságosság s a vasutas dolgozók egyéni érdeke is megköveteli tehát, hogy kevés géppel sok elegyet közlekedtessünk a menetrendben előírt idővel. Ezt a célt csak úgy tudjuk elérni, ha a mozdonyvezetők megbízható, jól karbantartott gépükkel súlytöbbletet vállalnak, de ugyanakkor betartják a menetidőt is, nem úgy, mint sok esetben kijelentik: vagy túlsúly, vagy menetidő.

Az összekapcsolt mozgalom adottságainak alapos kihasználása sok javulást hozhat a vonatok terhelésénél, s a jelentős mértékű nyári előszállítások lehetővé teszik, hogy az elegy késedelmes továbbítása nélkül minél több túlsúlyos vonatot közlekedtessünk. A vasútüzemi értekezlet határozatának értelmében küzdjünk azért, hogy egyébként is túlterhelt vonalainkat ne terheljük feleslegesen „könnyűsúlyú" vonatokkal, s hogy meglévő mozdonyparkunkat a lehető legésszerűbben használjuk ki.

A gyors kocsimozgatás emeli a termelékenységet

Megszokta már az újságíró, hogy *Budapest—Vizafogón* a főnököt ne az irodában, hanem a vágányok között, a raktár tájékán, vagy az ipartelepek körül keresse. *Antal* elvtárssal most is az állomás felső végén találjuk, de ezúttal szokatlan szerepben: *a tolatást vezeti.*

Nem fiatal ember már, mégis fiatalosan mozog, széles mozdulatokkal adja a jelzéseket. *Józsvai* elvtárs, forgalmi szolgálattevő kocsirendezői szerepet tölt be mellette. Csodálkozó tekintetünkre ez a főnök felelete: *„Magad uram, ha szolgád nincs."*

Nem panaszképpen mondja, inkább mentegetőzve. Mert hát a szükség törvényt bont, nyár van, aratási idő, az embereknek ki kell adni a szabadságot, hiszen le kell vágni odahaza azt a kis gabonát. Az aratás nem várhat, az ország kenyeréről van szó.

Kevesebb, de nem könnyebb munka

Zentai elvtárs, párttitkár szerint az igazgatóság is ludas abban, hogy a főnök és a szolgálattevő kénytelenek végezni a tolatást a gépkísérővel együtt. Az északi összekötő vasúti híd megnyitása után ugyanis, amikor megszűnt a Sztálin-hídon a vasúti szállítás, a létszámcsökkentés mellett *elvették Vizafogótól az egyik tartalékot is,* azzal, hogy kisebb lett az állomás forgalma.

Amikor meggyőződtek róla, hogy mégis szükség van rá, *visszaadták ugyan, de tolatószemélyzetet elfelejtettek hozzá adni.*

Ilyen körülmények között is megy a munka, bár pillalatnyilag csak a fenti kényszermegoldással. Kétségtelenül kevesebb lett az állomás dolga, *de nem könnyebb. Mert azt az energiát, amit a Sztálin hídi szükségforgalom megszüntetése felszabadított, most a vállalatok gyorsabb és pontosabb kiszolgálására, a munka minőségének javítására fordítják.*

Korábban a zsúfoltság miatt szó sem lehetett arról, hogy ugyanabban a műszakban cseréljék a kocsikat a raktári vágányon. Most, ha reggel beállítanak 15—16 kocsit — szigorúan megválogatva, hogy göngyölegeinek megfelelő kocsit kapjon a *Fűszer és Édességkereskedelmi Vállalat,* kényes bútorainak a bútorraktár, beázástól féltett áruinak a papírraktár stb. — ezek két-három óra alatt *„kiszorulnak"* helyükről. Ekkor a rakottakat már húzzák is kifelé, teszik vonatba, ugyanakkor beállítják helyükre az újabb 15—16 kocsit. Ha vonat érkezik, a szétrendezést azonnal megkezdik, s mivel most bővebben van hely, a durva rendezéssel egyidejűleg *a finomrendezést is elvégzik a számadások szerint.* Van vállalat, amelynek vonóra, van, amelynek tolóra kell venni a kocsiját. Az így szétrendezett kocsikat azonnal be tudják állítani a telepre.

A jóminőségű munka hatása

Meggyorsultak a kihúzások is, ezért a vállalatok „rászoktak", hogy *pontos kijelentéseket* adjanak. Azelőtt beállítás után 4—5 órával már adták a kijelentést, akkor is, ha a rakodást még nem végezték el, mert tudták, hogy a tartalék 8—10 órán belül úgysem jár arrafelé. Így aztán a kocsitartózkodás az állomást terhelte. Most nem fordulhat elő ilyesmi, mert *ha megkapják a jelentést, hogy a kocsi üresen, vagy rakottan kihúzható, nyomban megy érte a tartalék.*

A pontos, gyors munka következtében *megnőtt az állomás felvevő képessége.* Május 23-án megszűnt a Sztálin hídi forgalom, júniusban mégis 5254 kocsi futott be az állomásra, míg például 1950 szeptemberében — tehát már jól benne az őszi forgalomban —, csak 3581 volt a kocsibefutás.

A termelékenység növekedésében és a munka minőségének javulásában nagy részük van azoknak az áldozatkész, lelkes dolgozóknak, akiknek sosem kell kétszer mondani, hogy álljanak be a szabadságon lévők, vagy a ki nem egészített létszám miatt hiányzók helyére. A kommunisták és a diszesek járnak elöl jó példával. *Sashegyi Károly* vezető váltóőr és *Nagy Lajos* váltóőr mindig szívesen vállalják a kocsirendezői munkát, ha szükség van rá, *Szőrös Antal* kocsirendező és fiatal társai is gyakran ott maradnak, ha úgy kívánja a munka. A verseny az élüzemszintért folyik, nem is reménytelenül, mert júniusban az igazgatóság állomásai között folyó versenyben Budapest—Vizafogó az ötödik lett.

Meddig marad a miskolci igazgatóság az utolsó helyen?

A miskolci igazgatóság egyik faliújságán régi cikk porosodik. Arról ad számot, hogy az igazgatóságok egymásközötti versenyében áprilisban Miskolc a hatodik lett. Még „jó", hogy a cikk nem veszti el aktualitását — mondják fájó gúnnyal a dolgozók.

A miskolci igazgatóság januárban a negyedik, februárban ötödik, március, április, májusban a hatodik helyen végzett a versenyben annak ellenére, hogy teljesítményei egy-két tényező kivételével hónapról hónapra javultak. Szinte közmondássá vált Miskolc térségében, hogy *„az eredményeink javulnak, a helyezésünk romlik".*

Mi az oka annak, Miskolc szinte kibérelte magának a sereghajtó szerepet? Két ok lehetséges. Az egyik: a munka nincs jól megszervezve, nem kielégítő az ellenőrzés, vagyis rosszabbul végzik feladatukat, mint a többi igazgatóság dolgozói. A másik: a minisztérium részéről a tervek helytelen megszabása.

Nézzük az egyiket. Kemény fából faragták az igazgatóság vasutasait. Nem félnek megfogni a munka nehezebb végét. Most is nyolc állomás, három fűtőház, két pályafenntartási főnökség teljesítette az élüzem-szintet. Az egyszerű dolgozók arcát elfutja a szégyenpír, amikor az igazgatóság lemaradását olvassák, hiszen minden igyekezettel azon vannak, hogy elkerüljenek az utolsó helyről. Ehhez azonban az is kell, hogy az igazgatóság vezetője, az osztályfőnök elvtársak, az eddigieknél sokkal jobban támaszkodjanak a dolgozókra, sokkal nagyobb segítséget adjanak és ne szégyelljék átvenni a többi igazgatóság jó tapasztalatait.

A másik okot vizsgálva, furcsa kép tárul elénk. Ha megkérdezzük a miskolciakat, reálisnak tartják-e a számukra meghatározott tervet, szinte egyöntetű a válasz: *a tervek feszítettek, de reálisak.* Jó munkával teljesíthetők. Nézzük meg most, más igazgatóságnál hogyan teljesítik a tervet? A kereskedelmi tényezők közül a rakodási idő tervét a *debreceni igazgatóság* VI. osztálya globálisan az első hónapban 172,5, a másodikban 156,4, a harmadikban 170,2, a negyedikben 175, az ötödikben 166,4 százalékra teljesítette.

A távközlő szolgálatnál a beruházási és felújítási terv-teljesítés a *budapesti igazgatóságnál* a következőképpen alakult: januárban 130, februárban 137,5. márciusban 143. áprilisban 135,7, és májusban 132 százalék. Vajon minden rendben van-e a tervezésnél? Feszített, de reális terve van-e minden igazgatóságnak? Helyes lenne megvizsgálni.

Szinte érthetetlen, hogy a vasúti főosztályon nyugodtan szemlélik a verseny ilyen alakulását. A verseny azt a célt is szolgálja, hogy felhívja a figyelmet, hol a legnagyobb elmaradás, hol van szükség a legnagyobb segítségre.

A kisorozás nélküli javítás eredményei Hatvanban

A vasútüzemi értekezlet irányelvei szerint a belföldi kocsimegrakások száma 1954 hasonló időszakához viszonyítva szeptemberben 5,5, októberben 10,5 és novemberben mintegy 2 százalékkal fog növekedni. Hogy ezt a kocsimennyiséget biztosítani tudjuk, elengedhetetlenül fontos a javításos kocsik állagának csökkentése, a jóminőségű javítás meggyorsítása. Ennek tudatában igyekeznek egyre jobb munkát végezni a hatvani fiókműhely dolgozói.

Minél előbb adjuk vissza a kocsikat a forgalomnak

A fűtőház kocsijavító részlege 1952 júniusában tért rá a *Scseblikin-féle* szovjet módszer alkalmazására. A módszer lényege az, hogy kisorozás nélkül,

az állomási tartózkodás alatt végzik a javítást

s ezzel a kocsi nem esik ki az elegyáramlásból, s az áru legalább huszonnégy órával előbb ér rendeltetési helyére.

Előzetes, jó szervezési munkával, az anyagok előteremtésével elvégezhetik kisorozás nélkül a hordrugócserét, megakadályozhatják a kezdődő hőfutást, kicserélhetik az útközőtokokat és rudakat és más kisebb javítást végezhetnek el a vonatban álló kocsikon.

Sok nehézséggel ment a mozgalom bevezetése. A fűtőház, de elsősorban a forgalom kezdetben idegenkedett a módszertől, s felemás megoldással, egy kijelölt vágányon végezték a javításokat. Ez csaknem annyi, mintha bekerült volna a fiókműhelybe javításra a kocsi. Más módot kellett keresni, hogy közelebb vihessék a gyakorlatot Scseblikin elgondolásához.

1953-tól a kocsivizsgáló a fiókműhely lakatosával együtt megvizsgálja a beérkező vonatot és addig, míg a vonatot gurítóra nem húzzák, elvégzik a kisebb javítást. Amennyiben nem sikerül teljesen befejezniök, elvégzik azt a vonat indulásáig, azon az irányvágányon, ahová a kocsit gurítják.

Sok fiókműhelyben többségében még kisorozzák a kocsikat a kisebb javítások esetén is. Jó lenne, ha megszívlelnék a hatvaniak példáját, akik 1954-ben a *Scseblikin* módszer alkalmazásával 4206 kocsit javítottak anélkül, hogy a kocsit műhelybe kellett volna küldeniök.

Minimálisan 24 órát lehet számítani egy kocsikisorozással történő javítására. A kocsiálláspénzt óránként 8 forinttal számítva ez naponta 192 forint. A 4206 kocsinál tehát több, mint 800 000 forint megtakarítást értek el, hacsak 24 órát veszünk alapul és nem számítjuk azt, hogy a vonatból kisorozott áruk, gépek, termelvények ugyanennyi órára történő kiesése újabb károkat okoz.

Az őszi forgalmi feladatok között szerepel, hogy a vágányok közötti javításokat úgy kell fokozni, hogy ezek menynyisége elérje, vagy túlhaladja a vontatási műhelyek által végzett javítások 30 százalékát, A hatvani fiókműhely dolgozói a múlt esztendőben 8993 kocsit javítottak meg, ebből 2206 kocsit kisorozás nélkül. A műhelyben csak csapszabályozást, hegesztést, nagyobb szekrényjavítást, vagy egyengetést végeztek.

Az idén már 2230 kocsit javítottak a vágányok között, 136 kocsival többet mint tavaly az első félévben.

Balla János részleg-vezető *Gyulavári* Sándor és *Racsek* Ferenc kocsilakatosok öntevékeny, lelkes munkájának köszönhető elsősorban ez a siker. De segítik őket a hatvani forgalmisták is. Minden lehető támogatást biztosítanak, hogy a kisorozás nélküli javításokkal is segítsék az őszi forgalom ügyét, hogy a csúcsforgalom lebonyolításához elegendő számú és kifogástalan állapotú kocsink legyen.

Híradás egy rábamenti állomásról

Szany—Rábaszentandrás nevét nem sokan ismerik az országban. Ha tudnak is róla, ez legtöbbször csak annyi: *egy eldugott kis állomás a pápa—csornai vonalon.*

A Mosonszentjánosi Cikória Műveknél már jobban ismerik.

— *Na, ez olyan, mint a szanyi cikória!* — ez a szólásmondás járja az üzemben. Tavaly a jelzett óra utolsó percében gurult be négy vagon szanyi cikória a gyárba. Ettől kezdve mondják arra, aki pontosan ér valahova, hogy *„olyan, mint a szanyi cikória".*

Az országban nem sok helyen termelnek cikóriát. *Szany* és *Rábaszentandrás* ezek közé a kevesek közé tartozik. A két falut a vasút választja el egymástól, s közös állomásukról szállítják ősszel a termelők a cikóriagyökeret Mosonszentjánosra.

A kis állomás — bár csak négy pár személyvonatja van — nagy forgalmat bonyolít le.

— *Sok gabonát, takarmányt, tüzelőt, vágómarhát szállítunk az ország különböző részébe* — mondja *Szilágyi Miklós* állomásfőnök. — *Már most felkészültünk a gabonaszállításra. Három vágányon kell megoldani a be- és kirakást, s a rakterületünk nincs kikövezve. De azért esőben, sárban is pontosan kirakjuk az árut, nem állnak fölöslegesen a kocsik.*

Arra, hogy mit raknak ki, a főnök elvtárs nevetve felel:

— *Nemcsak azért mondtam, mert általában együtt szoktuk emlegetni a kirakást a berakással, hanem azért, mert ide is jelentős mennyiségű küldemény érkezik. A földművesszövetkezet részére sok tégla, cserép, kő és faáru érkezik, lakásépítkezésekhez.* (A tanácselnök szerint Szanyban negyven új lakóház épül az idén.)

A két kis község egyre több árut küld és kap. A földművesszövetkezetnek állandó jellegű rakodóbrigádot kellett szervezni, hogy meg tudja oldani a pontos kirakást.

Az állomás — lehetőségeihez mérten — dicséretes munkát végez. Ezt nemcsak a százalékok mutatják, hanem az a hírnév is, amit pontos, lelkiismeretes munkával szerzett a szállítófelek előtt. Az őszi forgalom idején pedig még jobban akarnak dolgozni, hogy ez a jó hírnév eljusson az ország más részeibe is.

Új mezt kapnak a jelzők



A nyári forgalomra nemcsak a padokat, lámpaoszlopokat stb. festik újra a balatoni vonalakon, hanem új köntöst kapnak a jelzők is. Képünkön Simon Tibor Fonyód, és Balatonfenyves között végzi a festést.

(Kovács Géza felv.)

A vezetők felelősségéről

Rendszeres olvasója vagyok a *Szocialista Vasútért*-nak. Legutóbb megragadta a figyelmemet a május 16-i számban *a vezetők felelősségéről* írott vezércikk. A cikk számos gondolatot ébresztett bennem. Legelőször is az jutott eszembe: *bizony nem könnyű jó vezetőnek lenni.* Állomásvezetői pályám eddigi tapasztalatai alapján vallom: a jó vezető legfőbb feladata *a személyes példamutatás.* A vezető személyes példaadása kell, hogy érvényesüljön a munkában, de *a továbbképzésben is.* A párt politikájának megvalósításáért csak az tud igazán küzdeni, aki rendszeresen képezi magát és a marxi—lenini ideológiával felvértezve indul mindennap munkába. Az állandó szakmai továbbképzés is nagyon fontos, mert csak úgy követelhetjük meg másoktól a tudást, ha magunk is rendelkezünk azzal.

A jó vezető szoros kapcsolatot tart a dolgozókkal, *minden ötletüket, javaslatukat figyelembe veszi.* Viszont a vezető elgondolásait a dolgozóknak is állandóan ismerniük kell. Hogy ez így lehessen, a termelési értekezleteken tudomásukra kell azokat hozni, hogy elmondhassák arról véleményüket. Csak szoros kapcsolat alakíthatja ki az állomás kollektívájának jó munkáját.

P. L.

Tisztaság — egészség

— A Vöröskereszt helyi csoportjának munkája Sopron állomáson —

Sopron GYSEV állomáson is olyan vágányok futnak, mint a többi állomáson, olyan kocsikat tolatnak, mint másutt — mégis másnak tünik az állomás, mint a többi. Talán azért, mert kifogástalanul tisztán a váróterem, muskátlik nyílnak az irodák ablakaiban és még keresve sem lehet szemetet találni. Az ott dolgozók azt tartják, hogy a tisztaság fél egészség, s *ahol rend van, ott kevesebb a baleset, könnyebben megy a munka.* Ezért valamennyien vigyáznak a rendre, a tisztaságra, ezzel együtt pedig a maguk és dolgozótársaik egészségére.



Gulyás Istvánné

A tisztaság és a rend szeretetét, az egészség megbecsülését és megóvását a *Vöröskereszt helyi csoportjának* tagjai oltották az állomás dolgozóiba. A csoport 1951. óta működik az üzemorvos irányítása mellett. Kezdetben elsősegélynyújtókat képeztek ki, akik a kisebb sérüléseket bekötözték és ezzel könnyítettek az üzemorvos munkáján. Később sokan jó szakelőadóvá képezték ki magukat. Sokszor emlegetik *Kovács Gézáné* kocsifelíró előadásait, aki elvégezte a Vöröskereszt önkéntes ápolónőképző tanfolyamát és azóta társadalmi munkában segít az üzemorvosnak. Jónéhány tanfolyamon tanította dolgozótársait a kötözés, az elsősegélynyújtás szabályaira. Az üzemorvos is rendszeresen oktatja a dolgozókat, s ma már több mint százan jártasak az elsősegélynyújtásban.

Még többen ismerkedtek meg az egészségvédelem alapvető szabályaival. Megtanulták azt is, hogy *a betegséget, a balesetek nagyrészét meg lehet előzni.* A megelőzés egyik legjobb módszere a tisztaság, a rend, amit Sopron állomás legtöbb dolgozója ma már magáénak érez.

Megismerték *az életmentő vér* jelentőségét is. Tizenegy véradó keresi fel rendszeresen a véradó állomást és ad vért, hogy mások életét, egészségét mentse meg vele. Rendszeres véradó *Bruckner Károly*, aki példás segítőkészségével és jó munkájával egyaránt kivívta dolgozótársai megbecsülését.

Gulyás Istvánné is azok közé tartozik, akik az első sorokban fáradoztak az egészségügyi tömegszervezet helyi csoportjának megalakításáért. Kezdettől fogva titkára a Vöröskereszt-csoportnak, s igen nagy része van abban, hogy jól képzett aktívák terjesztik az állomáson az egészségügyi kultúrát. Most újabb terveken munkálkodik. Előadássorozatot indít a csoport, amelyen megtanítják a dolgozókat arra, hogyan lehet legeredményesebben védekezni a fertőző betegségek ellen. Ezekre az előadásokra a családtagokat is meghívják.

Sopron GYSEV állomás tehát abban különbözik a többitől, hogy a dolgozók a terv teljesítéséért vívott harc közepette nem feledkeznek meg annak legfontosabb tényezőjéről, a tervet valóra váltó emberről sem, és együttesen őrködnek egymás egészsége, testi épsége felett.

Magyar János

A vasúti MÖHOSZ-szervezetek is legyenek hazánk szocialista építésének és védelmének támaszai

Az a megtiszteltetés ért, hogy részt vehettem és felszólalhattam a *Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség* első országos konferenciáján. Felszólalásomban hangot adtam annak, hogy a vasutas dolgozók is mind nagyobb számban tömörülnek a szövetség soraiba, mert minden erejükkel munkálkodni akarnak szabad hazánk védelmének szüntelen erősítésén.

Örömmel számolhattam be arról, hogy *Hatvan* állomás MÖHOSZ-szervezete már eddig is eredményes, jó munkát végzett. ez évi tagszervezési tervünket már június 12-re, a megyei küldöttértekezlet idejére 200 százalékra teljesítettük. Különösen erős a kapcsolatunk a DISZ-szervezettel. Legutóbb belépett 61 új tagunk közül 30-an a DISZ-tagjai, az elsők között lépett szövetségünk tagjainak sorába *Kovács Jánosné*, a DISZ-szervezet titkára.

Szövetségünk is segíti a DISZ munkáját, mégpedig úgy, hogy külön is foglalkozunk azokkal a fiatal tagjainkkal, akik még nem tartoznak a DISZ-szervezethez és azon leszünk, hogy rövid időn belül megtalálják helyüket az ifjúsági szövetség soraiban.

A konferencia után még nagyobb erővel folytatom a munkát azért, hogy állomásunkon mintaszövetséggé fejlődjön a MÖHOSZ. Ehhez fokozott erőt adnak a konferencia iránymutatásai és az az elismerés, amelyben részesültem: a konferencián a szövetség országos központja *„Kiváló munkáért"* kitüntetéssel jutalmazta eddigi munkámat. Szövetségünket a magunk területén is hazánk szocialista építésének és védelmének fontos támaszává akarjuk tenni s ebben a munkánkban mindenkor a párt vezető és irányító szerepét érvényesítjük.

Szücs Ferenc,
a MÖHOSZ elnöke,
Hatvan vasútállomás.

A jó társadalombiztosítási munka a dolgozókról való gondoskodás alapja

A SZOT titkársága határozatilag mondta ki, hogy a szakszervezetek részesítsék *társadalombiztosítási jellegű oktatásban* az üzemi bizottságok elnökeit. A határozat alapján a területi bizottságok székhelyén konferenciákat tartottak a vasúti üzemi bizottsági elnökök részére. A konferenciák tapasztalatai azt mutatják, hogy *az oktatás eredményes volt:* az ÜB-elnökök behatóan megismerték a társadalombiztosítási teendőket, szakmai iránymutatást kaptak, gyakorlati munkájukban nagy hasznát veszik a tanultaknak.

Az üzemi bizottsági elnökök a konferencia után *alaposabban, tájékozottabban tudnak eljárni a dolgozók jogos kérelmei ügyében. Pécs állomás* üzemi bizottsága például a propaganda munkában hasznosította a kapott iránymutatást. A konferencia után az ÜB-elnök azonnal hozzáfogott az *egészségügyi albizottság* megszervezéséhez. *Budapest Keleti-pályaudvar* ÜB-elnöke *minta társadalombiztosítási tanácsot* épített ki. A konferencia anyagát felhasználja a társadalombiztosítási tanács aktíváinak továbbképzésénél. A *szentesi Építési Főnökség* ÜB-elnöke a konferencia anyagának gyakorlati hasznosításáért *versenyre hívta a hódmezővásárhelyi Pályafenntartási Főnökség ÜB-elnökét.* A verseny pontjainál a konferencia anyagának felhasználása alapján a társadalombiztosítási munka megjavításának szempontjait vették figyelembe.

A konferencia tisztázta a társadalombiztosítási tanács szervezeti kérdéseit, feladatait, a TT elnökének és titkárának hatáskörét. Ez korábban több ÜB-elnök előtt tisztázatlan volt.

De a konferencia után is van olyan ÜB, ahol nem hasznosítják az előadások anyagát. *Nagykanizsa állomáson* például a TT titkára még most is az üzemi bizottságtól elszigetelten végzi munkáját. A tanács munkája is hiányos, nem tartják meg rendszeresen az értekezleteket. A dolgozókról való fokozott gondoskodás elvét az üzemi bizottság elnöke csak úgy tudja biztosítani, ha a tanultak felhasználásával *a törvényben biztosított lehetőségek alapján érvényt szerez a dolgozók jogos kérelmeinek.*

Az oktatás eredményeit *a dolgozók is tapasztalják,* ezt bizonyítja az is, hogy a konferencia óta kevesebb panaszos levél érkezik a szakszervezethez. Az ÜB-elnökök ugyanis ismeretekkel gazdagodva eredményesebben tudnak foglalkozni a dolgozók szociális problémáival.

Az eredmények továbbfejlesztéséért az ÜB-elnökök ismertessék a konferencia anyagát a TT valamennyi aktívájával. Az üzemi bizottsági elnököket, a társadalmi aktívákat alaposabb, körültekintőbb munkára kell hogy serkentse az, hogy *az idei jubileumi vasútüzemi értekezlet irányelvei közé* — a szakszervezet szorgalmazására — *beiktatták a dolgozókkal való törődést is.* Ez arra hívja fel a figyelmet, hogy *az őszi forgalomban még nagyobb gonddal, lelkiismeretességgel és megértéssel kell intézni a szociális ügyeket.*

A hatnapos konferencia teljes eredményességét a társadalmi aktívahálózat szervezettebb, alaposabb munkájának kell igazolnia, különösképpen az őszi forgalom időszakában.

Szovjet művészek az Északi Járóműjavítóban

Nagyobb szovjet művészcsoport utazott át hazánkon, s több előadáson gyönyörködtette Budapest és néhány vidéki város közönségét. A szovjet művészek azzal tisztelték meg a magyar vasutas dolgozókat, hogy műsorukat az *Északi Járóműjavító „Pierre Semard"* kultúrotthonában is bemutatták. A ritka művészi esemény hírére zsúfolásig megtelt a tágas kultúrterem és a vasutas dolgozók elmerülten gyönyörködtek *Makszim Mihajlov* Sztálin-díjas, a Szovjetunió népművésze, a moszkvai Nagyszínház tagjának lenyűgöző énekében, *Tatjana Talahadze,* a Nagyszínház énekesnőjének szárnyaló dalolásában. Szűnni nem akaró tapsot váltott ki *Lev Jakovlev* énekművész, a Moszkvai Állami Filharmónia szólistájának, *Valentina Lass,* a Moszkvai Állami Esztrád Színház szólistájának, *Raisa Tizina* hegedűművésznek és *Inna Begamnak,* az Esztrád Színház csellóművészének száma is. *Valentina Galeckaja* és *Konstantin Rihter* balettművészeknek meg kellett ismételniök táncszámukat. Újra meg újra a függöny elé hívták bámulatos ügyességgel előadott számaikért *Margareta* és *Alekszandr Artamonov* zsonglőröket. *Maria Szegradova* zongoraművésznő, a *Moszkvai Filharmónia* szólistája zongorakísérettel és szép magánszámokkal egészítette ki a műsort, amelyet *Boris Brunov* sok humorral konferált.



Gróf József elvtárs üdvözli a szovjet művészeket
(Németh Gyula felv.)

A műsor végeztével a magyar vasutas dolgozók nevében *Gróf* elvtárs, a szakszervezet titkára üdvözölte a szovjet művészeket, megköszönve nekik a jelenlévők nevében a kitűnő szórakozást.

Miért áll a szegedi Vasanyagjavító nagy fúrógépe?

A szegedi *Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* dolgozói nem teljesítették áprilisi tervüket, de megfogadták, hogy májusban, júniusban pótolják a lemaradást. Májusban már sikerült is a tervteljesítés. Az üzemi átlag 132 százalék volt, a vállalat pedig 101 százalékra teljesítette tervét. Júniusban is 100 százalék felett voltunk. A jó eredményben nagy része van a lakatoscsoportnak. ott is a nemrég alakult *Bartók-brigádnak.* A brigád 138,3 százalékos átlaggal dolgozott májusban, a csoport pedig 126 százalékkal. A kiváló eredményhez hozzájárult *Pászi Gyula* művezető jó irányítása is. Ilyen munka láttán már meg mertük ígérni, hogy éves tervünket december 18-ra befejezzük.

Javultak az üzemben a műszaki feltételek is. A villanymotorokra fázisjavító kondenzátorokat szereltek, így kevesebbet állnak a gépek, zavartalanabbul folyik a munka. De azért akad hiba a gépek körül. Még januárban szétszerelték a nagy fúrógépet javítás céljából. *Április 4-re, majd május 1-re ajánlották fel a javítás elvégzését, de a gép még a mai napig sem készült el, noha minden anyag megvan hozzá.* Pedig nagy szükség lenne rá, mert a másik gép, amelyet beállítottak helyette, csak 65—70 százalékos munkát végez. Sürgősen helyezzék üzembe a nagy fúrógépet, hogy még nagyobb teljesítményekkel harcolhassunk éves tervünk határidő előtti befejezéséért.

Szendrei József,
MÁV szegedi Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

Tíz év után találkoztunk

A „Szocialista Vasútért" felszabadulásunk 10. évfordulójára és az ötödik vasutasnapra indított pályázatára beérkezett pályamű. A pályázat határidejét dolgozóink kérésére augusztus 15-ig meghosszabbítottuk.

A *„Szocialista Vasútért"* egyik korábbi számát böngészve, a címlapon egy fényképet találtam. Az alatta lévő szövegből megtudtam, hogy „Lovász Béla műszaki főellenőr, a Műszaki Kocsiszolgálat háromszoros sztahanovista lakatosa, a felszabadulási verseny során tett vállalását 129 százalékra teljesítette"... Lovász Béla?... Ismerősnek tűnt a név. Figyelmesen néztem a rotációspapíron kissé elmosódott képet. Őszülő hajú, munkazubbonyos, ötvenes férfi hajolt figyelmesen a satuba fogott munkadarab fölé... Lovász Béla!... Hosszan elnéztem a képet, többször átolvastam a szöveget... Emlékeztem...

★

... A gyászos emlékű 1944-es esztendő végét járta. A német megszállás és a nyilas terror őrülete vérgőzösen tobzódott. A büntetőszázad drótkerítéses barakktáborához újabb kis csoportot hajtott a szuronyos őrség. Ki tudja, honnan hozták őket, kik voltak, hogy kerültek ide?! Mindenki a saját bajával volt elfoglalva, szinte mindennapos volt újabb áldozatoknak a mi századunkhoz való kísérése, nem sokat érdeklődtünk az új jövevények kiléte után. Másnap már az új emberek is velünk jöttek munkára, velünk sorakoztak csajkával a kézben a nyomorúságos szójababfőzelékért, s egy-két nap múlva úgy ahogy, össze is barátkoztunk.

Abba a csoportba, ahol én már két éve szolgáltam, vagy a szolgálatvezető őrmester úr szavai szerint „munkámmal igyekeztem segíteni az ezeréves határok védelmét *(a front ekkor Vecsésnél állott)* és jóvátenni megszámlálhatatlan bűnömet, amiket a hungarista államnak szemben a plutokrata-liberál-bolsevista világ javára elkövettem", oda lett beosztva az új emberek közül egy. Korához képest öreg, törődött: látszott rajta, hogy nagyon megtörte az élet. Csendes, kevésszavú ember: magáról nem sokat beszélt, pesti lakatos volt, a vasút valamelyik pesti műhelyében dolgozott, onnan hurcolták el valamikor.

Nem sokkal odaérkezése után csoportunknak sikerült megszöknie. Budapestre tartottunk. A hallgatag vasúti lakatos is velünk jött. Nyomorúságos bújkálásunk alatt összebarátkoztunk és barátságunk csak szorosabbra fonódott, amikor megkínoztatásunk és megalázásunk utolsó előtti állomásaként a Józsefvárosi pályaudvar egyik külső vágányán ránkzáródott a deportálóvagon ajtaja.

Csaknem háromhetes vagonéletünk alatt sokat beszélgettünk. A csendes vasúti lakatos is beszédesebb lett. Apró mozaikokból lassan összetevődött előttünk eddigi hányatott, üzdelmes élete.

Húsz éve volt már a vasútnál, képzett szakmunkás, de nem vitte semmire. Órabéres volt. Dolgozott több fűtőházban, az Istvántelki főműhelyben is. Sokáig nem volt maradhatása sehol, az akkori főnökök nem szerették a *„túl okos proli"*-t. A besúgók siserehada gondoskodott arról, hogy a szolgálati főnökség tudjon róla mindent; hogy tudják róla azt is, miféle *„gyanús társasággal"* volt a budai hegyekben május elsején munka helyett; hogy Imrédyről hogyan nyilatkozott, s így tovább. Meg is lett a következménye: húsz év alatt nem érte el a kinevezést, néhányszor megjárta a Mosonyi utcai rendőrfogdát, amikor pedig 1942-ben résztvett a Petőfi-szobor előtti béketüntetésen már nem volt elég a Mosonyi utca, internálták. Csaknem egy évet töltött a Zemplén megyei Garany hírhedt internálótáborában. Súlyos betegséggel kísérték fel az internálótáborból újra a Mosonyi utcába, ahonnan — anélkül, hogy a közeli Szövetség utcában lakó családját láthatta volna — Nagykátára vitték Murai alezredes büntetőszázadába. Az egyik erdélyi büntetőszázad roncsaival került a mi századunkhoz.

Meggyötört vonásai megkeményedtek, szürke szemei felcsillantak, amikor a műhelyekben folyó harcokról, munkatársairól, a május elsejei budai kirándulásokról beszélt, s elborult szemmel emlegette családját, amelyről semmi biztosat nem tudott.

Dióhéjban ennyi, ami eseményekben gazdag, de rendkívül küzdelmes és nyomorúságos életéről a később bekövetkezett szenvedések, majd a tíz szabad esztendő gyorsütemű élete során megmaradt emlékezetemben.

A buchenwaldi koncentrációs táborba való megérkezéskor láttuk egymást utoljára. Ott különválasztottak és azóta nem tudtam róla...

★

Tíz év után így találkoztunk újra. Lovász Béla, mint következő példakép az újságban, én mint az újság olvasója. Melegség járta át a szívemet. Lámcsak, mi lett a Béla bácsiból! Tíz év előtt megvetett, kitaszított, megsemmisítésre ítélt haláltábortöltelék, ma a dolgozó nép vasútjának egyik büszkesége, háromszoros sztahanovista lakatos.

Legközelebbi pesti utamon felkerestem a munkahelyén. Ebédszünetben, a műhely gyönyörű, ragyogóan tiszta ebédlőjében beszélgettünk. A fehér abroszos, virágos asztal mellett elfogódottan ültünk egymás mellett. A haja valamivel fehérebb lett, de egyébként korát meghazudtoló friss, eleven a mozgása, arca telt, szemei csillognak. A viszontlátás örömei után percekig némán ültünk. Tíz év előtti emlékeinkben kutattunk, s a gondolatainkba merülve szívtt cigarettavégre mutatva megszólaltam:

— Emlékszel, Béla bácsi, mit nem adtunk volna negyvennégy végén egy ilyen szép, kövér csikkért?

Derűs tekintetén mintha felhő suhant volna keresztül.

— Hát el lehet azt felejteni? És szabad azt elfelejteni? — kérdezte, majd hirtelen megfogta a kezem. *— Tudod mit? Munka után várjál meg, elmegyünk hozzám. A feleségem is fog örülni neked! Egy kicsit majd elbeszélgetünk.*

Estefelé autóbuszon mentünk át a lakására, a Béke úti modern bérházba, egyikébe. Régi, Szövetség utcai, nyomortanyaszerű lakása helyett kapta ezt a kétszobás összkomfortos lakást pár évvel ezelőtt. A lakásban modern, új bútor, rádió, szőnyeg, csipkefüggöny. A falakon több oklevél, csoportkép, emléklap között két értékes olajkép és egy pasztell. A vitrinben a sztahanovista jelvények mellett két oldalról két kis vörös selyem jutalomzászló. Egy álló keretből fiatal katonatiszt képe mosolygott ránk. A fia: katonai mérnök.

Leültünk egy kis kerek asztal mellé. Bőrkötéses fényképalbum feküdt rajta. A családi képek között szép számmal voltak üzemi felvételek, ünnepi pillanatok rögzítései, egy zászlóavatási ünnepség, néhány balatoni és egy pár magas-tátrai csoportkép.

Kérdő tekintetemre Béla bácsi elmosolyodott:

— Nem sokat kell elmesélnem — kezdte. — Te nagyjából ismerted az életemet, a körülményeimet a múltban. A jelent itt láthatod. És amit nem látsz, amit csak elmondok, azzal sem büszkélkedni akarok... Hazatérésem után azonnal bekapcsolódtam a pártmunkába, résztvettem a romos műhely újjáépítésében, dolgoztam szívvel-lélekkel, de főleg tettekkel... És most itt tartok... Szeretnek, megbecsülnek... Jó munkámért jutalom üdülésen voltam a Magas-Tátrában... Egészségem is helyreállt, kiegyensúlyozott, nyugodt életet élek... Tizenhét elfogadott újításom van, az 1954-es vasutasnapon *„érdemes vasutas"* kitüntetést kaptam... Feleségem ugyancsak dolgozik, amellett tagja a kerületi tanácsnak, én alapszervi pártvezetőségi tag vagyok... Megelégedett, boldog az életem...

A konyha felől a felesége lépett be. A készülő vacsora ínycsiklandozó illata csapódott utána. Üveget és poharakat tett elénk. Béla bácsi töltött és felemelte az egyik poharat:

— A tíz szabad esztendőre!

Benedek Miklós
Miskolc

A termelékenység emelése, az önköltség csökkentése a távközlő és biztosító berendezési szolgálatnál

Népgazdaságunk további fejlődésének útját jelölte meg pártunk Központi Vezetőségének márciusi határozata, amelyből jelentős feladataink adódnak nekünk, vasutasoknak is. Szakszolgálatunk dolgozói is tudják ezt, amit felajánlásaik, a munkaverseny fejlődése bizonyít. Szakosztályunk intézkedési tervet készített, amelyben kitűzte a célt és megjelölte azokat a módszereket, amellyel el lehet érni szakszolgálatunknál azt, hogy a termelékenység 4 százalékkal növekedjék, a termelési költség pedig 3 százalékkal csökkenjen.

A terv betartása törvény

Célunk eléréséhez elsősorban a munka tervszerűségét kell biztosítani. Gyakran előfordult, hogy a tervben szereplő egyes munkák elmaradtak, helyettük mást végeztünk. Ennek oka az, hogy vagy a műszaki tervek nem készültek el időre, vagy nem érkezett meg a munkához szükséges anyag. Hogy ezt elkerülhessük, el kell érni azt, hogy a tervek a munkák megindulása előtt egy évvel készen legyenek. Nem szabad előfordulni — ami idáig sajnos gyakran megtörtént — hogy a dolgozók megérkeztek a munkahelyre és napokig nem tudtak dolgozni, mert az előkészület nem történt meg. Ez a jövőben elkerülhető, ha a munkák kivitelezését helyesen szervezzük, idejében gondoskodunk a szükséges anyagokról, tervekről, rajzokról.

Munkaverseny, munkafegyelem

A felszabadulási verseny eredményei megmutatták, hogy dolgozóink helyeslik a szocializmus építését és igyekeznek azt minél előbb megvalósítani. A versenylendületet nem szabad ellanyhulni engedni. Az irányítóknak, vezetőknek a vállalások teljesítésénél fellépő akadályokat el kell hárítaniuk, tanácsaikkal segíteni kell a dolgozókat. Ezt legjobban úgy tudják elérni, hogy a központi dolgozók a jól bevált patronálást tovább fejlesztik.

Nagy gondot kell fordítanunk a sztahanovista mozgalom fejlesztésére. Szakszolgálatunknál az idén csak 164-en értek el sztahanovista szintet, míg a múlt évben 310 sztahanovistánk volt. Pedig a sztahanovisták azok, akik a termelékenység emelését nagymértékben előre viszik, hiszen a munka ésszerűsítésével, az új munkamódszerrel, újítással, létszámemelés nélkül emelkedik a termelés.

A munkafegyelem megszilárdításánál is sok a tennivalónk. Az igazolatlan hiányzások, késések, korai eltávozások rontják a termelékenységet. Az elmúlt negyedévben 35 munkanap esett ki igazolatlan távollét miatt. A szerelőcsoport egyes dolgozói már pénteken eltávoznak munkahelyükről, vagy hétfőn a munkaidő megkezdése után állnak csak munkába. A heti munkaidőt kitöltik ugyan, de így 10—12 órát dolgoznak naponta, ami a minőség rovására megy.

Emeljük a szakképzettséget

A fenntartási munkákra 1950-ben vezettük be a normákat. Ezeket az élet már túlhaladta. Az építési munkáknál minél előbb át kell térni az egyéni darabbérezésről a komplex-normák alkalmazására. Ezzel az adminisztrációt nagymértékben egyszerűsítjük. Dolgozóinknak is előnyös, mert jobban be tudják osztani a munkájukat, ezzel keresetük nő, elszámolásuk egyszerűbb, áttekinthetőbb.

Karbantartó dolgozóink feladatai megnőttek, egyre több korszerű távközlő- és biztosítóberendezés épül, amelyek megkövetelik, hogy dolgozóink állandóan fejlesszék szakmai tudásukat. A szakképzettség emelése érdekében fel kell használnunk a szovjet szakirodalmat, el kell készíteni berendezéseink leírását, amit az oktatásnál fel kell használni.

Csökkentsük az önköltséget

A termelékenység emelése mellett nem szabad megfeledkezni az önköltségcsökkentést jelentő feladatainkról. Elsősorban a leszerelt berendezési tárgyak, jelzők, váltóállító-készülékek, távbeszélő-központok felújítását kell elvégezni. Nagy megtakarítást ért el a pécsi műhelyünk: ahol ócska sínekből kisebb méretű, egyszerűbb kivitelű jelzőket gyártanak. Ez a példa is mutatja, hogy a hulladékanyagot milyen jól fel lehet használni. Természetesen elsősorban az új anyagok felhasználásával kell takarékoskodni. A meglévő anyagokból minél több berendezési tárgyat, alkatrészt kell készítenünk a lehető legkisebb hulladékkal.

Az önköltségcsökkentés másik módja a helyes munkaerőgazdálkodás. Általában hajlamosak vagyunk arra, hogy a munkák határidőre való befejezését biztosítottnak lássuk és az előírt idő háromnegyed részében nem „kapcsolunk rá". Mikor azután veszélyeztetve látjuk a határidő betartását, több munkaerőt állítunk be, sokszor annyit, hogy akadályozzák egymást. Vagy ami gyakoribb, túlórában kell dolgozni, ami béralaptúllépést okoz. Mindkettőnek következménye az, hogy drágábban termelünk, tehát az önköltség nem csökken, hanem inkább emelkedik.

Szakszolgálatunk minden dolgozójának megvan a tennivalója a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtásában. Mindnyájunktól szívvel-lélekkel végzett munkát kíván. Feladataink nagyok, de olyanok, amelyek végrehajthatók és jobb jövőnk megalapozói.

Ambrus Imre
9/C. osztály

Javítsuk anyaggazdálkodásunkat

Ahhoz, hogy a vasút a feladatait jól elláthassa, nagy mennyiségű és sokféle anyagra van szüksége az üzem fenntartásához, a javítási és karbantartási munkákhoz. A vasút kb. 2000 felhasználó szolgálati helye közel 150 000 féle anyagot használ, amelyeket több mint ezer helyen tárolnak.

A MÁV anyagkészlete népgazdasági méretekben is jelentős értéket képvisel.

Az anyagoknak megfelelő időben, a szükséges mennyiségben és a kívánt minőségben a felhasználókhoz juttatása nagymértékben függ az anyagigénylés, a vasúton belüli elosztás, és a helyes anyaggazdálkodás megfelelő kialakításától.

Eddig nem volt az anyagkezelési és felhasználó szakszolgálatok dolgozóinak birtokában olyan egységes, átfogó, a MÁV sajátosságainak megfelelő utasítás, amely az összes tennivalókat rendszerbe foglalta volna az érvényben levő országos anyaggazdálkodási rendnek megfelelően.

Az anyagokat a tervek alapján kiutalásra küldték szét a szertárakba, a felhasználók részére. Ez a rendszer jelentős adminisztrációt kívánt, a felhasználási időszaknál gyakran több hónappal korábban kellett az anyagokat igényelni. Az idő közben esetleg megváltozott terv következtében a leküldött anyagra többször nem volt szükség. A feleslegessé vált anyagok visszajelentését a felhasználók, illetve a szertárak elmulasztották, így felesleges készletek keletkeztek. Ugyanakkor más tárolóhelyeken hiány mutatkozott, amely a tervteljesítést akadályozta.

Ezeknek az anyagoknak átcsoportosítása ismételt szállítási és adminisztrációs munkával járt. Az így keletkezett felesleges készletek gyakran veszélyes helyzetbe hozták pénzügyi gazdálkodásunkat és megszüntetésük a tárolóhelyek nagy számára és széttagoltságára való tekintettel nehézkes volt. Nem utolsósorban jelentett akadályt az anyagkiutalásos rendszerben a rendeletek nagy tömege és a végrehajtásukban mutatkozó lazaságok.

A dolgozókkal folytatott beszélgetések alapján szükségesnek és időszerűnek látszott az anyagigénylés, elosztás és készletgazdálkodás rendszerének megváltoztatása. Időközben az anyagtakarékosságra és az anyaggazdálkodás megjavítására, valamint az adminisztráció egyszerűsítésére vonatkozó párt- és kormányhatározatok is irányt mutattak részünkre a feladat végrehajtásához.

Ilyen előzmények után került sor a

G. 3. számú anyaggazdálkodási utasítás

elkészítésére és kiadására. Az utasítás szerkesztésénél legfontosabb irányelvnek azt tartottuk, hogy a gyakorlati élethez közel álljon, a zavartalan anyagellátás, korszerű készletgazdálkodás biztosítása mellett, minél kevesebb bürokratikus intézkedést tartalmazzon. Igen sok gyakorlati kérdés helyes megoldásához nyújtottak segítséget az egyes szakszolgálatok gyakorlati szakemberei. Különösen a KPM I/6. E., 7/D. III. és a 7. F osztályok, a budapesti igazgatóság Anyaggazdálkodási és Beszerzési Osztálya és az országos osztószertárak részéről kaptak a szerkesztők sok segítséget.

A kiadott új utasítás

részletesen meghatározza az anyagok igénylésénél, vasúton belüli elosztásánál követendő eljárásokat

— a jelenlegi anyagellátottság figyelembevételével. A szertárakban készletben tartható anyagok tárolási normáinak megállapítása a készletgazdálkodást egyszerűbbé, rugalmasabbá teszi, a normán felüli és felesleges készletek felszámolását meggyorsítja, az adminisztrációs munka egyidejű csökkentésével. Meghatározza a selejtezés módját és a selejtező bizottság tagjainak felelősségét.

Az anyagkiutalásos rendszer teljes megszüntetésére nem volt lehetőség, mert egyes anyagok népgazdasági fontosságukra való tekintettel országos viszonylatban is kötött gazdálkodásban maradtak. Ezeknek száma a szabadon beszerezhető anyagok javára 1955-ben jelentősen csökkent. A területi felelősség kiszélesítésével nagyobb önállóságot biztosítottunk a szertáraknak és a vasútigazgatóságok anyaggazdálkodási és beszerzési osztályainak. Ezzel egyidejűleg felelősségüket is jelentősen fokoztuk. A G. 3. számú utasítás az egyes anyaggazdálkodó szervek — felhasználók és szertárak — feladatait pontosan rögzíti, a gazdálkodás részfeladatainak ellátásában mutatkozó esetleges hibákért a felelősséget élesen elhatárolja.

Bízunk abban, hogy a kiadott anyaggazdálkodási utasítással közelebb kerültünk célunkhoz, az anyagellátás megjavításához. Ehhez azonban elsősorban az szükséges, hogy az anyaggal foglalkozó dolgozók, műszakiak és szertáriak egyaránt ismerjék az utasítást, tanulják meg az abban foglaltak helyes alkalmazását. Szorosan együttműködve, egymást segítve, minden erejükkel küzdjenek a jobb, zavartalanabb anyagellátásért.

Várkonyi Ferenc,
Anyagellátási Igazgatóság,
A. osztály.

Minek köszönhető a szervezett dolgozók számának emelkedése Budapest-Keleti pályaudvaron

Nem egészen egy éve *Budapest—Keleti pályaudvaron* még öt százalék volt a szervezetlen dolgozók száma. Jelenleg a dolgozók egy százaléka nem tagja a szakszervezetnek. Az állomás üzemi bizottsága, a műhelybizottsági elnökök és szakszervezeti bizalmiak ezeket is szeretnék mielőbb bevonni a szervezett dolgozók táborába.

Szívós, meggyőző munkát

Sokféle mód kínálkozik erre. A szakszervezeti bizalmiak nagyrésze a gyakorlatból ismeri is ezeket a módszereket, hiszen a négyszázalékos csökkenésben az ő felvilágosító munkájuknak is nagy része volt. Egyszer könnyebb máskor szívósabb meggyőző munka kellett ehhez. Meg kellett ismertetni minden ágát-bogát a szakszervezeti jogoknak — persze úgy, hogy a kötelességek se szoruljanak háttérbe — azokkal a dolgozókkal, akik szakszervezeti könyvecske nélkül kerültek az állomásra, vagy akiknek zsebükben volt ugyan a könyv, de tulajdonosuk hosszú ideje megfeledkezett a szakszervezetről.

Az eddigi szervezési eredményekhez hozzájárult, hogy a műhelybizottsági tagok, a bizalmiak nem voltak restek ismertetni a dolgozókkal a szervezettség fontosságát, a szakszervezet feladatait, segítségét, a megbecsülés, támogatás számos formáját. Ma már nem elérhetetlen egyetlen dolgozónál sem egy-egy színházjegy, mégis, milyen jóleső érzés, ha ajándékba, meglepetésként, jutalmul kapja az ember. Tartalmas, szép könyveket is aránylag olcsó áron lehet vásárolni — de mennyivel értékesebbé válik a könyv, ha belső lapján nevünket, munkánk, szorgalmunk dicséretét olvashatjuk.

A bizalmiak, a műhelybizottságok hívén beszámolnak arról is, hogy például legutóbb *Németh József, Szkala Pál, Molnár István* elvtársak jó munkájukért könyv, illetve színházjegy-jutalomban részesültek. Éppen így ismertetik csoportjuk tagjaival a többi jutatásokat, például *F. Kovács Barna, Kiss Gyula* hévízi, *Zergi Aranka* mátraházai, *Gleisza Istvánné* szántódi jutalomüdültetését.

Az alapszabály szerinti rendkívüli és egyéb segélyezésekről is rendszeresen értesülnek a dolgozók, ismerik, hogy az üzemi bizottság hogyan gazdálkodik az úgynevezett visszatérítéssel. Ez növeli a dolgozók bizalmát az üzemi bizottság iránt és érthetővé teszi előttük, hogy a tagdíjak pontos fizetésével is a maguk életét teszik szebbé. Példa erre *Tóth József* kapus esete, akinek öthónapos tagdíjelmaradása volt, de tekintettel szociális helyzetére és rokkantságára, az üzemi bizottság segélyben részesítette. *Tóth* elvtárs akkor belátta, hogy néhány forintnyi tagdíjhozzájárulásával a maga és dolgozótársai gyorsabb megsegítését mozdítja elő, s azóta egyike a leglelkiismeretesebb tagdíjfizetőknek.

Az üzemi bizottság, a műhelybizottságok, a bizalmiak a szakszervezeti munka minden ágát fontosnak tartják, nem mellőzik az apróbbnak látszó események ismertetését, nyilvánosságra hozatalát sem. Ilyen formán kell javítani munkájukat a forgalom műhelybizottságainak, bizalmijainak is, mert a még meglevő szervezetlen, pontatlanul fizető dolgozók zömében az ő soraikban, főként a kocsirendezők között találhatók.

Szabó Bandi pajtás levele

Rövid levelet hozott a napokban a posta. Tizenhat sor az egész, s csak akkor eszmélsz rá az ember, hogy mégis mennyi mondanivaló van ebben a néhány sorban, amikor már nem is a levelet látja maga előtt, hanem az íróját. Szabó Bandit, aki nagy büszkén úgy írta alá a levelet, hogy „tábortanácselnök", s persze a világért nem hagyná magát e fontos tisztségében „Bandinak" titulálni, sőt, még a levélben említett többi pajtást sem fokozza le Jóskává, Gyurkává, vagy Pistává, hanem így ír róluk: „Az ország legkülönbözőbb részeiből jöttünk össze itt, a gyönyörű répceszentgyörgyi vasutas üdülőtáborban Itt van velünk Szabó József pajtás, akinek édesapja hegesztő a Landler Jenő Járműjavítóban, Kövesdi György pajtás Szolnokról jött, édesapja az ottani fűtőház kiváló mozdonyvezetője, Vidos József pajtás — egyébként labdarúgócsapatunk egyik fő erőssége, s nem ő tehet róla, hogy a jól összeszokott helyi úttörőcsapat megvert minket — szombathelyi gyerek, édesapja a Járműjavító sztahanovista kocsifényezője és sorolhatnám a többi sok-sok pajtást, összesen 220-at".

Ugye, már ebben a néhány sorban is mennyi mindenről számol be Szabó Bandi — bocsánat, Szabó Endre tábortanácselnök pajtás. Arról, hogy a vasutas gyermekek idén megnyílt szakszervezeti üdülőjében vidám az élet, úgy futnak a sportolással, játékkal, szórakozással töltött napok, mint a gyorsvonat. A kastélyszerű épület — Mikes püspök „nyári" palotája volt valaha — a 30 holdas park, a frissvizű Répce-folyó, s a csodálatra méltó két mammutfenyő, amiből az egész országban csak nyolc darab van— mindmind a vasutas gyermekeké. És „prózaibb" élvezetekről is beszámol a levél, arról, hogy a napi ötszöri bőséges étkezés, a sok tej, sajt, vaj már legalább 300 kilóval gyarapította a tábor „állományát", vagyis jenkint — illetve pajtásonkint — átlag másfél kiló a súlygyarapodás. S ebben még nincs benne a tervezett lepényevő verseny várható eredménye.

Köszönjük a leveledet, Szabó Endre tábortanácselnök pajtás. Ha rövid volt is, sok örömet szerzett nekünk és szerez a vasutas édesanyáknak, édesapáknak is, mert munkánknak nagyobb jutalmát el sem lehet képzelni, mint ha boldognak tudunk titeket.

B. K.

Válasz, de nem magyarázat

Kedves *Galgóczi* elvtárs! Így szólítom meg, mert valóban kedves és udvarias volt a *Szocialista Vasútért* június 27-i számában hozzám intézett levelében. Kedves és udvarias volt a levélben említett eset alkalmával is, amikor június 18-án *Rákosrendező* állomáson arra kért, hogy mint mozdonyvezető lökjek ki egy kocsit az 5658. számú gyorstehervonatból. Kedves volt, de nem az utasítás szerint járt el, ami kötelező még egy esetleg elfogult, idegeskedő mozdonyvezetővel szemben is. Amikor ön arról értesült, hogy vonakodom az oda nem való kocsit kilökni, rá kellett volna írnia a tolatási időt a mozdonylapra és a beírást aláírásával ellátni, nem pedig esetleges félrevezető magyarázatot adni a tartalék helyzetéről, ami több esetben megtörtént, mint azt sok mozdonyvezető elvtárs tanúsíthatja.

Remélem nem gondolja komolyan Galgóczi elvtárs a tolatási idő kitörlését, hiszen a munkát elvégeztem. Különben is gondoljon azokra a tolatási műveletekre, amiket önöknek az állomási norma teljesítése és az élüzemszint elérése érdekében minden ellenszolgáltatás nélkül mi mozdonyvezetők elvégzünk.

Kívánom Rákosrendező állomásnak, nyerje el minél előbb a legmagasabb kitüntetést jó munkájáért. Persze ehhez az is kell: vonatai úgy legyenek összeállítva, hogy azokból ne kelljen kocsit kilökni indulás előtt. Befejezésül mégcsak anynyit: az általam elvégzett tolatás nem 12, hanem csupán 6 percig tartott.

Biró József mozdonyvezető,
Szolnok fűtőház.

*

„Hallgassuk meg a másik felet is" elve alapján közöljük Biró József válaszát, Galgóczi Nándor forgalmi szolgálattevő levelére. Megjegyezzük, azonban, hogy a válasz nem kielégítő, mert nem felel egyenesen arra, amiért a bírálatot kapta, tudniillik, hogy csaknem gorombán elutasította a tolatás elvégzésére vonatkozó kérést és hogy csak akkor volt hajlandó elvégezni, amikor a forgalmi szolgálattevő előzetesen beírt neki 40 perc tolatást arra a munkára, amit végül is saját bevallása szerint hat perc alatt elvégzett.

Szakszervezeti sportünnepség Debrecenben

A napokban rendezte meg a Törekvés SE városi elnöksége a debreceni nagyerdei Haladás-sporttelepen szakszervezeti sportünnepélyének döntőit. Az ízlésesen felújított sporttelepen reggel 9 órakor kezdték meg a felvonulásukat a sportolók.

Az ünnepélyes megnyitón a Himnusz hangjaira felkúszott a zászló, majd Frigyik Lajos elvtárs, a vasutasszakszervezet területi bizottsága elnökének megnyitó szavai után megkezdődött a küzdelem a legjobb atléta, kerékpáros és röplabdabajnok címért. Rég láttak a debreceniek ilyen heves küzdelmet, hisz ezen a versenyen dőlt el, hogy kik azok a legjobbak, akik méltóképpen képviselhetik a terület vasutas sportolóit az országos döntőn.

Az egyes versenyszámokban összesen 216 versenyző indult el. Az atlétikai számokban 138-an, a kerékpárversenyen 30-an és a röplabda döntőjében 48-an vettek részt. Az izgalmas sportversenyeken számos figyelemreméltó eredményt értek el a versenyzők. A 100 méteres futásban Győrfalvi Gyula a Debreceni Járműjavító sportolója 12,4 másodperces eredménnyel lett első. Ezer méteren Sztanek Ferenc (Debrecen állomás) győzött 2.54 perces idővel De jó eredmények születtek a 3000 m-es futásban, magasugrásban, gránátdobásban, távolugrásban, súlylökésben és az 5000 méteres gyaloglásban is.

A versenyen sajnos kevés sportoló nő állt rajthoz, így egyes női atlétikai számokban nem alakulhatott ki komoly küzdelem. Ez a hiányosság arra mutatott rá, hogy a sportköri szervező bizottságnak nagyobb figyelmet kell fordítania a dolgozó nők sportjára. Végső értékelésként mégis azt mondhatjuk el, hogy a Debreceni Törekvés jól szervezett versenye nagy fejlődésről tett tanúságot és sikeresen szolgálta a VIT jelvényszerző versenyek előkészítését is.

Orvosolni kell

Az egri fűtőház dolgozói derekas munkával teljesítették az élüzemszintet. Megérdemelnék, hogy jogos panaszukat orvosolják. A kanális olyan állapotban van, hogy veszélyes benne dolgozni. Ki kellene kövezni, de nincs rá hitel. A csatornák nincsenek befedve. Az anyagraktár tűzveszélyes. Szeretnék a dolgozók, ha egészséges fürdőjük, öltözőjük lenne. Azzal biztatják magukat, hogyha — a nehézségek ellenére — kétszer, háromszor teljesíteni fogják az élüzemszintet, felfigyelnek rájuk az illetékesek és megkönnyítik munkájukat.

Uglyai Sándor
főintéző, miskolci igazgatóság.

Segítsünk rajta



Borsosberény állomáson még mindig petróleum-lámpával vesződnek, holott 20 méterre az állomástól áramvezető huzalok már büszkén hirdetik hogy ezen a területen is kigyulladt a villany. Csupán 20 méter. Segítsünk rajta.
(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi ÉLET

HARMINCEZER KILOMÉTER A SZOVJETUNIÓ ÉS KÍNA VASÚTJAIN

Írta: Zsolt Róbert

II.

A VONAT ARÁNYLAG

sűrűn állt meg, másfél, két-óránkint következik egy állomás. A fülkében elhelyezett hangszóró pontosan tájékoztatja az utasokat, milyen város következik, mennyi ideig áll a vonat.

Nem egészen két nap alatt értük el az Uralt és utazásunk harmadik napján már *Ázsia* földjén, *Szibériában* robogott velünk a vonat. Szibérián keresztül öt napig tartott az út. Végigszeltük ennek a gyönyörű földnek a déli részét. Száz és ezer kilométereket vágtatott a vonat hatalmas fenyőerdők, nyíresek, megművelt földek, óriási ipartelepek között.

Mikor *Peking* felé utaztunk, még érintetlen fehér hótakaró lepte el a földeket, jégpáncél a folyókat, visszafelé azonban virág borította a réteket, az erdők kis tisztásait. Oyan volt a kép, mint valami virágos, mesebeli keleti szőnyeg, ami egész a látóhatárig borítja a földet. Óriási folyók szelik keresztül a tájat — az *Ob*, a *Jeniszei* és a többiek, amelyek öt-hatszor akkorák, mint a Duna. A vonat nem lassít a sokszor 1—2 kilométer hosszú hidakon, átrobog a folyók felett.

A NAGY SZIBÉRIAI

városok pályaudvarain hosszabb ideig áll a vonat; fél órát, háromnegyed órát, úgyhogy villamossal be is lehet utazni a varosba. Attól nem kell félni, hogy közben elmegy a vonat. Kilencnapos utunk alatt egyszer sem fordult elő, hogy akár egy-két percre is eltért volna a menetrendben megszabott időpontoktól. A vasutasok együttműködésének köszönhető ez. Odafelé például egyetlen esetre emlékszem, hogy nyílt pályán megálltunk — de akkor is csak egy-két percre. A visszafelé vezető utunkon sokkal nehezebb volt betartani a menetrendet. Utunk harmadik napján ugyanis új menetrend lépett életbe, de a mi vonatunknak még a régi szerint kellett befutnia Moszkvába. Nem bíztam benne, hogy időben érünk Moszkvába, mert a transzszibériai vonal hatalmas forgalmába elég nehéz beleilleszteni is egy rendkívüli express vonatot, nemhogy betartani pontosan a menetidőt. Ugylátszik nem jól ismertem a szovjet vasutasokat, mert alig két-háromszor fordult elő, hogy *„Megálly"*-jelzést kaptunk, de ezeket a párperces késéseket játszi könnyedséggel behozta a vonat és menetrendszerinti időben futott be Moszkvába.

PEKINGBE

utaztunkban az út legszebb részét a *Bajkál-tó* menti pár száz kilométeres szakasz jelentette. Odafelé menet még vastag jégpáncél borította a hegyek tövében hat és félszáz kilométer hosszúságban elnyúló tavat. A tavon fagákkal „országutat" jelöltek ki; a tó jégpáncélja ugyanis könnyedén elbírja a nehéz teherrel rakott kocsikat is. A transzszibériai vasút építésének idején a vágányokat is a tó jegére fektették. Ebben az időben folyt ugyanis az orosz—japán háború, a Bajkál menti pályaszakasz azonban még nem készült el, így nem volt összeköttetés az európai Oroszország és Kelet-Szibéria között. A forgalom ment is egy ideig a tó jegén, de végül is kudarcba fulladt a kísérlet, mert egy vonatot elnyelt a tó feneketlen mélysége.

Nem lehetett könnyű megépíteni ezt a vonalszakaszt. A Bajkál mentén 54 alagúton robog át a vonat és az egész pályát meredek sziklaoldalba kellett belevágni.

A BAJKÁL UTÁN

már 6 óra a különbség a moszkvai és a helyi idő között. A vonatok azonban a moszkvai idő szerint közlekednek. Menetrend szerint délután 6 órakor voltunk *Csitában*, a valóságban azonban már éjfél volt.

Érdekesek a szibériai pályaudvarok. Az állomásépület rendszerint beleilleszkedik a környék képébe. Nagyon ritkán látni azonos stílusban épült állomásépületet. Még a kis állomásokat is szobrok, szökőkutak díszítik. Igen tiszták, rendesek, elhanyagolt pályaudvart nem láttam egész utam alatt. A várótermek gondozottak, a személyzet szolgálatkész. A nagyobb pályaudvarokon telefonszolgálat van az utasok részére. Két órával a pályaudvar elérése előtt be kell jelenteni a vonatvezetőnek, melyik várossal akar az utas beszélni. Mire a vonat befut a pályaudvarra, a posta már kapcsolja a kért helységet. Az állomásokon szinte mindent beszerezhet az utas, amire szüksége van. A kisebb pályaudvarokon bazár van, a nagyobbakon külön kis illatszerbolt, gyógyszertár, a legfontosabb gyógyszerekkel (vény nem kell!) trafik, újságárus, üzlet, ahol közszükségleti cikkeket lehet vásárolni. Sok szibériai állomáson a kolhozok tejet, vajat, tojást, zöldséget árulnak úgy, mint nálunk a piacon. Minden állomáson áll egy kis épület, rajta felírás: *„kipjatok"*. Az épület falából vízcsap nyúlik ki; minden utas s a pályaudvar minden dolgozója díjtalanul kaphat forróvizet. Szükség is van rá Szibériában, mert télen 40—50 fokos a hideg errefelé, nélkülözhetetlen a forró víz (például azért is, mert az állomásokon szolgálatot teljesítő vasutasok állandóan teáznak).

HÉT NAPIG

éjjel-nappal robogott velünk a vonat Szibérián keresztül. Itt, ezen a vonalon láttam, milyen az igazi vasúti forgalom. Volt olyan időszak, amikor percenkint találkoztunk ellenvonattal. Hatalmas szerelvények voltak, legtöbbnyire 60 tonnás kocsikból összeállítva. Azt hiszem, csoportonkint indítják a vonatokat, mert 5—6 vonat után néhányperces szünet következett. Rengeteg személyszállító vonattal is találkoztunk. Valamennyi vonat fényes zöldre lakkozott. A távolsági vonatokon csak hálókocsi van, mert másképp nem lehetne egy hétig utazni. A kocsik berendezése ugyanolyan, mint a mi nemzetközi vonatunkon, csak az a különbség, hogy ezeken van egy egészen olcsó kocsiosztály, ahol három ágy van egymás fölé helyezve s az ülések nem párnázottak.

Utazásunk hetedik napjan értünk a szovjet határállomásra, *Otporba*. Rövid idő alatt kicserélték az egész szerelvény kerékpárjait, *(Kínában ugyanolyan a vágányok szélessége, mint nálunk)* megtörtént a hallatlanul udvarias vámvizsgálat és néhány perc múlva megérkeztünk *Kínába, Manázsuria* határállomására.

(Folytatjuk.)

LEVELEZŐINK írják

Megbecsült munka

A Diósgyőri Lenin Kohászati Művek bányavasútjánál, mint váltóőr teljesítek szolgálatot Perecesen. Május 16-án az úgynevezett újaknai vonalról tíz darab kéttonnás bányafával megrakott kocsisor megfutamodott. A megfutamodott járműveket a perecesi be- és kihaladó váltóknál páros féksaruval megfogtam. Tevékenységemért a miskolci igazgatóság 400 forinttal megjutalmazott.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani és kérem munkástársaimat, különösen a váltóőröket, hogy szolgálati ideiük alatt éjjel-nappal éberen őrködjenek és tegyenek eleget maradéktalanul szolgálati kötelezettségüknek — érdemes, megbecsülik munkánkat.

Hutter Gáspár
váltóőr, Pereces.

Fáradhatatlan ember

Zsemlye József, a Szolnoki Járműjavító ÜV futórészleg vezetője még a múlt évben elhatározta, hogy munkatársai segítségével egy derítőt épít betonból a tartálykocsikból kitisztított szenny felfogására. Az elhatározást tett követte. Késő ősszel fogtak a nagy munkához. Nem volt könnyű feladat. A szükséges beton és egyéb vasszerkezeti munkák elvégzéséhez alig került egy-egy szakember. A hosszú tél is erősen akadályozta a munkát, de most már készen van a hatvan méter hosszú építmény.

Zsemlye elvtárs, a hatalmas építkezés mellett a termelésről sem feledkezett meg. Részlege hónapról-hónapra túlteljesíti a tervet. Az első és második negyedévben több mint 400 darab középjavításos kocsit adtak terven felül. Elismerést érdemel a futórészleg összes dolgozójával együtt.

Csomor János
Szolnoki Járműjavító ÜV.

SPORT

A társadalmi munkatárs

Sportegyesületünk országos elnökségének Benczur utcai székházát gyakran keresik fel a Törekvés sportolói, a sportkörök vezetői.

Az elmúlt napokban pécsi kerékpáros szakosztály küldöttei jártak az elnökségnél.

— Pataki József sporttársat keressük — mondották.

Pataki elvtárs hamarosan előkerült, s szívélyes üdvözlés után „elrúnt" a pécsiekkel.

Alig múlt el egy negyedóra, s Pataki József mosolygó arccal ismét megjelent. Vidám tekintetéből kicsillant, hogy jó munkát végzett.

— Na Jóska, elégedettek voltak a pécsiek? — fordult kérdéssel Kövér László, az SE agitprop. vezetője a kezét megelégedetten dörzsölő Pataki felé.

— Úgy gondolom, hiszen már el is mentek, pedig ebből a helyiségből csak akkor mennek el hamar a „felek", ha kérésüket teljesítettük.

★

Ahhoz, hogy megérthessük Pataki József „sikerét" azt is tudnunk kell, hogy ki is Pataki József és milyen munkakört tölt be ilyen megelégedéssel?

Aki pár évvel ezelőtt gyakori látogatója volt a Millenáris pálya motorvezetéses kerékpárversenyeinek, annak emlékeiből egészen bizonyosan nem hiányzik Pataki József neve sem. Az izgalmas versenyek forró légkörében Pataki nevét igen gyakran követte hatalmas, elismerő taps. Sok-sok nagyszerű csúcseredmény fűződött nevéhez.

A kegyetlen „időmalom" sem tudta elszakítani a sporttól Pataki Józsefet, de neve után ma nem az áll: aktív sportember, hanem ez: társadalmi aktíva.

A Törekvés SE mellett kilenc társadalmi bizottság működik és köztük talán legjobban a kerékpárosoké. Nincs olyan kerékpárverseny, melyen már az első percektől fogva ne találkoznánk velük. Munkakörük igen sokrétű. Szervezik, rendezik, vezetik a versenyeket. S hogy mindezt milyen jól végzik, annak bizonyítéka, hogy az országos elnökségtől kiküldött munkatárs jelentése minden esetben az elismerés hangján emlékezik meg a kerékpáros versenyekről.

Nem kis munka hárul a társadalmi bizottságra. Budapest területén négy szakosztály, több, mint száz versenyzővel, az országban pedig huszonkét működő szakosztály, közel ötszáz taggal, nagy munkát ró a bizottságra.

Nem egyszer a társadalmi aktívák is kerékpáron járják az országot, edzéseket vezetnek, üzemi dolgozókat igyekeznek megnyerni a sportágnak, vagy éppen tanácsot adnak a Törekvés színeiben sportoló kerékpárosoknak.

Szeged, Szolnok, Kecskemét, Miskolc, és Debrecen sokszor látja a társadalmi aktívákat. Miskolcon minden bizonnyal még sokáig „emlegetni fogják" Pataki József látogatását.

— Miskolcon szomorúan tapasztaltam, hogy nem minden halad a legjobb úton, — mondja Pataki elvtárs. — A szakosztály az idén még nem rendezett versenyt, kerékpárosai egyetlen versenyen sem vettek részt. Későbbi ellenőrzésem során is ezt tapasztaltam. Az országos elnökség előterjesztésemre a miskolciak használatlanul heverő kerékpárjait, olyan szakosztálynak adta át, ahol nem a rozsda marja a gépeket, hanem az országút pora koptatja azokat.

Így kerültek a miskolci kerékpárok Pécsre, ahol a szakosztály eddigi példaszerű működésével méltán megérdemelte kerékpárállomanya növelését. A kerékpár „csere" nemcsak Pécs kerékpársportjának jelent majd előnyt, hanem a társadalmi aktívák megbecsülését is maga után vonja. Erre éppen Pécsett van nagy szükség. A helyzet ugyanis az, hogy a szakosztály kitűnően működik, de ugyanez nem mondható el a helybeli társadalmi bizottságról.

A Benczur utcából gyorsan és megelégedetten távozó pécsi kerékpárosok biztosan elmondják otthon, hogy ügyüket Pataki József, az országos kerékpáros társadalmi bizottság vezetője milyen gyorsan és helyesen intézte el. Ezen majd gondolkoznak nemcsak Miskolcon, hanem Pécsett is, s az elkövetkező időkben több megbecsüléssel beszélnek majd a társadalmi aktívákról. S ha ez így lesz, akkor a Mecsekalján is egyre nagyobb szerephez jutnak majd az eddig igen gyéren működő társadalmi munkások.

(m. i.)

HÍREK

— **Új üzemrész** építése kezdődött meg a Gyöngyösi Kitérőgyárban. Az építkezés a geo-üzem bővítésével kapcsolatos. Még ebben az évben megkezdik egy másik üzemrész, a sínhegesztő-telep építését is.

— **Újító értekezletet tartottak** a tapolcai vasutas szakszervezeti székházban. Az értekezleten a szombathelyi igazgatóságot Horváth József tervosztály-vezető képviselte, aki előadásban jelölte meg az újítómozgalom követendő útját.

— **A Diósgyőri Lenin Kohászati Művek vasúti forgalmának meggyorsítása** érdekében a gyár vezetősége a MÁV-val együtt új pályaudvart létesít. Az új rendezőpályaudvar építése július 18-án kezdődik meg. Az új pályaudvart 100 tonnás hídmérleggel is felszerelik.

— **Súlyos balesetet hárított el** *Varga II. János* mozdonyvezető, a Budapest—Keleti fűtőház dolgozója Tárnok állomáson. Dicséről elismerésben és 2500 forint pénzjutalomban részesült. *Egyed József Terézhalom* megállóhely állomáskezelője *Kunfehértó* és *Jánoshalma* állomás között történt vonatszakadásnál tanúsított éber szolgálattételével hárított el balesetet, 500 forint pénzjutalomban részesült.

— **Váltó-„szépségversenyről"** ad hírt Gödöllő állomás dolgozóinak ügyesen szerkesztett versenyhíradója. A híradás szerint a júliusi váltószépségversenyt a 8-es és a 31-es számú váltó nyerte. A verseny első díját, 150 forintot ezeknek a váltóknak „kozmetikusai", *Kúti Gábor* és *Gyenes Benedek* kapták.

— **Nagy sikerrel adták elő** a mátészalkai fűtőház kultúrcsoportjának tagjai Móricz Zsigmond „Nem élhetek muzsikaszó nélkül" című színdarabját. A darabot Győrtelek községben is bemutatták.

— **Jól sikerült faliújságkiállításokat szervezett** a budapesti igazgatóság politikai osztálya, *Győrött, Szolnokon, Vácott* és *Székesfehérváron* állították ki az igazgatóság területéről összegyűjtött legjobb faliújságokat. A kiállítások arról tanúskodtak, hogy a budapesti igazgatóság pártszervezeteinek faliújságai mind hathatósabban mozgósítanák a soronlévő feladatokra.

— **Csillagászati előadás** lesz Egerben, a vasutas szakszervezet kultúrtermében augusztus 3-án, 16 órakor. Hatvanban július 23-án tartanak csillagászati előadást.

LAKÁSCSERE

Elcserélném vasúti házban lévő kétszobás lakásomat hasonló, esetleg egyszobás magánlakásra. Cím: Raffay Árpád, Budapest, X., Kolozsvári út 37 fd. 2.

XX., kerület Ady Endre út 96. szám alatti egyszoba-konyha, előszobás villalakásomat (sertéstartás lehetséges) elcserélném egy vagy kétszobás MÁV lakásért, Budapest belterületén. Érdeklődni lehet: Lengyel Zoltán intézőnél a fenti címen.

HÁZFELÜGYELŐSÉG. Budapest, VIII., Baross tér 6 szám. MÁV épületben I. számú házfelügyelői teendők ellátására jelentkezni lehet. Feltételek: a jelentkező házaspár lehetőleg tényleges MÁV-dolgozó legyen. Nagy Budapest területén legalább szükséglakással rendelkezzen. A házfelügyelői teendőkkel együtt csere formájában egyszobás-konyhás lakást és a kollektív szerződésben előírt illetményt biztosítunk. Jelentkezés a budapesti igazgatóságnál.

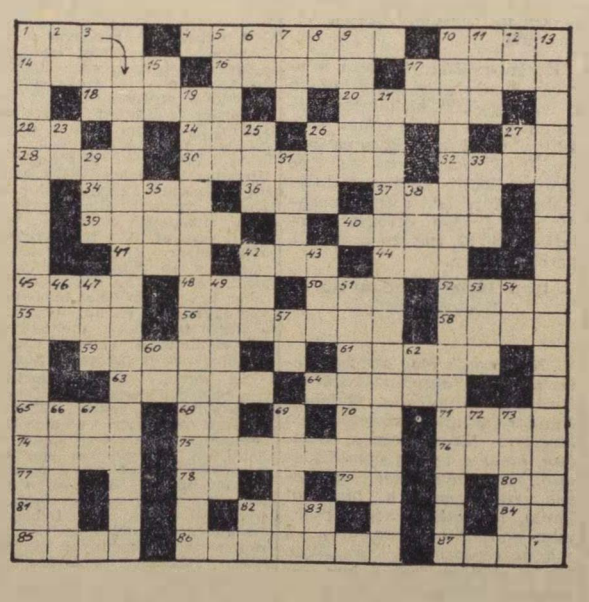
Székely Éva világcsúcsot ért el 400 méteres vegyesúszásban

Székely Éva, a Budapesti Törekvés olimpiai bajnok versenyzője 11-én délután sikeres kísérletet tett a 400 méteres vegyesúszás világcsúcsának megdöntésére. A csúcskísérletre a Törekvés Szőnyi úti uszodájában került sor. A világcsúcsot ezen a távon eddig a holland **Mary Kok** tartotta: 5:47.3-as idővel. Ezt a nagyszerű csúcseredményt a szakemberek nehezen megdönthetőnek tartották. Székely Éva tehát nagy feladatot vállalt azzal az elhatározással, hogy megdönti ezt az eredményt. Egyesületünk kitűnő úszónője azonban nem ijedt meg a feladat nagyságától, s alapos előkészület után bejelentette csúcskísérleti szándékát. Székely Éva nagyszerű teljesítményt nyújtott és 5:40.8-as eredményével a múltnak adta át a holland úszónő kitűnőnek tartott világcsúcsát. Székely Éva részeredményei a következők voltak: Pillangó: 1:17.3. Hát: 1:31.2. Mell: 1:30.5. Gyors: 1:21.8.

Keresztrejtvény XII.

Vízszintes: 1. Megszabta az őszi forgalmi feladatainkat. 4. Spanyol város. 10. Női név. 14. Fejlődő ipari városunk. 16. Olasz gyarmat volt. 17. Helyhatározó szó. 18. Kémény. 20. Sokaság. 22. Házi állat. 24. Svéd pénz. 26. K-val színes fém. 27. Gyermeksírás. 28. Sovány ló. 30. Rezdült. 32. Tölgytermés. 34. Férfinév. 36. Pusztít. 37. Vissza: szándék. 39. Tehén név. 40. Bérbevevő. 41. Megokolás. 42. Becézett fiúnév. 44. Ritka férfinév. 45. Fekete. franciául. 48. Elnie. 50. G-vel jár. 52. Győzelem németül. 55. Fel . . . 56. Ilyen rizling is van. 58. Idegen férfinév. 59. Mohamedánok zarándokhelye. 61. Faféleség (első kockába kettős betű). 63. Német fegyvergyárosa. 64. Posta idegen szóval. 65. Gyermekbodalom. 68. Azonos mássalhangzók. 70. Mozi mássalhangzói. 71. Nézzl 74. Mutatószó. 75. Trófát (első betű fölösleges). 76. Lásd: 74. vissz. 77. Rag. 78. Személyes névmás. 79. Téli sport. 80. Bánat. 81. Állati lakás. 82. Kopasz. 84. Kimondott betű. 85. Szeszes ital. 86. Takarító (harmadik kockába kettős betű). 87 Vízi növény. (Utolsó betű fölösleges).

Függőleges: 1. Kettős nevű megálló a szobi vonalon. 2. Maidnem van. 3. Határozatlan számnév. 5. Ütőrő köszöntés. 6. A 8. függőlegessel együtt becézett fiúnév. 7. Becézett női név. 9. Holtnyelv. 10. **Az üzemi bizottság tagja. 11. N. T. G. 12. Tiltó szó. 13. A közelmúltban feleződött be Lausanneban.** 15. Arany kezdete. 17. Mutatószó. 19. Ezért küzdenek jelenleg vasutas labdarúgóink. 21. **Öntödei munkás.** 23. Kötőszó. 25. Halfajta. 26. Tengeri állat. 27. Okozat szülője. 29. Birtokában van. 31. Idegcsillapító. 33. A növény része. 35. R. S. R. 38. Vissza: szaglószerv. 42. Aromája. 43. Mutatószó. 46. Véd. 47. Vissza: e napi. 49 Tisztítószer 51. Zsarnokság (harmadik kockába kettős betű). 53. Járom. 54. E. O. 57. Személyes névmás. 60. Krajcár rövidítve. 62. Részvénytársaság. 66. Egyszerű gép. 67. S. A. 69. Síneken fut. 72. Ellentétes kötőszó. 73. Ilyen vonat is van. 82. Termelőszövetkezet (második kockába kettős betű). 83. Sír.



Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 1, 10, 13, 21. Beküldési határidő: július 27. A XI-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Hűség a néphez, hűség a párthoz. Szolnoki csomópont. Helsinki Hegyeshalom—Záhony. Hatékonyabb ellenőrzés.

Könyvjutalmat nyertek: Erdei Józsefné, Tamási, Zrínyi utca 1., Túróczy László intéző, Dombóvár, Vörösmarty u. 71., Zsigmond János, Szolnok teherpu. Rakodási Főnökség., Dobai István hdgy., Budapest .

Olvasd, terjeszd a NÉPSZAVÁT!

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 30. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. JÚLIUS 25.



Ignácz István hegesztő 164 százalékos teljesítményével járul hozzá a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség terveinek teljesítéséhez.
(Kovács Géza felvétele.)

Emeljük a mozdonyok hasznos futását

A vasútüzemi értekezlet plenáris ülésén és szakmai tanácskozásain egyaránt előtérbe került mozdony- és kocsiparkunk helyzete. Az igazgatóságok őszi forgalmi értekezletein még áttekinthetőbb képet kaptak a vasutas dolgozók arról, hogyan, milyen műszaki feltételekkel fogunk hozzá az őszi forgalom nagy feladatainak a végrehajtásához.

Mozdonyhelyzetünket tekintve világosan meg kell mondani, hogy nincs elég vontatójárművünk, *különösen korszerű vontatójárművek nem állnak megfelelő számban rendelkezésünkre.* Az áruforgalom növekedésével a vasút műszaki fejlődése nem tartott lépést. A legfontosabb tehát az, hogy *minél gazdaságosabban bánjunk meglévő mozdonyparkunkkal, a hiányzó műszaki feltételeket szívvel, ésszel és győzniakarással pótoljuk.*

A szívvel végzett munka már sok akadályt legyőzött az előző években is, de most még erősebb helytállást kér népünk, pártunk, iparunk és mezőgazdaságunk a vontatás dolgozóitól — tehát még több szívet. Erős szívet, amely nemcsak a győzelmek elérésekor dobban forróbban, hevesebben, hanem akkor is erősebb ütemre serken, amikor nagy és nem könnyű sikerrel kecsegtető feladat adódik. Olyan szívet, amelyet még az esetleges kudarc sem tör meg, hanem éppen ellenkezőleg, elszánttá tesz. Gondolunk itt elsősorban arra a jelenségre, hogy *egyes mozdonyvezetők feltűnően hamar elvesztik túlsúlyvállalási kedvüket.* Igaz, a forgalom is hajlamos arra, hogy a mozdonyszemélyzet kedvét elrontsa a túlsúlyos vonatok továbbítása közben. Például a miskolci fűtőház kitűnő mozdonyvezetőjét, *Egerszegi Géza* elvtársat legutóbb tizenkétszer állították meg Hatvan és Miskolc között 1700 tonnás vonatával.

Azonban annak a mozdonyvezetőnek, aki a hármas jelszót magáévá tette, egy pillanatig sem szabad elfelejtenie, hogy mennyi minden függ az ő higgadt megfontolásától, meg nem alkuvó akaratától. A mozdonyparkot csak úgy lehet gazdaságosan kihasználni, ha *minden egyes mozdonynak emeljük a haszonkilométer teljesítményét,* ha annyi túlsúlyt továbbítunk vele, amennyit elbír a menetidő pontos betartásával.

A „szívvel" és az „ésszel" fogalma nem választható el élesen egymástól. Az a mozdonyvezető, aki szereti gépét, aki szívvel, szeretettel ápolja, gondozza, az ésszerűség követelményeinek is eleget tesz, hiszen a *jól karbantartott géppel magasabb teljesítményt képes elérni.* Az ésszerűség nem szorul külön magyarázatra, hiszen világos, hogy az a 424-es sorozatú mozdony amelyik 5—600 tonnával indul el, valóságos arculcsapását jelenti az ésszerűség és a gazdaságosság alapkövetelményeinek. Pedig találhatunk ilyen példát özönnel. Mint legutóbbi számunkban is szóvátettük, egyes vonalakon a közlekedő tehervonatoknak alig tíz százaléka visz túlsúlyt, sőt sokszor a vonatoknak alig néhány százaléka továbbít annyit, amennyit a menetrendfüggelék feltüntet, vagyis *a vonatokat még az előírt súlyig sem terhelik ki.*

A gazdaságosságról, a haszonkilométerek számának növeléséről szólva a *gép- és vonatravárásokról* is beszélni kell. A két tényező az utóbbi időben csaknem egyenlő arányt mutat, megközelítően annyi a géprevárás, mint a vonatravárás. Világos, hogy milyen hibák vannak a mozdonyok gazdaságos kihasználásánál. S ezek a hibák elsősorban abból fakadnak, hogy *nincs meg a szoros összhang a forgalmi és a vontatási szolgálat között.* A várakozásokat, az ácsorgásokat szeretik egymás számlájára írni. Pedig, ha a forgalom nem engedi időben a gépet a fűtőházba, a fűtőház csak késve tudja kiadni a forgalomnak. Nem vitás azonban az sem, hogy ha a mozdonyvezető nem tartja a menetidőt, ha a gépkarbantartás elhanyagolása miatt a vonalon vagy a fűtőházban váratlan javítások válnak szükségessé, sem a fűtőház, sem a forgalom nem tud tervszerűen gazdálkodni a mozdonnyal. Súlyos zökkenők, kiesések származhatnak abból is, ha a forgalom nem tájékoztatja a fűtőházat arról, hogy milyen tonnasúlyú, tengelyszámú vonathoz kéri a gépet, vagy ha a mozdonyfelvigyázó, a reszortvezető nem ismeri a gépek állapotát, személyzetét s nem megfelelő gépet ad.

Az őszi forgalom alapvető vontatási törvénye: *vonat nem várhat gépre.* Tehát a vontatás irányítóinak legfontosabb feladata, hogy az elegyáramlásnak megfelelően csoportosítsák át a mozdonyállagot, illetve előrelátó intézkedésekkel biztosítsák valamennyi vonat mozdonyszükségletét. Ugyanilyen törvényszerűséggel kell azonban biztosítani a forgalomnak is a mozdonyfordulók idejének betartását, a géprendeléseket lelkiismeretes mérlegeléssel kell leadni s a felsőbb vezetésnek minden alkalommal meg kell vizsgálnia, mi volt az oka a vonatravárásnak, ugyanis az eddigi gyakorlat azt mutatta, hogy jobbára csak a géprevárások ügyében folytattak vizsgálatot.

Az „ésszel" fogalmához tartozik, hogy mindig összefüggéseiben nézzük a vasút munkáját. Lássuk világosan, hogy *a mozdonyok jó kihasználása, haszonkilométer teljesítményük növelése az alapja minden eredményünknek.* Legyen az a kocsifordulóidő csökkentése, a vonalak átbocsátóképességének növelése, az összekapcsolt mozgalom kiterjesztése, az utazási sebesség növelése, a széntakarékosság. Mindebből egyenesen következik, hogy *a siker nagyrészének letéteményesei a mozdonybrigádok, a mozdonyvezetők és fűtők.*

A győzniakarás — az elmúlt, nem könnyű évek bizonyítják — szinte vérévé vált dolgozóinknak. *„Mi ismerjük az embereinket, ismerjük mozdonyvezetőinket, fűtőinket, lakatosainkat, műszaki vezetőinket, kommunistáinkat és ezért biztosan tudjuk: győzünk az idén is"* — mondotta az elismerés hangján a vontatási szakosztály vezetője s mi hozzátehetjük: *megismerte és elismerte jó munkájukat pártunk, egész dolgozó népünk.*

Az idén, amikor az őszi forgalom győzelemrevitelével egy távolabbi, de minden eddiginél szebb győzelmet: *második ötéves tervünk győzelmét* készítjük elő, győzniakarásunknak még erősebbé — valóban vérünkké kell válnia. A nagy feladatok csak a gyöngét ijesztik meg — az erőset megacélozzák. Bízzunk erőnkben, s akkor az idei őszi forgalom is*mét győzelmet és elismerést hoz.*

HŰSÉG A NÉPHEZ, HŰSÉG A PÁRTHOZ!

Vasutas DISZ-tagok országos aktíváértekezlete

Melegen tűz a nap, forró a levegő, de itt a Royal szálloda díszes kultúrtermében, a vasutas DISZ-tagok országos aktíváértekezletén mégsem az időjárás teszi izzóan lelkessé a hangulatot. A szívek melege forróbb a napnál, a vasutas ifjúság nagy feladatának tudata, az őszi forgalom sikerességéért folytatandó harc fűti a jelenlévőket.

Hűség a néphez, hűség a párthoz — ez az értekezlet jelszava, ezt hirdeti az elnökség fölött elhelyezett felirat, de ezt fejezi ki a résztvevők csillogó szeme is, ütemes tapsuk, ahogy köszöntik az elnökségben helyetfoglaló vezetőket, Balassa István elvtársat, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának munkatársát, Bognár Imre elvtársat, a vasút politikai főosztály vezetőjét, Bogyó Géza elvtársat, a vasút politikai főosztály helyettes vezetőjét, Kamuti Jenő elvtársat, MÁV vezérigazgató helyettesét, Fiók János elvtársat, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztálya vezetőjét és az értekezlet kedves vendégeit, a Német Demokratikus Köztársaság ifjú vasutasainak küldötteit, élükön Mai Günther elvtársat és tagjait, Gumnich, Lehman, Fleischer és Koch elvtársakat.

A vasutas ifjúság országos tanácskozását *Bognár* Imre elvtárs nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a párt Központi Vezetősége nagy jelentőséget tulajdonít az ifjúság között végzett szocialista nevelőmunkának. Ezért hozta a Központi Vezetőség 1955. május 27-én fontos határozatát az ifjúság közötti nevelőmunka megjavítására. A határozat feladatunkká teszi, hogy *pártszervezeteink biztosítsák a vasutas ifjúság szocialista nevelésének eszmei tisztaságát. Neveljük fiataljainkat párt és nép iránti hűségre, a szocializmus ügye iránti odaadásra, igaz hazafiságra, proletár internacionalizmusra, öntudatos fegyelemre, a munka szeretetére, kulturált magatartásra és a haza védelmére.* A vasút területén is mindenegyes párttag egyik legfontosabb pártkötelessége az ifjúság nevelése. Beszéde végén Bognár elvtárs a DISZ II. kongresszusának jelentőségéről beszélt, majd köszöntötte a keletnémet vasutaskküldöttséget és az értekezlet résztvevőit.

Ezután *Bogyó* Géza elvtárs mondotta el az értekezlet beszámolóját. Bogyó elvtárs beszámolójában idézte a vasutas fiatalok szomorú életét a népelnyomók Magyarországában, amikor a fiatalok sorsa a nyomor és a nélkülözés volt. A felszabadulás előtti években a vasutas fiatalok előtt elzárták az érvényesülés és a fejlődés útját — mondotta. Ezek az elzárt pályák most megnyíltak fiataljaink előtt, mérnökökké, technikusokká, kiváló szakemberekké képezhetik magukat. A régi időkkel szemben most nagy számmal dolgoznak a vasúton nők is, és a fiatalok közül sokan mint közép- és felsővezetők vesznek részt a szocialista vasút megteremtéséért folytatott munkában. A továbbiakban rámutatott arra, hogy *az eltelt 10 év alatt a vasutas ifjúság biztos támasza lett pártunknak, népi demokratikus rendszerünknek, szívvel-lélekkel vettek és vesznek részt a vasút legnehezebb feladatainak a megoldásában, lelkesen támogatják a Szovjetunió vezette béketábor harcát.*

Az elmúlt évek tapasztalatai azt igazolják, hogy az ifjúsági mozgalom eredményeinek forrása és továbbfejlődésének alapja a marxista—leninista párt vezetése. *Ifjúsági szövetségünk csakis nagy pártunk vezetésével képes arra, hogy biztosan vezesse a fiatalok seregét. Mint ahogy élőlény nem élhet napfény és víz nélkül, úgy a DISZ sem élhet és virágozhat a párt vezetése nélkül* — hangsúlyozta.

A pártvezetés biztosítása a vasúti munkában azt jelenti, hogy a DISZ egész tevékenységével a párt főirányvonalának megvalósulását szolgálja.

A pártvezetés megköveteli, hogy valamennyi vasutas DISZ-szervezetünk küzdjön a párt politikájának megvalósításáért, a párthatározatok végrehajtásáért.

A továbbiakban az előadó rámutatott arra, hogy a pártvezetés biztosításáért kemény harcot kell folytatni az ellenséges erők és a káros jobboldali nézetek ellen, melyeket feltárt a Központi Vezetőség márciusi és áprilisi határozata. A mi fiataljaink az újért, a fejlődésért akarnak harcolni. A pályafenntartási fiatalok krampács helyett alávérőgéppel akarnak dolgozni, a járműjavítók és fűtőházak fiataljai azt várják, hogy új gépeket kapjanak, hogy ne legyen anyagproblémájuk és jobb legyen a szerszámellátás, az állomások fiataljai korszerű automatizált állomásokon akarnak szolgálatot teljesíteni. *Mindez csak a szocialista iparosítás keretén belül, a nehézipar elsődleges fejlesztése útján valósulhat meg.* Ezért kell a fiataloknak is minden erejükkel harcolniok a jobboldali torzítások ellen, a párt vezetőszerepének érvényesítéséért.

Ezután Bogyó elvtárs elmondotta, hogy az utóbbi időkben a vasutas DISZ-szervezetek, különösen a DISZ II. kongresszusára készülve, számbelileg és szervezetileg egészségesen fejlődtek. Fokozódott a vasutas fiatalok hazafias nevelése, a Szovjetunió iránti hűsége. Megerősödött az ifjúság kulturális nevelése és mind többen kapcsolódtak be a sportmozgalomba.

Az elmúlt öt esztendőben tovább erősödtek, fejlődtek vasutas DISZ-szervezeteink. De bőven van még tennivaló — mondotta az előadó, majd rámutatott arra, hogy

a vasutas DISZ-alapszervezetek vezetői még mindig elhanyagolják a szervezeti életet,

ritkák a vezetőségi ülések, taggyűlések, ifi-napok. A DISZ-csoportok munkája zömében csak a DISZ-bélyegek eladására korlátozódik. A hibák fő oka a kollektív vezetés hiánya, a DISZ-bizottságok szerepének lebecsülése. Mindez kihatott arra, hogy a vasutas DISZ-szervezetek tömegbefolyása még mindig nem kielégítő. A vasút területén több mint 25 000 azoknak a fiataloknak száma, akik a DISZ korosztályához tartoznak. Ennek ellenére *a vasutas fiataloknak csupán 50—55 százaléka DISZ-tag. A taglétszám növekedését elsősorban az akadályozza, hogy egyes DISZ-vezetők nem tömegszervezetnek, hanem valamiféle „legjobbak egyesületének" tekintik a DISZ-t,* ahol semmi keresnivalójuk nincs rakoncátlan, esetleg fegyelmezetlen fiataloknak. A DISZ csak akkor erősödhet, ha szétzúzza ezeket a helytelen nézeteket.

A továbbiakban hangsúlyozta Bogyó elvtárs, hogy a DISZ-szervezeteknek a fiatalokat elsősorban termelőmunkájukban, legfőbb élettevékenységükben kell segíteni. Ez a DISZ legfontosabb feladata, és ezen a területen a DISZ már nagy eredményeket ért el. *A vasutas fiatalokat ott lehetett találni a vasút legnehezebb feladatainál és ott lehet találni őket ma is.* Végezetül hangsúlyozta az előadó, hogy a fiatalok előtt álló legfontosabb feladat az őszi forgalom segítése, a DISZ II. kongresszusának, és a X. vasútüzemi értekezlet határozatainak megvalósítása. A DISZ tagjainak fogadalma: *hűség a néphez, hűség a párthoz* — váljék a vasutas fiatalok életének legfőbb tartalmává.

(Bogyó elvtárs beszéde után megkezdődött a tanácskozás. Az értekezlet lapunk zártakor még tart, a hozzászólások ismertetésére legközelebbi számunkban visszatérünk.)

Alkotmányunk ünnepe és a vasutasnap tiszteletére

227.500 tonna áru terven felül

A vasútüzemi értekezlet és az igazgatósági őszi forgalmi értekezlet nyomán felélénkült a verseny *Budapest-Ferencváros* csomóponton. A dolgozók elhatározták, hogy *augusztus 1-től 14-ig vasutasnapi műszakot tartanak.* Vállalták, hogy a műszak alatt tehervonati menetrendszerinti indítási tervüknél 104, kocsitartózkodási tervüknél 107, kocsikifutási tervüknél 107, vonatterhelési tervüknél pedig 105 százalékos eredményt érnek el. Az egy vonatra eső tonnamennyiséget júliusban 800 tonnáról 832-re, augusztus 20-ra 863 tonnára, szeptemberre a tervezett 850 tonnáról 876 tonnára növelik. *Ez a vállalás 227 500 tonna áru terven felüli továbbítását teszi lehetővé a harmadik negyedévben.*

A pályafenntartási dolgozók az élüzemszintek maradéktalan teljesítésével, a vontatás dolgozói 2800 tonna szén megtakarításával, három százalékos önköltségcsökkentéssel és az összekapcsolt mozgalomban 210 000 tonna túlsúly továbbításával kívánnak hozzájárulni a csomópont jó munkájához.

Tizenkét mozdony helyett tizenöt

Járóműjavító vállalataink az őszi forgalom sikeres előkészítése érdekében, a vasutasnapra és az alkotmány ünnepe tiszteletére értékes vállalásokat tettek. Az első sikerekről a *Landler Jenő Járóműjavító ÜV* számol be. Jelentik, hogy *július 20-ig a kiszabott 12 mozdony helyett 15 mozdony futójavítását végezték el.* Ennél a munkánál *Szemén László* kazánkovács és brigádja 144 százalékos eredményt ért el. A kocsiosztály dolgozói is bekapcsolódtak a nemes versengésbe és július második dekádjában kimagasló terviteljesítéssel büszkélkedhetnek.

Három állomás versenye az élüzem címért

Bátaszék állomás dolgozói nagy lelkesedéssel tették meg felajánlásaikat a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére. Az egyéni vállalásokkal egyidejűleg mind a forgalmi, mind a kereskedelmi brigádok párosversenyre hívták egymást. Az állomás *Kaposváron* kívül párosversenyre hívta *Sárbogárd* állomást is.

Bátaszék állomáson máris kiváló teljesítményt ért el *Zádori Ferenc* forgalmi szolgálattevő, aki hatodik hónapja tartja a sztahanovista szintet. Brigádjában dolgozik *Pécsi Mátyás* érdemes vasutas, tolatásvezető akinek teljesítménye állandóan 110—120 százalék között mozog. A brigád jó munkáját segíti *Sillei Antal* és *Kővári János* váltókezelők lelkiismeretes szolgálattétele is.

A miskolciak már augusztusi tervükön dolgoznak

Az élüzem címet viselő *Miskolci Járóműjavító ÜV* dolgozói már az első félévben 21 nap előnyre tettek szert a terv teljesítésben. Előnyüket azóta is tartják ami azt jelenti, hogy *július 15-én már augusztus 8-i tervükön dolgoztak.*

A versenyben kiválik *Zsiros József* megmunkáló üzemi esztergályos, aki 18 hónapja sztahanovista szinten dolgozik s ezzel jogosultságot szerzett „a szakma kiváló dolgozója" jelvény másodszori megszerzésére, valamint az ezzel járó pénzjutalomra. Teljesítménye rendszeresen 150 százalék körül van. Kiváló munkát végez *Takács Ernő* mozdonylakatos is, akinek 140 százalékos teljesítménye szintén hozzájárul a jó eredményekhez. *(Pál István leveléből.)*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A jó előkészítés fél győzelem

Felkészülés a pártoktatási évre a váci Pályafenntartási Főnökség alapszervezeténél

Október közepén kezdődik az új oktatási év, de sikeressége jórészt már a napokban, hetekben, az oktatási év előkészítésénél eldől. A jó előkészítés fél győzelem, a felkészülés elmulasztása legtöbbször az oktatás sikertelenségéhez vezet. Az előkészítés, a helyes kiválasztás hatással van arra, hogy a hallgatók végigtanulják-e az évet, gyarapodnak-e tudásban, tovább szilárdul-e világnézetük, vagy pedig gyenge színvonalú foglalkozások lesznek, s a hallgatók javarésze „lemorzsolódik".

A váci Pályafenntartási Főnökség pártszervezeténél már most előreveti árnyékát az új oktatási év sikere. Miből lehet erre következtetni? Elsősorban abból, hogy *a felkészülés már az elmúlt oktatási év befejeztével megkezdődött.* A zárófoglalkozások idején a pártvezetőség és a propagandisták megvitatták az oktatás tapasztalatait és ezt a zárófoglalkozáson részletesen megbeszélték a hallgatókkal. Az általános tanulságokat taggyűlésen ismertették, itt döntöttek el azt is — mérlegelve a kommunisták politikai tudásában elért fejlődést — hogy *az új oktatási évben a párthatározatnak megfelelően nagyobb figyelmet fordítanak a politikai gazdaságtan tanulmányozására.*

Elhatározásuk helyes. A szocializmus építése, a vasút gazdaságosságáért folytatott harc el sem képzelhető anélkül, hogy a kommunisták és elsősorban a vezetők ne ismerjék a szocializmus gazdasági alaptörvényét, a termelékenység, az önköltség alakulásának elvi problémáit és mindazokat a kérdéseket, amelyekkel megismertet a marxista politikai gazdaságtan.

Valamennyi aktíva tanul

Az új oktatási évben két politikai gazdaságtan I. tanfolyam lesz. A pártszervezet ezenkívül indít egy marxista-leninista alapismeretek tanfolyamot is. *Nagy szükség van erre, mert a politikai iskolák elvégzése után itt készülnek fel a párttagok arra, hogy a következő években az SZKP története, a politikai gazdaságtan, a magyar párttörténet és a filozófiai szakosított tanfolyamokon eredményesen tanulhassanak.* Hét párttag kivételével az alapszervezet tagságának 80 százaléka vesz részt szervezett oktatásban. *A pártvezetőség minden tagja, valamennyi aktíva tanul.* Ezt úgy érték el, hogy egyetlen hallgatónál sem sértették meg az önkéntesség elvét. A már említett taggyűlés után *Mészáros Gyula* párttitkár vezetésével a pártvezetőség és *Pék István* propagandista részvételével elbeszélgető bizottság alakult.

A bizottság egyénenként beszélgetett el a kommunistákkal és számos pártonkívüli dolgozóval, hangsúlyozva, hogy számít rájuk a pártszervezet az új oktatási évben. A szakmai vezetőknek gazdasági funkcionáriusoknak, tömegszervezeti vezetőknek a politikai gazdaságtan jelentőségéről beszéltek és elérték, hogy ezek az elvtársak — miután az előképzettségük megfelelő — vállalkoztak a politikai gazdaságtan tanulására. A többi elvtársnál is figyelembe vették a képzettséget, a tanulásban való jártasságot az eddigi tanulmányi eredményt.

A bizottság tervszerű munkáját egy *„beszélgetési naptár"* is „biztosította" *amelyben feltüntették, melyik napon kivel fognak beszélni, s erre előre felkészültek.* Volt akivel a bizottság több alkalommal is foglalkozott.

Nem maradt el az eredmény

Pető Imre ifjúmunkás. DISZ-tag nem akart részt venni az oktatásban. Hogy miért? Május elsején nem vett részt a felvonuláson és amikor távolmaradása oka iránt érdeklődtek tőle, megsértődött, bár maga is érezte, hogy nincs igaza. De makacs volt és kijelentette: nem tanulok. A párttitkár elvtárs megmagyarázta neki, hogy helytelen úton jár. Tehetséges fiatalember, akinek szüksége van arra, hogy képezze magát. Ez a beszélgetés eredményes volt és *Pető Imre* is tanulni fog.

Kocsis Teréz más miatt húzódozott az oktatástól. Nemsokára férjhez megy és ez bizony sok gonddal jár. „Nincs időm tanulni." De ez a véleménye megváltozott a második beszélgetés alkalmával. Rájött, hogy a tanulásra, a fejlődésre nemcsak a lányoknak, hanem az asszonyoknak is szükségük van.

A beszélgetések alkalmat adtak arra is, hogy jobb tanulásra serkentsék azokat, akik tavaly nem értek el képességüknek megfelelő fejlődést. Az a konferencia, ahol tavaly *Benedek* elvtárs tanult, magasabb fokon folytatja tanulmányait, de őt nem osztották be közéjük, mert szorgalmával nem voltak elégedettek. Amikor *Benedek* elvtárs ezt megtudta, először elkeseredett, aztán ígéretet tett: a nyarat felhasználja arra, hogy kiegészítse tudását.

Az oktatási év előkészítése az alapszervezetnél egészében jónak mondható. Vannak azonban kisebb hibák, amelyekről mégis szólni kell. Vonatkozik ez elsősorban az idősebb párttagokkal való foglalkozásra. Az üzemi bizottság elnökének, *Kőhegyi Ferenc* elvtársnak például az a véleménye, hogy a tanulás már nem neki való, és emiatt kényszeredetten vállalkozott a tanulásra.

Hasonló a helyzet *Urbán* elvtárssal, a kovácsműhelyből, aki azt mondotta, hogy a kalapácsot még elbírja —, de a könyvet már nehezen veszi a kezébe. Kétségtelen, hogy az idősebbeknek nehezebben megy a tanulás. Éppen ezért *a pártvezetőségnek feladata, hogy bátorítsa őket, magyarázza meg, hogy az idősebbek tanulását megkönnyíti gazdag élettapasztalatuk és ha az elmélet nehezebben is megy, segít nekik a pártvezetőség.* Ha kívánják, adnak segítségül melléjük konzultánst. Meg lehet győzni ezeket az elvtársakat is, hiszen számos hozzájuk hasonló idősebb kommunista szívesen vállalkozott a tanulásra. *Várfalvi* elvtárs például szintén túl van az ötvenedik éven, mégis így beszél: *„Még eddig minden évben tanultam és az idén is tanulok. Nagyon fontos ez. A dolgozók között, akikkel egész nap együtt vagyok gyakran hallok olyan kérdéseket, amelyekre politikai ismereteim bővítése nélkül nem tudok megválaszolni. Márpedig a kommunista adjon mindenre választ, mindenre helyes magyarázatot a dolgozóknak."*

Ez a helyes beszéd, ezt kell megértetni valamennyi párttaggal és tagjelölttel. Ezt sürgősen pótolni kell és fel kell készülni arra, hogy az új oktatási év kezdete előtt, szeptemberben, még egyszer minden hallgatóval elbeszélgessen a pártvezetőség.

Nemzetközi ÉLET

HARMINCEZER KILOMÉTER A SZOVJETUNIÓ ÉS KÍNA VASÚTJAIN

ÍRTA: ZSOLT RÓBERT

III.

CSAKNEM KÉT HÓNAPOT

töltöttem *Kínában*. Jártam délen, Kína trópusi tájain, jártam a *Jangce* középső folyásánál, beutaztam *Mandzsuriát*, megismerkedtem Kína nagy kikötővárosaival. Sokat utaztam ennek a gyönyörű, hatalmas országnak a területén, de minden túlzás nélkül állíthatom, hogy sohasem fárasztott a vonatutazás. A kínai vonatok — bár berendezésük nem olyan tökéletes, mint a Szovjetunióban — kényelmesek, gyorsak, pontosak, a vonat személyzete pedig annyira udvarias és szolgálatkész, hogy soha egyetlen utasnak sem lehet panasza.

Mielőtt Kínába mentem, sokat olvastam Kína egykori közlekedési viszonyairól és nehezen tudtam elképzelni, hogy néhány esztendő alatt gyökeresen változtatni lehetne ezen. A csangkaisekista Kínában soha nem volt üzemben valamennyi vasútvonal, a vonatok rendetlenül közlekedtek. Érkezésüket, indulásukat ritkán jelezték előre, úgyhogy az utas néha napokig várakozott a pályaudvarokon, s mikor végre megérkezett a vonat, legfeljebb a tetején kapott helyet és így utazhatott napokig, ezer és ezer kilométereken keresztül. Ha az ablakon keresztül be is jutott a vonatba az utas (ez volt a szokásos bejárat a kocsikba) — akkor se nagyon kapott ülőhelyet, mert a kalauzok csak tetemes borravaló lefizetése után voltak hajlandók ülőhelyet biztosítani. A vonatokat ellepte a piszok, a por, a szemét, a mosdóban sohasem folyt víz.

ILYEN VOLT A KÍNAI VASÚT,

s ráadásul a japánok elleni háborúban és a felszabadító harcok során még a vasútvonalak, a kocsipark jórésze el is pusztult. *Északkelet-Kínában*, ahol a legsűrűbb a vasúthálózat, a mozdonyok 80 százaléka, a személyszállító kocsik 40 százaléka, a teherkocsik 25 százaléka, a talpfáknak csaknem a fele megrongálódott. 1951 óta Északkelet-Kína forgalma csaknem megkétszereződött. Rövid idő alatt újjáépítették Kína egész vasúthálózatát. A kínai vasutak utasai számára azonban a fejlődés nem annyira a számokban nyilvánul meg, hanem abban, hogy ha az utas megváltja a menetjegyét, akkor pontosan tudja, melyik nap, melyik vonat hányadik kocsijában van biztosítva számára ülő-, illetve fekvőhely.

Ha a vonat befut egy pályaudvarra, üres peront talál. A torlódások elkerülése végett ugyanis a forgalmasabb pályaudvarokon az utasokat nem engedik ki még a vonat érkezésekor sem a peronra. Megvárják, míg a leszálló utasok zöme elhagyja a pályaudvart. Ezalatt a felszállók fegyelmezetten sorbaállnak a peron bejáratánál. A beszállás szintén nyugodtan, fegyelmezetten történik. A kocsik ajtajánál álló kalauzok udvariasan, gyorsan igazítják útba az utasokat. A jegyeken feltüntetik, melyik kocsiba, hányas számú helyre érvényes, tehát nincs semmi ok tolakodásra, vitákra. A helyi. pár száz kilométeres vonalakon közlekedő vonaton nincs helyjegy: a peronbejáratnál sorbaálló utasokat az üres kocsik felé irányítják, s ha több utas lenne, mint amennyi ülőhely van (ez ritkán fordul elő) azonnal új kocsit csatolnak a szerelvényhez.

A VONAT INDULÁSÁT

a peronra felszerelt hatalmas villanycsengő, vagy harang jelzi. A jelzés után egy perccel indul a szerelvény. Az egy perc alatt a jegyvizsgálók még gyorsan körülnéznek, nem maradt-e egy-egy fegyelmezetlen utas a peronon. Szívükön viselik az utasok érdekeit, gondosan ügyelnek arra, le ne maradjon valaki. Minden kocsiba hangszórót szereltek fel: bejelentik a következő pályaudvar nevét, a tartózkodás idejét, sőt felhívják az utasok figyelmét, nézzenek jól körül a fülkében, nem felejtettek-e valamit ott, tanácsokat adnak, hol szálljanak meg az illető városban, hogyan közelítsék meg a város középpontját, sőt beszámolnak az illető város nevezetességeiről is. (A kínai vonatok hangszórójára azonban az európai utasok általában haragszanak. A Szovjetunióban a fülkékben helyezik el a hangszórót, az utas akkor zárja el, amikor akarja, a kínai vonaton azonban reggeltől este 11 óráig egyfolytában szól a zene, vagy hallatszik az előadó hangja — nem éppen kis hangerővel.)

Az állomások hangszóróiból is rendszeresen hallani közérdekű közleményeket. *Sanhájkuan* állomáson például a Nagy Kínai Fal történetéről hallhattak az utasok. Ennél a városnál, a tengerparton kezdődik a Nagy Fal és szeszélyesen, sok száz kilométeren keresztül, hegyek gerincein kanyarog az ország belseje felé. Az állomás felüljáróiról jól látni a hatalmas, háromemelet magasságú, 2000 éves falat, amelynek a tetején két kocsi is kényelmesen elfér egymás mellett.

KÜLÖN KELL BESZÁMOLNI

az utasok és a vasúti személyzet becsületességéről. Egyszerűen elképzelhetetlen, hogy a kínai vonaton valamit elveszítsen az ember. Egyik nap például nem találtam az ezüst cigarettatárcámat. Este, mikor vacsorázni mentem, az étkezőben az asztalunkon ott volt a tárca: ebédnél ottfelejtettem. Ebéd és vacsora idején nyugodtan hagytuk nyitva a fülkénket, soha nem is gondoltunk arra, hogy valami holmink eltűnhetne. A hangszóróból gyakran hallani a bejelentéseket, hogy ilyen és ilyen tárgyat találtak, átvehető a vonat parancsnokánál.

Számomra nem volt ez nagy meglepetés, mert egész kínai utam egyik legmegragadóbb élménye volt a kínai ember becsületessége. Sanghájban láttam például elárusító nélküli üzletpultot, ahol a vevő sajátmagát szolgálja ki és utána odamegy a kasszához, bemondja mit vett el és annak alapján fizeti ki az árut. Hasonló ehhez a kínai telefonfülke is. Nincs automata berendezés: ha valaki telefonálni akar, leemeli a kagylót és máris tárcsázhat. Ha sikerült kapcsolást találni, akkor egy 4 fenes papírpénzt dob a fülke oldalán lévő kis ládikóba. Azt mondják, soha sincs hiány, inkább többlet szokott lenni, mert ha nincs aprópénze a beszélőnek, gyakran egy-két fennel többet dob a ládikóba.

Visszatérve a vasútra, feltétlenül be kell számolnom a tisztaságról. A vasúti kocsikat a kalauz átlag óránkint söpri, két óránkint pedig felmossa. Ragyog minden a tisztaságtól és az az érzésem, hogy ez a nagy tisztaság készteti rendre az utasokat. Nem látni, hogy valaki szemetelne a vonaton. Nagyon szeretik a rendet és a tisztaságot Kínában.

Néztem a kínai mozdonyokat. Csillognak a tisztaságtól. Üzemzavar egyszerűen nem fordul elő, olyan gondosan átvizsgálják a mozdonyt indulás előtt. Az is igaz, hogy 7000—7300 kalóriás szénnel fűtik ezeket a gépeket: nem zihál, nem fárad a kínai mozdony.

(Folytatjuk.)

A komáromi vasútasok vezetnek a Komarnóval folyó versenyben

Július 16-án a csehszlovákiai *Komarno* állomás dolgozóinak népes küldöttsége hozta a fellobogózott Duna-hidon át a két határállomás között folyó verseny győztesének, *Komárom* állomás dolgozóinak a vándorzászlót.

Rétfalvi Ferenc, ÚB-elnök megnyitó szavai után *Denk Dezső* állomásfőnök elmondotta, hogy csupán két pont különbséggel győztek a magyar vasutasok, ez pedig arra figyelmeztet, hogy a legközelebbi negyedévben fokozottabban kell helytállni. Utána *Vladimir Sedlacek*, Komarno állomásfőnöke üdvözölte a vándorzászlót elnyerő magyar vasutasokat.

A budapesti igazgatóság képviseletében *Tóth János* elvtárs, igazgatóhelyettes beszédében hangsúlyozta, hogy a komáromi híd elkészültével Szob, Hegyeshalom és Rajka túlzsúfoltságának enyhítésére Komárom határ-átmenetben ez év január elsején felvették a forgalmat és májustól kezdve Komárom közös határállomás lett.

A gyakorlat hiánya persze még jelentkezik. Hiba, hogy a később érkezett elegy gyakran korábban kerül kiléptetésre a helyhiány miatt. Hosszú a fuvarokmányok kezelési ideje. Csehszlovák részről hiányosság, hogy a rendkívüli vonatokhoz kért gépeket vontatott ütemben adják, vagy a megrendelést nem minden esetben teljesítik. Mindezek ellenére a két ország vasutas dolgozói szoros és elmélyült baráti kapcsolatuk segítségével egyre jobban kiküszöbölik a nehézségeket, s arra törekednek, hogy menetrendszerinti, gazdaságos átmeneti forgalmat teremtsenek. Hangsúlyozta, hogy a határállomások dolgozóinak jó munkája az őszi forgalom egyik lendítő ereje kell, hogy legyen.

Peter Angel elvtárs, az érsekújvári politikai igazgatóság vezetője, majd *A. Keszeg* elvtárs, a pozsonyi igazgatóság helyettes vezetője szólalt fel. Mindketten üdvözölték a proletár nemzetköziség szellemében dolgozó két nép vasutas fiait. *Anton Balázs* elvtárs, a pozsonyi vasutas szakszervezet elnöke ezután az ünneplők lelkes tapsa közepette átadta a vörös-selyem vándorzászlót a komáromi vasutasoknak.

Bán István elvtárs a szakszervezeti központ elnöksége és a budapesti területi bizottság nevében üdvözölte a verseny élenjáróit. Arra hívta fel a magyar vasutasok figyelmét, hogy munkájukat a márciusi határozat szellemében végezzék. Javasolta, hogy a komplex-brigádmunka megjavítása érdekében *Sturovo és Szob* állomások most kötött új versenyszerződését alapulvéve a jövőben ne pont szerint, hanem százalék alapján értékeljék az eredményeket.

Denk elvtárs zárószavai után a vendégek jólsikerült kultúrműsorban gyönyörködtek. A két határállomás vasutasai azzal az elhatározással búcsúztak el egymástól, hogy a tapasztalatok felhasználásával tovább javítják a közös határállomás munkáját.

Fiatal kínai vasutasok



A Kínai Népköztársaság legkorszerűbb vasútja a Csang-csu vasút. Vonalhosszára jellemző, hogy több mint 5000 ifjú vasutas végezte el a vasútvonalhoz tartozó technikumot. Képünkön a mozdony szerkezetét magyarázza az előadótanár a hallgatók egyik csoportjának.

(UJ Kína Hírügynökség felv.)

LEVÉL A SZOVJETUNIÓBÓL

Budapest Keleti-pályaudvar dolgozóinak

Kedves Barátaink!

Megindult a baráti levelezés közöttünk. Nagyon örültünk, mikor a válaszlevelet megkaptuk. Minden műszakban, minden műhelyben felolvastuk és dolgozóink nagy érdeklődéssel hallgatták. Nagy megelégedéssel értesültünk új munkasikereitekről, Szamosvölgyi Ferenc brigádjának kiemelkedő eredményeiről, amely brigádnak sikerült elérnie, hogy minden vonat pontosan, menetrend szerint induljon.

A Bjelorussz Pályaudvar dolgozói, mint ahogy a szovjet vasúti szállítási dolgozók mindnyájan, most hatalmas munkalendülettel dolgoznak. Azon dolgozunk, hogy méltóképpen készüljünk fel nagy ünnepünkre, az Összszövetségi Vasutas Napra.

A szocialista munkaverseny új erővel lángolt fel. Az utasok figyelmesebb ellátásáért, a vonatok százszázalékosan menetrendszerű indításáért folyó harc jegyében folyik a verseny.

*Sok dolgozónk igen szép eredményt ért el ebben a versenyben. Jakov Mityin kocsirendező tolatási tervét 120—130 százalékra teljesíti, a lehető leggyorsabb idő alatt összeállítja a vonatot. Kitűnő állapotban tartja a váltókat Olga Krasznova fővált*ő*r. Nyina Buharszkaja forgalmista és Szergej Andrejev tolatódiszpécser elérték, hogy az indítási grafikont pontosan betartsák.*

*A pályaudvari dolgozók közül az utasokkal való első*rendű *bánásmód terén kitűnik Alekszandra Zibenkó pénztáros*n*ő, Mihail Krasznov pályaudvarügyeletes, Alekszandra Alekszina, aki az anyák és gyermekek várótermének felelőse, Eve Kozij peronellenőr és még sokan mások.*

Befejezésül, kedves barátaink, kívánunk Nektek új munkasikereket, győzelmeket a szocializmus építése, a békeharc terén.

Várjuk válaszotokat.

A Moszkva Városi Bjelorussz Pályaudvar dolgozóinak megbízásából

Ivanov állomásfőnök,
Majsztruk párttitkár,
Komolova helyi bizottsági titkár

AZ ŐSZI FORGALOM LEBONYOLÍTÁSA MINDEN VASUTAS DOLGOZÓ BECSÜLETBELI ÜGYE!

A budapesti igazgatóság őszi forgalmi értekezlete

Az országos vasútüzemi értekezlet megszabta a legfőbb irányelveket az őszi forgalom lebonyolításához. Az igazgatósági értekezletek feladata sajátos viszonyaikra alkalmazni azokat. Ezt a munkát végezte el a budapesti igazgatóság július 19-én megtartott értekezlete, megtárgyalva az igazgatóság konkrét feladatait az őszi forgalomban.

Az *Északi Járóműjavító* kultúrtermében a mozgalmi és szakmai vezetők, élenjáró dolgozók előtt *Gróf* József elvtárs, a szakszervezet titkára elnöki megnyitójában rámutatott, hogy a budapesti igazgatóságra, mint a legnagyobb területű és az ország szívét, a fővárost kiszolgáló igazgatóságra hárul a legnagyobb feladat az őszi forgalomban. A szakmai és mozgalmi vezetőknek, az élenjáró dolgozóknak az a feladatuk, hogy felkeltsék az ebből fakadó *felelősségérzetet* valamennyi dolgozóban.

Napi ötezer kocsimegrakás

Arató Károly elvtárs főigazgató előadói beszédében arra hívta fel a jelenlévőket, hogy az igazgatósági értekezletet július végéig minden nagyobb gócponton kövesse a csomóponti értekezlet. Az augusztusi termelési értekezleteken az egyes munkahelyeken beszéljék meg a helyi feladatokat.



Arató Károly főigazgató elvtárs az értekezlet beszámolóját tartja. Mellette Gróf József elvtárs, a szakszervezet titkára és Benkovits Dezső elvtárs, a Budapesti Igazgatóság vasútpolitikai osztályának vezetője. (Kovács Géza felvétele.)

A célkitűzésekről szólva kiemelte, hogy az igazgatóság területén előreláthatólag *szeptemberben 5, októberben 10, novemberben 2 százalékkal kell fokozni a kocsimegrakást.* Ez azt jelenti, hogy *a csúcsidőben a napi kocsimegrakások száma eléri az ötezret, esetleg meg is haladja azt.*

A kocsiforduló azonos az országos célkitűzéssel, az állomások részére megállapított kocsitartózkodási egységidőt szintén az országos célkitűzésnek megfelelően 15 százalékkal kell csökkenteni. A tehervonatok átlagos terheléséből az országos átlag fölött kell kivenni részét a budapesti igazgatóságnak: szeptemberben legalább 806, októberben 802, novemberben 788, decemberben 794 tonna kell, hogy legyen az átlagos terhelés. Az egy kocsira eső átlagos hasznos terhelést szeptemberben legalább 14,8, októberben 14,9, novemberben 15, decemberben 14,9 tonnára kell emelni. El kell érni, hogy a hasznos teher aránya szeptemberben legalább 50,6, októberben 50,6, novemberben 51,4, decemberben 51 százalék legyen. A kocsiforduló csökkentése érdekében az igazgatóság területén a rakodási időt szeptemberben a feladásnál 5,95 órára, a leadásnál 6,25, októberben 5,81, illetve 6,31, novemberben 5,87, illetve 6,46, decemberben 6,27, illetve 6,72 órára kell csökkenteni.

A kisorozás nélküli javításokat úgy kell fokozni, hogy ezek mennyisége szeptemberben 3600, októberben és novemberben 4800, decemberben 3800 kocsi legyen. Különös nyomatékkal hívta fel a figyelmet a túlsúlyos és az összekapcsolt mozgalom fejlesztésére, az ácsorogtatások megszüntetésére, *elsősorban a budapesti körvasúton*, majd a pályafenntartási szolgálatnak a vágányzárak, lassújelek csökkentésére vonatkozó feladatait ismertette sok más között.

A széleskörű, színvonalas vita során a felszólalók egymásután jelentették be maguk és dolgozótársaik nevében, hogy vállalják és elvégzik ezeket a feladatokat. *Csontos* III. János, a ferencvárosi fűtőház utazó mozdonyfelvigyázója megfogadta: a maga hatáskörében gondja lesz rá, hogy ne legyen ácsorgó mozdony, gépreváró vonat. *Aradi* Mihály kocsimester (Budapest—Kelenföld állomás) a kocsiforduló leszorítására tett fogadalmat.

Kun Dezső elvtárs, a politikai főosztály munkatársa hangsúlyozta, hogy *a pártszervezetek mozgósító, irányító munkájának az őszi forgalomban fokozottan kell megnyilvánulnia.* A pártszervezeteknek elő kell mozditaniuk a termelés fokozását. Tanulmányozzák jobban a termelési eredményeket és szüntelenül támogassák a szakvezetőket. *Fel kell számolni azt a helytelen módszert, hogy a pártfunkcionáriusok kiveszik a munkát a szakvezetők kezéből.*

Juhász János, a ferencvárosi pályafenntartási dolgozók nevében ígérte, hogy a *Budapest Ferencváros* rendező—*Soroksár* állomás közötti felépítménycserét július 31-ig befejezik.

Ordódi Jánosné, a Pest megyei tanács képviseletében üdvözölte a tanácskozást. Kifogásolta, hogy az igazgatóság és egyes állomások nem mindig kérik a tanácsok segítségét a szállítási problémák megoldásához. Minden járási tanácsnak van szállítási előadója, akinek az a feladata, hogy a szállítható felek és a vasút munkáját összehangolja. *Követésre váró példának hozta fel Gödöllő állomást*, amely mintaszerű kapcsolatot épített ki a járási tanáccsal és komplexbrigád szerződés alapján fennakadás nélkül szolgálja ki a szállítható feleket.

Bagdács János, a budapesti Rakodási Főnökség vezetője arra hívta fel a szolgálati vezetőket, hogy pontosan arra az időre kérjenek munkaerőt a főnökségtől, amikor a kocsi be van állítva a kirakási helyre, mert a dolgozók várakoztatása növeli a munkaerőhiányt. *A munkadíj utalványozásnál szűnjön meg a liberalizmus, se többet, se kevesebbet ne utalványozzanak, mint amennyi az elvégzett munkáért jár, a munkát szigorúan ellenőrizzék, hogy megszűnjenek a bércsalások.*

Hasznos József, Gödöllő állomás főnöke helytelenítette, hogy olyan állomásokon — mint például Gödöllő —, ahol nincs tartalék- és tolatócsapat, a versenytényezők között szerepel a kocsimozgatás, a menetrendszerűséget pedig nem veszik fel a versenytényezők közé. *Szücs István* a 9/C. osztály vezetője ígérte, hogy a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat mindent elkövet a forgalom és a kereskedelem segítésére. Kérte a vontatási szolgálatot: a mozdonyok csak a kijelölt helyeken salakozzanak, hogy ne rongálják a szigetelt síneket. Felhívta a pályafenntartási dolgozókat, hogy kapcsolódjanak be a szigetelt sínek gondozásába. *Kovács János*, a néphadsereg tisztje a honvédség üdvözletét tolmácsolta a vasutas dolgozóknak, majd többek között *Kádár Miklós* ismertette Budapest—Ferencváros állomás dolgozóinak vállalását, amelyben szerepel *a harmadik negyedévi terv 3 százalékos túlteljesítése is. Halmai Ferenc*, Budapest—Kelenföld állomás helyettes főnöke bejelentette, hogy erősítik a kapcsolatot Ferencvárossal, hogy ne legyen zavar a vonatok fogadásánál.

Benkovics Dezső elvtárs, a politikai osztály vezetője hangoztatta: *rendkívül fontos, hogy a termelési értekezleteken minden egyes dolgozó megkapja a maga feladatát, de ez magában nem elég, tudni kell azt is, miért kell a feladatokat végrehajtani. A fokozott felvilágosítás a pártszervezetek egyik legfőbb dolga legyen.*

A felszólalások után *Kerényi Rezső* elvtárs, az 1. szakosztály vezetője *a miniszter elvtárs nevében sok sikert kívánt a budapesti igazgatóság dolgozóinak az őszi forgalom lebonyolításához.* Ennek érdekében felhívta a figyelmet az utasítások betartására és a gazdaságos üzemvitelre.



Az értekezleten a Pestmegyei Tanács nevében Ordódi Jánosné beszélt a tanácsok és a vasút kapcsolatáról. (Kovács Géza felvétele.)

Arató elvtárs válasza után *Gróf* elvtárs záróbeszédében a *vasutasnapi versenyműszak* megszervezésére hívta fel a jelenlévők figyelmét.

A pécsi igazgatóság dolgozói megvitatták az őszi forgalom teendőit

(Tudósítónktól.) Az ünnepi díszbe öltöztetett pécsi SZOT székház virágokkal ékesített nagytermében július 19-én tartották meg *a pécsi igazgatóság őszi forgalmi értekezletét. Magyari István* elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője arra hívta fel a részvevőket, hogy a március 4-i párthatározat szellemében beszéljék meg az őszi forgalom problémáit.

Tóth József elvtárs, az igazgatóság vezetője a feladatok ismertetése során rámutatott, hogy *Baranya megyében a közepesnél jobb termés várható.* Ehhez járulnak a pécsi szénmedence bányászainak vállalásai, a nagyipari üzemeknek a húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozásából eredő tervtúlteljesítései. Mindez azt jelenti, hogy *az igazgatóság szállítási feladatai alaposan megnőnek az őszi forgalomban.* A feladatok megoldásához szükség van a *vonatok átlagos terhelésének növelésére, a túlsúlyos mozgalom továbbfejlesztésére, az összekapcsolt mozgalom kiterjesztésére. Igazgatósági viszonylatban el kell érni a 2,1 napos kocsiforduló.* A munkához a pártszervezetek és az üzemi bizottságok segítségét kérte.

Közben megérkeztek az értekezletre a *német* vasutasok hazánkban tartózkodó képviselői közül *Werner Lindner, Helmuth Scholz* és *Günther Mai* elvtársak, akiket az értekezlet lelkes tapssal köszöntött. Magyari igazgatóhelyettes elvtárs pedig meleg szavakkal üdvözölt.

Reinhardt Jenő elvtárs, a pécsi fűtőház főnöke ismertette ezután az igazgatóság őszi forgalmi célkitűzéseit, majd megkezdődtek a hozzászólások.

ÉLÉNK, SZÍNVONALAS VITA

Sánta József elvtárs, a vasút politikai osztály helyettes vezetője arról beszélt, hogy a politikai nevelőmunka fontos feladata legyen a még mindig jelentkező jobboldali nézetek felszámolása. Elengedhetetlenül szükséges az őszi forgalom sikere érdekében *a DISZ-fiatalokkal való nagyobb törődés is. Kinczli József* elvtárs, a területi bizottság elnöke a szakszervezet legodaadóbb támogatását ígérte meg a szakvezetőknek, hogy az igazgatóságok versenyében Pécs visszaszerezhesse az első helyet. *Kövesi Károly* sztahanovista főmozdonyvezető a nagykanizsai fűtőháznál előforduló hibákat sorolta fel. Legjobban gátolja az őszi forgalom lebonyolítását, hogy *10—12 órát várnak szerelésre a gépek.* A nehézségek ellenére a nagykanizsai vontatási dolgozók mindent elkövetnek az őszi forgalom sikere érdekében.

EGY KEDVES JELENET

Kedves jelenet következett ezután: a pécsi Mátyás király utcai iskola úttörői virágcsokrokkal üdvözölték az értekezlet részvevőit és a német vendégeket, akiket piros úttörőnyakkendővel is megajándékoztak. A vendégek nevében *Mai* elvtárs köszönte meg a megtiszteltetést és német vasutas-jelvénnyel viszonozta az ajándékot.

Bódogh József hozzászólásával folytatódott a tanácskozás: az újítómozgalom fejlesztésére szólította fel a szakmai és a mozgalmi vezetőket. *Dicső Csaba*, a Tolna megyei Terményforgalmi Vállalat küldötte felszólította az igazgatóság dolgozóit, *tegyenek meg mindent a gabona gyors elszállítására és pontosan, lelkiismeretesen végezzék a mérlegelést.* Vállalta: mindent el fog követni, hogy a gabona ki- és berakása simán menjen. *Gerecs István*, Pécs állomásfőnöke kijelentette, hogy a Központi Vezetőség határozata alapján három irányelv vezérli állomása dolgozóit: a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése és az anyagtakarékosság. *Gátai Szilárd* mérnök a fűtőházi dolgozók támogatását ígérte meg az őszi forgalmi célkitűzések megvalósításához.

A politikai főosztály képviseletében *Csorba* elvtárs arra szólította fel a pártszervezeteket, hogy a szakvonali munka segítése érdekében vezessenek be újabb meg újabb agitációs és nevelő módszereket. *Büki István*, a nagykanizsai fűtőház pártitikára Csorba elvtárs szavaira válaszolva kijelentette: *sosem fognak elfáradni, ha arról lesz szó, hogy a dolgozókat harcba kell vinni az őszi forgalom sikeréért.*

Bogdán Frigyes, a kereskedelmi osztály dolgozója az irányvonatképzés fontosságát hangoztatta, *Nagy* elvtárs rendőrhadnagy pedig a szocialista tulajdon megvédésének feladatait és hiányosságait ismertette. *Bogár* elvtárs Baranya megye szakszervezeti tanácsa nevében üdvözölte az értekezletet és felhívta az igazgatóság vasutasait, tegyenek meg mindent, hogy a pécsvidéki szén minél gyorsabban eljusson Sztálinvárosba, a gabona ne fülledjen be a vasúti kocsikba. *Pápa* elvtárs az utasítások betartására hívta fel a dolgozókat, *Messenyei* osztályfőnök elvtárs elfogadta a Zala megyei Terményforgalmi Vállalat által felajánlott szocialista szerződést.

VÁLLVETVE A BÉKÉÉRT

Végül *Mai* elvtárs a német vendégek nevében üdvözölte közvetlen szavakkal az értekezletet. Sok szépet láttak, hallottak itt és *azzal az örömteli érzéssel távoznak, hogy a magyar vasutasokban hű barátokra, elszánt harcostársakra találtak.* Reméli, hogy minél előbb magyar vasutas küldöttséget üdvözölhetnek a *Német Demokratikus Köztársaságban.* Legyen örökké tartó a magyar és német vasutasok barátsága, ne zavarja azt meg soha többé semmiféle ellentét a nemzetek között és a két nép, a német és a magyar vállvetve harcoljon a világ békéjéért.

Az értekezlet *Tóth* igazgató elvtárs válaszaival ért véget.

„Mire megindulnak a nagy szállítások, nekünk már túl kell lennünk az őszi forgalmon"

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete ankétra hívta össze az élenjáró pályafenntartási dolgozókat, hogy megbeszéljék azokat a feladatokat, amelyek a szakszolgálatra várnak az őszi forgalomban. Az értekezleten *Illés János* elvtárs, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség XXI. szakaszának sztahanovista főpályamestere tartott beszámoló előadást.

A pályafenntartás feladatainak ismertetésénél elsősorban *a sebesség korlátozások és a vágányzárak idejének csökkentésére* hívta fel a figyelmet. *Mire megindulnak a nagy áruszállítások, nekünk már túl kell lenni az őszi forgalmon* — mondotta. — Az előző években tapasztalt kisebb arányú hiányosságokat az okozta, hogy nem volt elég alapos a felkészülésünk. *Tervszerű, kapkodás nélküli munkával, a társszolgálati ágakkal együttműködve kell megoldani feladatainkat.*

Hangsúlyozta a többi között: nem mindegy, hogyan, milyen áron végzi a munkát a pályafenntartás. *A termelékenység emeléséről, az önköltség csökkentéséről egy pillanatra sem szabad megfeledkezni.* A munkaidő teljes kihasználása, a munkaverseny legszélesebbkörű alkalmazása, az új munkamódszerek hasznosítása, a fiatal dolgozók patronálása elengedhetetlen követelmény.

A munkaverseny a termelés motorja

A beszámoló utáni vitában több felszólaló (*Szalai Béla*, Ó-miskolci pft. főnökség, *Szabó László* Pécs, *Sándor József* Hatvan) az újítómozgalom kiszélesítéséről beszélt. Szabó elvtárs rámutatott, hogy sok újítás, ésszerűsítés elsikkad, nem válik közkinccsé. Ezen Pécsett úgy igyekeznek segíteni, hogy a kipróbált újítások leírását sokszorosítják és kifüggesztik a szakaszoknál. *Alberti Imre* (Hódmezővásárhely) az önköltségcsökkentésről szólva hangsúlyozta: mindig nézzük meg, hogy száz forint értékű munkát 80 forintért, vagy 120 forintért végzünk-e el.

Velczei István (Nagykanizsa) arról beszélt, hogy sok helyen a munkaverseny akadályát látják abban, hogy még nem történt meg az új sztahanovista szintek megállapítása. Emiatt a felajánlások megtétele is késik. A verseny a termelés motorja — mondotta — tehát feltétlenül folytatni kell és lehet is folytatni. A határidők betartására, illetve előbbre hozására, a minőség javítására, az anyagtakarékosságra ott is lehet vállalásokat tenni, ahol még nem ismerik a sztahanovista szinteket.

Szatmári József (Mátészalka), *Gulyás Lajos* (Debrecen), *Kispéter János* (Szeged), *Kiss Ferenc* (Ó-miskolci pft. főnökség), *Vincze Lajos* (Kőbánya), *Bagó István* (Pécs) felszólalása után *Papp Károly* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője szólt az ankét résztvevőihez. Hiányolta, hogy sem a beszámoló, sem a hozzászólások nem foglalkoztak eléggé a legsürgősebb feladatokkal, a felszólalók nem mondták el, milyen módszerekkel dolgoznak saját területükön az őszi forgalom sikeréért. A szakszolgálatnak igen nagyok a feladatai. Elsősorban az építési munkákat kell határidő előtt befejezni, mert ez fontos népgazdasági érdek. A pályafenntartásnak különösen ügyelni kell arra, hogy a gurítódombos pályaudvarokon az őszi forgalom ideje alatt már a legkisebb fenntartási munkát se kelljen végezni. Biztosítani kell a nagyobb tengelynyomású kocsik és mozdonyok, valamint a túlsúlyos vonatok közlekedésének előfeltételeit. A csurgatásos tolatás módszerének elterjesztése érdekében végre kell hajtani a vágányfelemeléseket, a vágányok fekszínének kiegyenlítését.

Bejelentette: folyamatban van, hogy *minden pályamester ismét anyagszámadó is lesz*, tehát nem kell minden esetben a szakszertárhoz fordulni anyagért, ezzel csökken az adminisztráció, gyorsabbá, jobban ellenőrizhetővé válik az anyagellátás. Ugyancsak bejelentette, hogy *rövidesen megjelenik a rendelkezés arról, milyen munkát lehet prémiális bérrel elszámolni*, s ezzel megszűnik a jelenlegi bizonytalanság. Végül nyomatékosan hangsúlyozta, hogy az önköltségcsökkentésnél, anyagtakarékosságnál gondosan meg kell vizsgálni a felhasználás lehetőségeit, mert *az OH-anyagok mindenáron való beépítésével nem lehet elérni a kívánt célt.* Az OH-anyagok ésszerűtlen felhasználása sokszor éppen az önköltség emelkedésével jár, például ha új talpfákhoz OH-kapcsolószerkezetet szerelnek fel, ez a talpfa élettartamát is megrövidíti.

A vasút politikai főosztály részéről *Szabics István* elvtárs felhívta az élenjáró, sztahanovista dolgozókat arra, hogy a nagy feladatokra kommunista példamutatással mozgósítsák dolgozó társaikat. Az ankét *Esse Lajos* elvtárs, a szakszervezet termelési osztálya megbízott vezetőjének zárószavaival ért véget.

A TÖBB KENYÉRÉRT

— A szegedi igazgatóság patronáló munkájáról —

A mezőgazdasági munka dandárjában a szegedi igazgatóság területének vasutasai minél több segítséget igyekeznek nyújtani a dolgozó parasztságnak. A pártszervezetek, az üzemi bizottságok, a szolgálati helyek vezetői állandó kapcsolatban állnak a gépállomásokkal és termelőszövetkezetekkel, s különösképpen szép eredményeket hozott a nagyobb fűtőházak gépállomásokat patronáló munkája.

A Békéscsabai Alföldi Kisvasutak fűtőháza a mezőgyáni gépállomás patronálása során tudomást szerzett arról, hogy a gépállomás két aratógépe nem tud részt venni az aratási munkában, mert a Budapestről kért fogaskerekek nem érkeztek meg. A fűtőház dolgozói azonnal elkészítették a szükséges alkatrészeket, úgyhogy az aratógépek már másnap bekapcsolódhattak a munkába.

Szeged fűtőház villanyvilágítással szerelte fel a röszkei gépállomás egyik kombájnját, hogy a gép éjszaka is dolgozhasson. Ugyancsak értékes segítséget nyújtott a fűtőház a *Táncsics Termelőszövetkezet* villanyszerelési munkáihoz.

Békéscsaba fűtőház műszaki szaktanácsadással és alkatrészek javításával egyaránt hozzájárult a mezőberényi gépállomás cséplőgépeinek üzembehelyezéséhez és üzemeltetésük zavartalanságának biztosításához. A *szentesi fűtőház* a kisteleki *Felszabadulás Termelőszövetkezet* traktorjavítási munkáiban vett részt. Hasonlóképpen eredményes mezőgazdasági patronáló munkát végeztek *Szeged állomás, Kecskemét állomás, Kecskemét pályafenntartás, Orosháza állomás, Békéscsaba, Baja, Kiskunhalas, Hódmezővásárhely pályafenntartási* dolgozói. Az állomások főként kultúrcsoportjaikkal kapcsolódtak be az agitációs munkába, zenével, énekszámokkal köszöntötték azokat a termelőszövetkezeteket és egyénileg dolgozó parasztokat, akik az elsők között tettek eleget beadási kötelezettségüknek és serkentették a mezőgazdaság dolgozóit a gyors betakarításra.

Kecskemét és *Orosháza állomás* pártszervezetének vezetősége az 1955—56-os politikai oktatás előkészítésében adott segítséget a *Béke*, illetve a *Dózsa Termelőszövetkezet* pártszervezetének.

Szeged igazgatóság II. osztálya a helybeli *Ady Endre Termelőszövetkezet* új gazdasági épületeinek tervezéséhez adott műszaki szakvéleményt. Az igazgatóság könyvelőségének dolgozói a mórahalmi *Újvilág Termelőszövetkezetben* segítették a könyvelés munkáját.

A szép eredmények mellett azonban több szolgálati hely nem vett tudomást arról, mennyire fontos, hogy minél nagyobb segítséget nyújtsunk mezőgazdaságunknak. *Mezőtúr, Vésztő, Kunszentmiklós, Tass, Kiskunhalas* és *Makó állomások* még nem kapcsolódtak be megfelelően a patronálási mozgalomba. A területi bizottság ismételten felhívta az üzemi bizottságok figyelmét, hogy kössenek szocialista szerződést minél több termelőszövetkezettel, illetve gépállomással.

Ördögh János
Szeged területi bizottság.

A feladat: a „bevált új" továbbfejlesztése

— Mit mutatnak a pécsi gócponti könyvtár tapasztalatai —

A könyv ma már közszükségleti cikk. Fontos tehát, hogy a könyvellátás minél jobb, gazdagabb választékú legyen. Ez a cél vezette a szakszervezetet is, amikor tavaly elnökségi határozatot hozott a könyvtárak központosításáról. A gócponti könyvtárak rendszere persze nem szüntette meg egycsapásra a könyvtári munka hiányosságait, de sok vonatkozásban javulást hozott, mint azt a pécsi gócponti könyvtár példáján is lemérhetjük.

Az olvasók azelőtt leginkább arról panaszkodtak, hogy nem kapnak elég szépirodalmi művet, különösen hiányolták a magyar és külföldi klasszikusokat és az ifjúsági irodalmat. Ennek oka elsősorban az volt, hogy kevés rendszerességet lehetett találni a könyvek beszerzésében, nem vették figyelembe az olvasók kívánságait, a gyakorta változó könyvtárosok nem igen részesültek szakmai továbbképzésben, a könyvtári órákat vagy megtartották, vagy nem. Sok hiba forrása volt, hogy az üzemi bizottságok nagyon is félkézzel bántak a könyvtárakkal, a könyvtárosoknak nem adtak segítséget, de ellenőrző és irányító munkájuk nyomát is alig lehetett megtalálni.

Több könyv — több olvasó

Mindezek a bajok megvoltak Pécsett is. Ha mostmár a központosítás óta mutatkozó eredményeket akarjuk nézni, elsősorban a központi könyvtár gyarapodását kell figyelembe vennünk. A könyvtár állománya 657 kötettel bővült, az újabb beszerzésekkel együtt, jelenleg 2800-at tesz ki. Meg kell jegyezni, hogy az olvasótábor állandó növekedése miatt, még ez sem fedezi a keresletet, ezen a könyvtár vezetősége olyan figyelemreméltó „újítással" igyekszik segíteni, hogy maga is kölcsönvesz könyveket az MSZT könyvtárától és a megyei könyvtártól.

Mindenesetre az olvasók számának növekedése nem ok a panaszkodásra, ellenkezőleg, egyik legjobb bizonyítéka annak, hogy a dolgozók jónak tartják, megkedvelték az új könyvtárrendszert. Nagy előnyt jelent, hogy olyan kicsiny szolgálati helyek is rendszeresen könyvhöz jutnak, ahol azelőtt messzi körzetben nem volt könyvtár. A pécsi gócponti könyvtár 22 fiókkönyvtárt lát el rendszeresen, az olvasók kívánságának megfelelő válogatásban 25—50 kötetet küld esetenkint egy-egy szolgálati helyre.

Javult az olvasók tájékoztatása. A kultúrotthon, a pécsi vasútigazgatóság és a nagyobb szolgálati helyek hangosbemondóin rendszeresen közölnek rövid könyvismertetéseket, a könyvtári órákat pontosan betartják. Mindez összefügg azzal, hogy — nemcsak a gócponti könyvtárnál, hanem a fiókkönyvtáraknál is — nagyobb súlyt helyeznek a könyvtárosok képzésére. A fiókkönyvtárosok negyedévenkint összevont tájékoztató értekezleten vesznek részt, négy fiók könyvtárosa esti könyvtáros iskolára jelentkezett.

Az új könyvek beszerzésénél igyekeznek minél jobban figyelembevenni az olvasók kívánságát, a gócponti könyvtárban és a fiókoknál „kívánságnaplót" helyeztek el. Az olvasómozgalom további fejlesztése érdekében tíztagú társadalmi tanácsot hívtak életre a gócponti könyvtárnál. A tanács aktívái gyakran elbeszélgetnek majd a dolgozókkal a könyvtári hálózathoz tartozó szolgálati helyeken. Végül, de nem utolsósorban, meg kell említeni, hogy az új könyvbeszerzések máris alkalmazkodtak a dolgozók igényeihez. Az Állami Könyvterjesztő Vállalattal kötött szerződés előnyösnek bizonyult. A gócponti könyvtár állományának ma már 60 százaléka szépirodalmi, 20 százaléka politikai és tudományos, további 20 százaléka pedig ifjúsági és szakkönyvekből áll.

A pécsi gócponti könyvtár példája is azt bizonyítja, hogy ma már nem lehet vita arról, helyes volt-e a gócponti könyvtárak létrehozása. A kezdeti vita eldőlt: igenis, helyes volt, mert sokkal jobban szolgálja a dolgozók művelődését, szórakozását. A feladat most már a „bevált új" továbbfejlesztése.

A második negyedév legtisztább mozdonya a 424-163-as

Zászlódíszt öltött a *Hámán Kató* fűtőház mozdonyszínje. *Hét mozdony* sorakozott a szín vágányain, egyik szebb mint a másik, valamennyi kifogástalan állapotban.

Alapos vizsgálat, hosszas megfontolás és az apróbb észrevételek figyelembevétele után a bizottság úgy döntött, hogy

a második negyedév legjobban karbantartott és legtisztább mozdonyának járó első díjat a Hámán Kató fűtőház 424—163-as gépe és az ezzel járó 800—800 forint pénzjutalmat Németh János és Kovács István mozdonyvezető kapja.

Oravecz Pál és *Kulati* Ferenc, illetve *Zalai* György és *Kulmann* Antal fűtők 400—400 forint jutalomban részesültek.

2. a debreceni fűtőház Kőrösi-brigádjának 424-121 számú gépe. A jutalom 600—600 és 300—300 forint.

3. a nagykanizsai fűtőház Pápai-brigádjának 411-327 számú gépe. A jutalom 500—500 és 250—250 forint.

4. a Keleti fűtőház Beszeda-brigádjának 424-073 számú gépe. *5. a miskolci fűtőház Zarándi*-brigádjának 376-597 számú gépe, *6. a szegedi fűtőház Györki*-brigádjának 424-030 számú gépe. *7. az ajkai fűtőház Böndicz*-brigádjának 376-584 számú gépe. Ezeknek a gépeknek a személyzete is pénzjutalomban részesült.

A győztes *Németh*-brigád kiváló teljesítményei is hozzájárultak az elsőség elnyeréséhez. A brigád javítási költsége 28 százalékkal volt alacsonyabb, mint a 424-es sorozatú gépek javítási költségátlaga. Két mosás közötti teljesítménye 14 410 kilométer, szénmegtakarítása pedig 112 tonna volt a második negyedévben. A gép tavaly februári főjavítása óta 95 000 kilométert futott.

A verseny eredményét méltatva *Jámbor* István elvtárs a 7/A. osztály vezetője felkérte a mozdonybrigádokat,

kövessék a karbantartásban és a mozdonyok tisztántartásában élenjárók példáját, mert a karbantartás és tisztaság terén még sok a tennivaló.

KITÜNTETÉSEK

A MÁV Szimfónikus Zenekar tízéves jubileuma alkalmából a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa *Lukács Miklós* vezető karnagynak a „Szocialista Munkáért Érdemérem", *Pécsi István* karnagynak, *Zareczki Endre* hangversenymesternek, *Eperjes Ferenc* zenekari főnöknek és *Kőszegi István* zenekari tagnak a „Munka Érdemérem" kitüntetést adományozta.

A zenekar tagjai közül hárman kiváló vasutas, hárman érdemes vasutas kitüntetésben, többen miniszteri és vezérigazgatói elismerésben, valamint rendkívüli előléptetésben és pénzjutalomban részesültek.

Az összekapcsolt mozgalom fejlesztése érdekében

A hatvani fűtőház mozdonybrigádjai vállalták, hogy a mozdonysorozatra megállapított százelegytonna kilométer célkitűzést 105 százalékra teljesítik. 110 százalékos szénmegtakarítást érnek el, *a menetirányítók által kijelölt vonatot minden vita nélkül továbbítják.* A mozdonyirányító és műszaki brigád vállalta, hogy a mozgalomban részvevő mozdonyok kezelési normaidejét 105 százalékra teljesíti. A mozdonyokat géprevárás nélkül, a menetirányító rendelkezésére bocsátják. A fiókműhely dolgozói a mosásra leállított gépek minden futójavítását *három nap alatt* elvégzik.

A vonali menetirányítók a százelegytonnakilométerben megállapított célkitűzésnek 105 százalékos teljesítésére tettek vállalást a Hatvan—salgótarjáni vonalon. A Hatvan—szolnoki vonalon a százelegytonnakilométerben megállapított célkitűzést a vasutasnapra 80, november 7-re 100, december 31-re 105 százalékra teljesítik.

A VASUTASOK KULTÚRMUNKÁJÁRÓL



Jól sikerült előadáson mutatták be Karaszilov bolgár író „A nagygazda menye" című drámájából készült színdarabot a Soroksári úti pályaudvar és Budapest—Vágóhíd állomás dolgozói. (Kovács Géza felvétele)

Örvös Lajos:

Fut tovább a vonat

Az utolsó kocsi is olyan, mint a többi, de ennek hátsó ablakán át csak az látszik, ami tűnőben van.

A fiatalember felállt, nincs nála újság, hát ezt nézi. De az ember nem képes sokáig nézni, ami eltűnik, hát visszaül a helyére. Az oldalablak mellett már ülnek, le kellene törölni a párát, de ha nem törlik le, ő nem nyúlhat át rajtuk.

Fárasztó az utazás, késő este van már, a távolsági vonatok hangulata üli meg a kocsit. Az egyik sarokban még verik a kártyát, de a többi utas bóbiskol, vagy csak ül, gondolkodik, vagy azt sem...

Egy darabig a kártyázókra is lehet figyelni. Valamelyik közbeeső állomáson szálltak fel, nyilván munka után, el kell ütni az időt. Az egyik különösen lármás, tököt hív, csapkodja a lapot: „Tököt! No, még egyszer tököt! Harmadszor is!... Tök az adu, visz el mindent. Aztán őt se hallani, újra osztottak, talán most nincs adúja.

Nyílik az ajtó. Az étszolgálatos. Fiatal, simára fésült, szőke nő, finom megjelenés. A réz, vagy milyen gombok sem teszik hivatalossá az utazásban elfáradt arcok közt ő a legüdébb. Kimér néh ny pohár fröccsöt, málnát, aztán leül, hátul, ha valaki megszomjazik, ott még megtalálja.

Végig ment már a vonaton, a nagy szomjúság elmúlt, ilyenkor az étszolgálatos is megpihen. Ül csendesen, a kosár előtte. A fiatalember megkérdezi:

— Fáradt?

— Nem. Megszoktam már. Csak leülök mégis, ha a végére érek...

— Mennyi a szolgálat?

— Különböző, attól függ, milyen vonalon vagyunk...

— És a pihenő?

— Attól függ, mennyit dolgozunk.

— Hm... adjon egy kisüveg sört.

— Csak barna van.

— Jó lesz... És most mióta van szolgálatban?

— Negyvenkét órája.

— Micsoda?! És ilyen friss? Hogy bírja?

— Nem egyfolytában. A végállomáson van öt óra idő. Ott a szállásunk, lehet pihenni...

— Öt óra alatt? Amíg levetkőzik, megmosdik, újra felöltözik, az már...

— Gyorsan megy. És hat órán alul két óra pihenőre is jár egy munkaóra díja.

— Az még jó.

Bólint. Ő nem kérdez semmit.

— Hogy a sör?

— Öt harmincöt...

A fiatalember nevetve csóválja a fejét.

— Mindenütt ez az ötfilléres. Csak bonyodalmakat okoz...

A lány sokatmondóan legyint.

— Képzelje el nálunk. Egy csomó ár így van kalkulálva. Hiába hozok magammal ötfilléreseket, mindig elfogy... Néha úgy rámpirít egy-egy utas!... hogy „mit gondol, lopom én a pénzt? Maga köteles visszaadni!" Persze, hogy köteles vagyok. Mindig be is mondom, mondjuk harmincöt fillér, és megnyomom a szót...

A fiatalember megértően nézi.

— Érdemesebb ráfizetni öt fillért inkább. Az ember csak felidegesíti magát, az drágább...

Az étszolgálatos lány magyarázza:

— Nem egyetlen ötfilléresről van szó. És azt hiszi, megoldás, ha én fizetek rá? Van, aki még dühösebb lesz és azt kiabálja: „Kell nekem a maga öt fillérje? Kinek néz engem? Tartsa meg magának!" Mit csinálhatok? Se így, se úgy nem jó...

— És mit csinál?

— Semmit. Jól nézne ki az ember, ha mindig.. áh!... Van, aki kevesebbet ad öt fillérrel, mert tízből nem tudok visszaadni, és még le is hord, hogy eleget teszek én zsebre...

— Ezért fel lehet jelenteni...

— Oh — mosolyog — talán nem indul ki az állomásról addig a vonat, vagy kétnapos szolgálat után rendőrért futkosok?... És különben is ilyen ügyben! Elhangzik és kész. Az ember nyugodtan felel, és megy tovább, az utasok szomjasak, és nekem is jó, ha többet adok el...

Egy kis csönd, a fiatalember sóhajt, a lány ül tovább nyugodtan. Bámulatos néha egy-egy ember türelme, micsoda intelligencia van egy ilyen teremtésben. Erre fel kéne figyelni! Ha valahogy ki lehetne válogatni mindenütt a rendes embert!... Ilyen apróságokon át kéne!

A fiatalember végigsimít homlokán, most már tudni akarja, borzolja idegeit, mi minden éri ezt a nőt, míg átfut egy éjszakát a vonat.

— Biztos, szemtelenkedik is egyik-másik utas... esetleg be van csípve, vagy azt hiszi, hogy...

— Ilyennek ki van téve az ember — feleli a lány —, de legjobb, ha ezt hagyja elmenni a füle mellett!... Az árukezeléssel több baj van. Néha csak egy fél pohár sör marad a családiban, akkor új üveget bontok és kiegészítem. Persze, sokan nem fogadják el, hogy annak már kiment az ereje... De hát mit csináljak én a fél pohár sörökkel, borokkal?

— Persze, nem csinálhat semmit — ismeri el a fiatalember — de (és itt magára is gondol) az emberek szeretik a frisset, az ital úgy jó, ha hűsít, azért meg lehet érteni, ha szólnak...

Az étkezős lány megérti.

— Hát én igyekszem is úgy mérni. De tudja, hogyan jártam magam is? A múltkoriban utaztam haza, civilben voltam, s kértem az étkezőstől egy pohár sört. Hát épp az alja volt, én meg a habosat szeretem. Mondtam neki, nem adna-e az újból? Azt felelte, hogy örüljek, hogy ezt kapom. Megjegyeztem csendesen, hogy én is kolléga vagyok, szabadságra megyek... Hát úgy rámrivallt, hogy akkor tudhatnám, mi a rend, talán protekciót kérek, és jól belecsepegtette az üveg legalját is. Az öt fillért pedig felkerekítette tízre, pedig előírás, hogy pontosan be kell mondani, de az nem szeret vesződni... Próbálnám én ezt tenni a vendégeimmel!

A fiatalember idegesen cigarettára gyújt. Mennyi probléma egy ilyen munka közben is, tíz percet beszél az ember valakivel...

Odaát a sarokban véget ért a kártya. Felállnak ketten, az a hangoskodó is, ahogy jön, most látszik, hogy kicsit beszívott már az állomáson.

— Három cent kisüsti! — rendel.

Ott imbolyog a lány előtt, várja a kupicát, belemarkol a kabátzsebébe pénzért.

— Egy forint kilencvenöt.

Felhajtja a pálinkát, már előkeresett két forintost s vár még, hogy visszakapjon.

Az étkezős keresgél a pénze közt, de az ötfillérest már kiadta, nem tud visszaadni.

— Kérem szépen, nincs véletlenül ötfillérese?

A férfi azonban nem talál, s akkor azt mondja:

— Tegye el, úgyis elteszi maga...

A fiatalember nyugtalan. ez a lány most visszaszól biztosan, s akkor ez a becsípett férfi, aki az „úgyis elteszi" hangsúlyozásánál az utasokra kacsintott, gorombáskodni kezd...

De nem, az étkezős látja, hogy részeg, nem vágja oda a tízfillérest, hanem azt mondja csendesen:

— Köszönöm.

Aztán feláll, mert az idő gyorsan megy, újra fel kell pakolni, újra végig kell járni a vonatot.

A fiatalembernek már nyelvén a szó, hogy megkérdi a nevét, közli a MÁV-val, hogy ez a lány dicséretet érdemel, figyeljenek fel a munkájára, de valahogy kínos megkérdezni. Ő is furcsálná, az emberek odafigyelnének, tán félre is értenék...

— Jó estét! — köszön el, ahogy feláll.

— Jó estét... — viszonozza a fiatalember, és már-már a száján a szó, de mégsem tud szólni, olyan kínos az ilyen, pedig mégis rettenetes, hogy valaki csak annyi becsben legyen a jó munkájáért, azért, hogy negyven óra szolgálat után mosolyogva kérdi meg: „Mi tetszik?", s nem fejezi a harmadik ezer utasnak sem „megköszönni", hogy fizetett, annyi becse legyen csak, mint aki kelletlenül, modortalanul, közönyben végzi munkáját... Jaj, már lép ki az ajtón hát ilyen nehezen nyer jutalmat a becsület?... persze előbb-utóbb kivívja a magáét, de mégis, meg kéne kérdezni ennek a lánynak a nevét, vagy a vonat számát megnézni... eh! mit mondjon a MÁV-nak, hiszen semmi különös nem történt, tulajdonképp, hogy is mondta az a lány? Nem is emlékszik pontosan, csak olyan rendes volt...

Csönd van újra a kocsiban, egynéhányan bóbiskolnak, unalmas, fárasztó a levegő.

Fut tovább a vonat.

„KOCSIÉRT – KOCSIT"

– A DIÓSGYŐRI VASUTASOK KÖZÖTT –

A *Lenin Kohászati Művek* minden „utcáján" ezüstösen csillognak a sínek, valósággal érrendszert képeznek ezen a hatalmas testen.

A síneken a kocsik százait mozgatja a lángnyelvet lövelő martinkemencék és vaskohók buktatói között 32 tartalék és sok száz vasutas. Nemcsak arról van szó, hogy a vasutasok az érkező kocsikat beállítsák, az üres kocsikat kihúzzák, az üzemben rakott kocsikat átvegyék és továbbítsák. Az üzemeltetést is a vasutasok segítségével végzik. Az érkező bolgár mangánérc, a kínai különleges „javító-érc", a hatalmas mennyiségben érkező szovjet vörös vasérc, mészkő, bauxit „mikszelését" is a vasutasok közreműködésével látja el az üzem. Egymásra vannak utalva kohászok és vasutasok. Ahhoz, hogy bármelyikük jó eredményt érhessen el, nem nélkülözhetik egymás segítségét.

Lassú a kirakás

Erről beszél *Szentiváni Pál* elvtárs, az anyag- és áruforgalmi szolgálat helyettes vezetője; s próbálja megértetni: miért megy a be- és kirakás az utóbbi hetekben lassabban. Amikor arról esik szó, hogy meg kellene gyorsítani a kocsik be- és kirakását, hogy a Lenin Kohászati Művek ezzel segítse a vasutasok őszi forgalmát, elhangzik a jóindulatú ígéret: *az ÁFISZ minden segítséget megad a vasutasoknak, hogy az őszi forgalmi versenyben megállják helyüket.*

Az elmúlt negyedévben nem is volt különösebb baj. De július első napjaiban az előírtnál tovább vártak a kocsik be- és kirakásra. *Szentiváni* elvtárs dicséri a vasutasokat, és hangsúlyozza, hogy nincs ellentét, megkapnak minden támogatást. A hiba elsősorban a gépesítés hiányában, a rakodómunkások létszámában keresendő. Sokszor a vasút segíti ki őket munkaerővel. A meglévő vágánygőzdaruk és markolók legnagyobb része közvetlenül a termelést szolgálja a vasúti kocsik kiürítése helyett. A gépek hiánya tehát fokozottabban érződik, mert a rakodáshoz munkaerőt alig tudnak előteremteni. Most ezt még csak nehezíti a mezőgazdasági betakarítási munkálatokhoz visszatérő munkások nagy száma és a szabadságolás.

Szűnjön meg a kocsiácsorgás

A diósgyőri vasutasok hősiesen dolgoznak. Zömében kocsirendezői munkáról van szó, de valamennyi szakszolgálati ág jelentős létszámmal képviselve van. Az ürszelvények hiánya és egyéb gátló körülmények csak növelik a vasutasok munkájának értékét.

Az üzemfőnökség szem előtt tartja, hogy a kohászati üzem és a többi vállalat nehézségein leleményességgel segítsen. A cél az, hogy csak annyi kocsit nyeljen el az üzem, amennyi nem befolyásolja károsan a vasút egészének munkáját, a népgazdaság érdekeit. Ezért született meg az üzemfőnökség új kocsileszámolási végrehajtása, amely egyszerűen kizárja azt, hogy bármelyik kocsi a megengedettnél hosszabb ideig álljon a gyárban. A kezdeményezés, — ma már mozgalom — ezt a jelszót tűzte homlokára: *„Kocsiért kocsit!"* Lényege: hogy *az iparvágányon a kocsik létszáma a lehető legalacsonyabb legyen, minden beérkező kocsi helyett egy kilépőt adjanak.*

Két hónap tapasztalata azt mutatja, hogy a *„Kocsiért kocsit"*-mozgalom alkalmazása folytán nemcsak a Lenin Kohászati Művek, hanem a szerződéshez csatlakozó 18 gyár és vállalat iparvágányán egyszerűbb lett a kiszolgálás, meggyorsult a kocsimozgatás. A szerződés amellett, hogy mindkét fél javára van, az eddiginél szigorúbban bünteti a népgazdaságra káros felesleges kocsiácsorogtatást.

A *„Kocsiért kocsit"*-mozgalom egyik hatása, hogy három tartalékot máris lemondhattak, ami gépenkint és havonkint 36 000 forint megtakarítást jelent, nem is számítva tartalékonkint a kocsirendező és a mozdonyszemélyzet bérét.

A Diósgyőr-vasgyári üzemfőnökségnek és a vasutasoknak tovább is harcolni kell a kocsik határidőn belüli be- és kirakásáért, a még szorosabb és gyümölcsözőbb együttműködéséért.

A jól karbantartott géppel több szenet takaríthatunk meg

Aki régen járt *Kiskunhalason*, nehezen ismer rá, pedig az állomás és a fűtőház nemigen változott az utóbbi évek alatt. A változás abban van, hogy megnövekedett az állomás forgalma, sokkal lüktetőbbé vált az élete. A vágányokon hosszú kocsisorok állnak. A forgalmista csak nagy leleményességgel tudja fogadni a vonatokat, intézkedései nagy szakismeretre vallanak. Az állomással szemközti kicsiny fűtőház fölött áttetsző füstfelhő lebeg — szerelnek a gépek. A fiókműhelyben gép gép mellett, javarészük be sem fér a színbe — a szabad ég alatt is folyik a gépek javítása.

Kinőtte az állomás is, a fűtőház is régi „ruháját", de addig, amíg a bővítésre sor kerül, a meglévő körülmények között kell helytállni, dolgozni. Megértik ezt a kiskunhalasi vasutasok. *Az állomás és a fűtőház* hónapok óta élüzemszinten dolgozik. (Egy kisebb baleset miatt nem kapták meg a kitüntető címet, de azért nem csüggednek.) Azt mondják: *most majd jobban vigyázunk és az őszi forgalomban elsők leszünk.* Különösen a fűtőházi dolgozók fogadkoznak. Eredményeik bizonyítják, hogy komolyan veszik az adott szó becsületét. Nézzük, mit tesznek például a széntakarékosság érdekében?

A mennyiség nem megy a minőség rovására

A széntakarékosság számos tényezőtől függ. Emeljünk ki közülük néhányat. Kezdjük a gépek állapotával.

A fűtőháznak 28 gépe van, de ha a kirendeltségeket is hozzászámítjuk, akkor kiderül, hogy közel félszáz géppel dolgozik ez a szemre kicsiny fűtőház. *Az őszi forgalomra készülve a vontatási műhely meggyorsította az időszakos vizsgákat és az első félévben az előírt 34 helyett 38-at végeztek.* A mennyiség nem ment a minőség rovására. A gépek gondozottak, alkalmasak túlsúly továbbítására. Nagy gondot fordítottak arra, hogy valamennyi mozdony lángboltja, parázs szitája és szikrafogója rendben legyen.

Ezek alapvető követelmények nemcsak a teljesítmények, hanem a szénfogyasztás szempontjából is. *A mozdonyszemélyzet gondosan készül minden útra, különösen arra ügyelnek, hogy mindig tiszta csövekkel induljanak el. Éppen ezért érkezés után minden esetben fúvatnak.* Kiskunhalason ennek kiváltképp nagy a jelentősége, mert a pakurakeverék használatánál erősebb a koromlerakódás.

A legtöbb fűtő az egylapátos tüzelési eljárás szerint dolgozik. Az új tüzelési eljárásokat rendszeresen oktatják a szakmai továbbképzéseken. A mozdonyvezetők jól kihasználják a pálya lejtviszonyait. *Zombori* Sándor mozdonyvezető és fűtője például június hónapban 945 tonna túlsúlytovábbítás mellett 13 tonna szenet takarított meg.

A gép szeretete a siker záloga

Zombori elvtárs éppen útra készül. Mielőtt elindulna, elmondja, hogy *ők a gép karbantartását és az előírt utasítások betartását tartják legfontosabb feladatuknak, ez sikereik záloga.* Egy kis csalódást okoztak *Zombori* elvtárs szavai. Valami új, érdekes, egyedülálló módszert vártunk és ehelyett karbantartásról, a gép tisztaságáról, egyszóval közismert dolgokról hallottunk. De éppen ez győz meg arról, hogy *a jó teljesítményekhez nem feltétlenül fontos a különleges eljárás, legfontosabb a becsületes munka, a gép szeretete és ápolása.*

Júniusban a százelegytonnakilométer tervet 100,5 százalékra teljesítették a fűtőháznál és 255 tonna szenet (48 450 forint értékben) takarítottak meg. Ezek a számok a gyakorlatban azt jelentik, hogy *a fűtőház két napig a megtakarított szénnel dolgozott és ez idő alatt 16 900 tonna elegyet továbbított. Egész hónapban 10 280 tonna túlsúlyt vontattak a fűtőház gépei.*

Ezek az eredmények az egész fűtőházat, de elsősorban az élenjáró mozdonyvezetőket és fűtőket dicsérik, akik között olyanok vannak, mint a dízista *Retek* Sándor és *Huszár* István, *Mórágyi* Lajos és *Deme* Mihály, *Barna* József és *Tóth* Lajos, *Lajkó* Imre és *Tóth* János. Ők nyolcan (négy mozdonyvezető, négy fűtő) egyetlen hónap alatt a szállított túlsúly zömét, 5641 tonna túlsúlyt továbbítottak és 64,6 tonna szenet takarítottak meg.

Csak néhány eredményről számoltunk be, de ez is elegendő ahhoz, hogy lássuk: Kiskunhalas fűtőházban nehezek a körülmények, de a lelkesedés, a szív és az akarat le tudja győzni a nehézségeket. Fontos tanulság ez az őszi forgalom csatáinak kezdetén.

Betegek, vagy álbetegek?

Néhány hónapja történt, hogy *Halász* Ernő Filatorigát állomásfőnöke magához hívatta *Hámori* Imre vonatfékezőt. *Hámori* fiatalember, alig 20 éves és gyakran azt hiszi, hogy fiatalságát fegyelmezetlenséggel kell bizonyítania. Most is emiatt hivatta a főnök és rövid beszélgetés után *Hámori* tudomására hozta: *büntetésből kocsirendezőnek osztja be.*

A fiatal vasutas egy pillanatig meglepetten nézett szolgálati elöljárójára, aztán nyeglén megszólalt: *nem leszek kocsirendező. Ha nem változtat a főnök elvtárs az elhatározásán, akkor én megbetegszem és holnap már harmadik csoportos leszek.*

Csend lett a szobában. A főnök hirtelen nem tudta, mosolyogjon, vagy bosszankodjék e kijelentésen. Másnap már nem volt kedve mosolyogni. *Hámori* Imre eléje tette az igazgatósági főorvos igazolását, amely szerint *1955. február 9-én Hámori Imrét a vasúti szolgálat harmadik csoportjába sorolták.*

Két hónap telt el. Sűrűsödött az állomáson a munka, kellett az ember és a főnök ismét magához hivatta a fiatal vasutast. A beszélgetés rövid volt, melynek a végén mindössze ennyit mondott *Hámori: Ha nem kocsirendezőnek, hanem vonatfékezőnek oszt be a főnök elvtárs, akkor holnapra elsőcsoportos leszek.*

Halász elvtárs tehetetlen mérgében az ajkába harapott, aztán beleegyezően bólintott. És másnap, április 27-én előtte volt a főorvosi igazolás arról, hogy *Hámori* Imre elsőcsoportos.

Meglepő történet? Az olvasó számára minden bizonnyal, de *Halász* állomásfőnök elvtárs sajnos már kezdi megszokni. Bejönnek hozzá szabadságot kérni, mert mondjuk lakodalom lesz a harmadik szomszédban. Ő nem tud adni — két-három nap múlva az illető beteg lesz, az esküvő után meggyógyul és még táppénzt is kap.

Az állomáson mindössze 178-an dolgoznak és közülük 1955 második negyedévében 50-en voltak betegek, összesen 806 napig. A betegség kilenc esetben 2—5 napig tartott. A betegek száma feltűnően magas. Bizonyíthatja ezt egy összehasonlítás is az elmúlt év hasonló időszakával, *amikor 33 fővel magasabb volt a létszám, de a betegnapok száma 207 nappal volt kevesebb.* Vajon az idén „fertőzőbb" a levegő, mint tavaly a Filatorigát környékén? Orvos nélkül is állítjuk: nem. A főnök elvtárs szerint máshol van a betegség oka.

Tavaly száz százalékig tartották a szabadságolási ütemtervet, 1955 második negyedévében viszont 726 napból csak 484-et adtak ki. *Halász* elvtárs ebben látja a feltűnően magas beteglétszám okát. De sajnos nem tud rajta segíteni. Az állomáson helyettesítésre négy tartalék van, viszont vonali tartaléknak a második negyedévben kirendeltek 14 esetben összesen 178 napra filatorigáti dolgozót. Nem egyszer a rendes személyzetből kell az állomásnak tartalékot adnia. Júliusban például egyszerre 5 fő volt kirendelve.

Az állomáson *nyiltan beszélnek arról, hogyha nem kapnak szabadságot, akkor megbetegszenek. És mint a számok bizonyítják — a szót tettek követik.* Nem célunk vádat emelni az orvosok munkájára, elismerjük, hogy nehéz a helyzetük, számos betegséget rendkívül nehéz megállapítani. De azért bizonyára lehetne nagyobb figyelmességet tanusítani a diagnózisok megállapításánál. És ha az orvos önhibáján kívül téved, mert egy-egy ügyes szimuláns esetében ez is előfordulhat, akkor a beteglátogatóknak kellene a csalókat leleplezniök.

Filatorigáton azonban *nincsenek beteglátogatók.* Helyesebben, papíron vannak, gyakorlatban nincsenek. Egyedül az üzemi bizottság elnöke látogat betegeket, de ő is csak a közelben lakókhoz tud eljutni. A távolabb lakókhoz nem jár betegellenőr, így aztán senki sem tudja, hogy a beteg ágyban fekszik-e, vagy táncol unokahúga esküvőjén — táppénzért.

Az állomás — éppen a magas beteglétszám miatt — nehézségekkel küzködik, a többszörös élüzem jelenleg nem dolgozik élüzemszinten. *Sürgősen felül kell vizsgálni az állomás beteglétszámának helyzetét. A mi országunkban legfőbb érték az ember, a legmesszebbmenőkig gondoskodunk betegeinkről, biztosítunk számukra minden gyógykezelést.* De tűrhetetlen, hogy egyesek visszaéljenek gondoskodásunkkal, csalással, becsapással, illetéktelenül táppénzhez jussanak és ráadásul még meg is nehezítsék állomásuk tervteljesítését, valamint a becsületes dolgozók szabadságának kiadását.

Eredmények és hibák az összekapcsolt mozgalomban

A június elsején bevezetett *összekapcsolt mozgalom* most került először értékelésre. A júniusi értékelés alapján *dicséretreméltó eredményt értek el a mozgalomban a debreceni igazgatóság irányító dolgozói és mozdonybrigádjai:* a százelegytonna kilométerben megállapított célkitűzést 100,3 százalékra teljesítették. *Külön ki kell emelni a nyíregyházi fűtőházat,* ahol a dolgozók százelegytonna kilométertervük teljesítésénél 110 százalékos eredményt értek el. Nagy mértékben csökkent a mozdonyravárások száma. Az elmúlt év júniusában előfordult 45 mozdonyravárással szemben az idén júniusban csak 11 mozdonyravárás volt. Akad azonban hiba is az igazgatóság területén. A püspökladányi fűtőház például a százelegytonna kilométertervet mindössze 85 százalékra teljesítette. Meg kell javítani a Debrecen és Nyíregyháza között közlekedő 411-es sorozatú mozdonyok kihasználását is.

Más helyeken sem fordítanak elég gondot a mozdonyok megfelelő kihasználására és egyrészt a vontatás, másrészt a forgalom hibájából nem tudják a vonatokat az előírt mozdonymennyiséggel továbbítani. Különösen *a budapesti és székesfehérvári térségben* fordulnak elő olyan hibák, amelyet jobb szervezéssel feltétlenül ki lehetne küszöbölni. Például július 12-én az 1270. számú vonatot 9,31 órakor Székesfehérváron helyesen áthaladtatták. A Pétfürdőre 11 órakor érkező 411-158. pályaszámú ferencvárosi mozdonyt azonban csak három és fél óra után fordították vissza gépmenetként és közel három óra telt el a Székesfehérvárra való visszaérkezésig. Több más hasonló eset is történt Székesfehérvár térségében. Ilyen körülmények között nem lehet csodálkozni azon, ha a ferencvárosi fűtőház nem tudja időben kiadni a vonalra megállapított mozdonymennyiséget. *Ezeken a hibákon a menetirányítók és a mozdonyirányítók együttműködésének megjavításával segíteni kell.*

Levelezőink írják

Szocialista Vasútért Budapest Andrássy út 83

Az aratás sikeréért

Megelégedve figyeljük a mezőgazdaság dolgozóinak önfeláldozó munkáját, amelyet kenyerünk biztosításáért végeznek. Már hosszabb ideje patronáljuk *Boda* község termelőszövetkezetét. Segítettük a gépek javítását, a nevelőmunkát. Legutóbb állomásunk kultúrcsoportja kereste fel a tsz dolgozóit. Örömmel fogadta kultúrcsoportunkat a mintegy 300 főnyi közönség. A csoport minden egyes tagja tudása legjavát adta.

Leiti Ferenc,
Pécs állomás

Hősi munka

Július 9-én *Ajka* környékén hatalmas esőzés volt. A környező hegyekből lezúduló víz kimosta a *székesfehérvár—celldömölki* vonalon a 788/89-es számú szelvénybeni kavicságyas teknőhíd Ajka felőli aljazatát. A hatalmas viharban *Horváth István* előmunkás, a veszprémi pályafenntartási főnökség dolgozója a teknőhídhoz sietett, Azonnal intézkedett mindkét szomszédos állomás szolgálattevőjénél a vonatok közlekedéséről és értesítette Székelyhidi János szakaszkezelő pályamestert, akivel gondoskodtak a rongálás azonnali helyreállításáról. A munka elvégzésére a szabadnapos pályaőrök és fizikai dolgozók is jelentkeztek.

Reméljük, nem marad el a jutalma Horváth István éber, öntevékeny, kötelességtudó munkájának és a szabadnapos pályaőrök önfeláldozó, példás tevékenységének.

Kiss
pályafenntartási főnök,
Veszprém

Utasítás szerinti munkát

Ellenőrzést tartottam június hó 23-án éjjel az állomáson tartózkodó 2061. számú kezelő tehervonatnál, mely 22.03 órakor érkezett, és 23.08 órakor indult. Megdöbbenésemre csak a zárfékezőt találtam a helyén.

A vonatvezető és egy vonatkísérő a forgalmi irodán tartózkodott. Kálóczi Gábor és Mátyus Géza vonatfékezők kézi lámpájuk világa mellett vidáman lakmároztak az állomásvezető cseresznyefáján. Ugylátszik, ezek a dolgozók nem ismerik az utasítást, nem tudják, mit jelent őrizetlenül hagyni a rájuk bízott kocsikat.

Pintér Lajos
Pusztamonostor

Több figyelmet

Július 3-án a Miskolcról 18 óra 40 perckor induló és budapesti mentesítő vonat nem állott meg Kál-Kápolnán és Vámosgyörkön, de ezt nem mondták meg a jegypénztárnál. A jegyvizsgálók sem világosították fel az utasokat. Igy történt meg, hogy egy Vámosgyörkre utazó négy gyermekes anya — akinek a jegyét a kalauz állította ki — nem szállt le Füzesabonyban, hogy megvárja a következő vonatot, hanem kénytelen volt Hatvanig utazni és ott éjszakázni négy gyermekével. Ilyen felelőtlen szolgálatellátást, — amely rontja a vasutasok jó hírnevét, — ne tűrjünk.

Tamási József
MÁV Kitérőgyártó ÜV.
Gyöngyös

Melyik brigád lesz az első?

Kőbánya-Felső pályaudvar három brigádja párosversenyben áll egymással. Július első dekádjában a *Labancz-brigád* 104,8, *Kiss József brigádja* 108,8, a *Szabaczki-brigád* pedig 105,1 százalékos eredményt ért el. Az állomás dolgozói nagy érdeklődéssel figyelik, hogy júliusban, illetve a harmadik negyedévben melyik brigád lesz az első. *(Gyergyói Imre leveléből.)*

GYORSAN, GAZDASÁGOSAN, BIZTONSÁGOSAN



Niczki Zoltán és Balidovics János sátoraljaújhelyi kereskedelmi dolgozók gyors és kíméletes munkával, 163 százalékos átlagteljesítménnyel segítik a szállítási tervek teljesítését.
(Kovács Géza felvétele.)

Ifjúsági élet

Vasutas fiatalok az őszi forgalom sikeréért

— A műhelyi és fiókműhelyi ifjúság legjobbjainak tanácskozása —

A vasúti főosztály tanácstermének hosszú asztalát vasutas fiatalok ülik körül: a műhelyek és a fűtőházak DISZ-szervezeteinek vezetői, aktivistái. Javarészük 17—20 éves. S ez a sok fiatal, akikre meggondolatlanul nem egyszer azt mondják „komolytalanok", most a vasút legfontosabb és legnehezebb feladatáról, az őszi forgalomról tanácskoznak. Az őszi csatának gárdistái ők és azok, akiket képviselnek ezen a megbeszélésen, mert a műhelyi munkások mintegy 33 százaléka ifjúmunkás és nem egy fűtőházban az ő korosztályuk tölti ki a létszám 50 százalékát. A fiataloknak nem kisebb az érdemük, mint az, hogy az elmúlt években a munka dandárját végezték el a gépek javításánál, karbantartásánál és most szintén az ő vállukra nehezedik az őszi forgalom első csatájának, az előkészítő időszak sikerességének javarésze.

Nehezek a feladatok, s felelősségük tudatában hallgatják a diszesek Fiók János elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztálya vezetőjének bevezetője után Tölgyes Lajos elvtárs, a gépészeti szakosztály vezetőjének előadását.

— Kedves elvtársak! Ifjú barátaim! Az elmúlt hetekben megtartott DISZ II. kongresszusa jelentős esemény volt a párt, az ország, a magyar dolgozó ifjúság — köztük a vasutas fiatalok életében is. Az ifjúság a szocializmus építése lelkes munkájának középpontjába került. Az országépítés nagy műve nem képzelhető el a fiatalok nélkül. E gondolatból kiindulva hívtuk össze a műhelyi és fiókműhelyi ifjúság legjobbjait és a szolgálati helyek szakmai vezetőit. Tanácskozásunk célja, hogy a DISZ II. kongresszusa és a párt Központi Vezetőségének az ifjúság közötti munkára vonatkozó határozatai szellemében megtárgyaljuk egy-egy szakma ifjúságának konkrét feladatait az őszi szállítások előkészítése és sikeres lebonyolítása érdekében.

— A vasuti munka elvégzése egyre nagyobb feladatokat ró a vasutasságra s e munkában mind nehezebb feladatokat vállalnak fiataljaink. Szükség van erre annál is inkább, mert a vasút műszaki fejlesztése még nem tart lépést a feladatok növekedésével. Röviden arról van szó, hogy a hiányzó gépeket és kocsikat jobb munkával, jobb szervezéssel, az önköltség csökkentésével és a termelékenység növelésével pótoljuk.

Mi kell ahhoz, hogy a fiatalok lelkesen dolgozzanak?

— A műhelyek őszi forgalma most zajlik. Ha most nem készítjük fel a vasutat a megnövekedő szállítási feladatok lebonyolítására, akkor nem lehet győzelmes az őszi forgalom. Kifogástalanul kijavított mozdony- és kocsiparkot kell teremtenünk az őszi forgalom kezdetéig és ebben hatalmas feladat vár a fiatalokra, akik az összes műhelyi munkásoknak 33 százalékát képezik. A fiatalok a vasút erejét jelentik. Éppen ezért fordulunk most nagy feladataink küszöbén a vasút fiataljaihoz, akiknek munkája, szíve, fiatalos lelkesedése képes arra, hogy megteremtse azokat a feltételeket, amelyek szükségesek a szállítási feladatok lebonyolításához.

— Mi kell ahhoz, hogy a fiatalok szívvel, lelkesen dolgozzanak? Jelöljünk ki számukra olyan feladatokat, amelyekben ki tudják mutatni alkotó készségüket. *Hromcsenkó* elvtárs a *„Korszerű fűtőház"* című könyvében arról ír, hogy náluk, a Szovjetunióban, egyes fűtőházakban olyan ifibrigádok vannak, akik a mosójavítást együtt végzik a mozdonyszemélyzettel és munkájukról szavatossági kötelezvényt írnak alá. A brigád kötelezi magát arra, hogy az általa kijavított mozdony 5000—6000 kilométerig hiba nélkül szalad. A mozdonyszemélyzet viszont azt vállalja: úgy gondozza és ápolja mozdonyát, hogy az a mosójavítás közötti időben nem szorul közbeeső javításra. Az ilyen munka lemérhető és akik ebben kitűnnek, jó hírnevet szereznek maguknak. A mi műhelyeinkben, fűtőházainkban is hasonló mozgalmak kialakítására kell törekedni. Olyan zárt javítási ciklusokat kell a fiatalok számára biztosítani, ahol az egész műveletet kezdettől a befejezésig fiatalok végzik. Például a mozdonyok burkolása, az armatúrák javítása, a hamuládák javítása stb. De lehet komplex-ifibrigádokat is szervezni ott, ahol egymásba kapcsolódó munkák vannak. (Például kovácsolás, esztergályozás, felszerelés.) Még könnyebb a helyzet a fűtőházaknál, ahol egy-egy ifibrigád vállalhatja egy-egy mozdony állandó karbantartását. Ehhez természetesen több DISZ-brigádot kell szervezni. Jelenleg 3322 fiatal 177 DISZ-brigádban dolgozik. Ez a szám nem kielégítő. Vannak fűtőházaink, ahol több a fiatal, mint az idősebb munkás és mégsem dolgoznak brigádokban. Például a *Hámán Kató*-fűtőházban 100 fiatal közül csak 25, *Nyíregyházán* 30 fiatal közül 5 van brigádban, *Szombathelyen* pedig 40 fiatal közül egy sem.

— Szinte azt lehet mondani, hogy a vontatási szolgálat egész területén nincs kihasználva a fiatalok lelkesedése, kezdeményező kedve. Es ezért érezniök kell a felelősséget a helyi szolgálati főnököknek, kommunista vezetőknek és a DISZ-szervezeteknek. Mert ha a fiatalok erejét egy csokorba kötjük úgy, hogy ők maguk lássák teljesítményeiket a kijavított kész mozdonyokban és kocsikban, akkor meghatványozódik munkakedvük.

Fogjuk csokorba az ifjúság erejét

— Az *Északi Járóműjavító* fiataljai, ha együtt dolgoznának, 27 gőzmozdony főjavítását vagy 294 futójavítást, illetve 1262 teherkocsi futójavítását végezhetnék el egy hónap alatt. *Debrecenben* 14 gőzmozdony fővizsgálatát, vagy 418 teherkocsi fővizsgálatát végezhetnék el hasonló idő alatt. Természetesen az ilyen munkáknál nem lehet a fiatalokat magukra hagyni. De lehet úgy szervezni a brigádokat, hogy egy-egy ifi-brigádot patronáljon egy-egy idősebb jó szakmunkás. És ezzel mindjárt két feladatot oldanánk meg: a fiatalok átvennék az öregek nagy szakmai tapasztalatát, ugyanakkor a fiatalok jobban tisztelnék, szeretnék és becsülnék az idősebb, tapasztaltabb szakmunkásokat.

— A szervezőmunkán kívül mindezek megvalósításához feltétlenül szükséges, hogy a fűtőház főnökök, vállalati igazgatók és a többi, fontos beosztásban lévő szakmai vezetők bizalommal legyenek az ifjúság iránt.

— Az ifjúsági brigádok szervezéséhez feltétlenül szükséges, hogy állandóan növekedjék a fiatalok szakmai és politikai tudása. Erre rendkívül nagy szükség van. A vasúton, ha szórványosan is, de már megjelent az új technika, amely holnap már tömeges lesz. Azelőtt csak gőzmozdonyok voltak s ha változtak is típusaik, a lényegük egy volt. Most már megjelent a 600 lóerős Diesel-tolatómozdony; szerkesztés és gyártás alatt áll a 2000 lóerős legkorszerűbb gyorsvonati Diesel-elektromos mozdony; még ebben az évben számos 130 lóerős kis Diesel-motortolatót fogunk látni hazánk állomásain. A műhelyekben az újtípusú szerszámgépek alakjában egyre-másra jelenik meg az új technika. Tehát sokat kell a fiataloknak tanulniok, mind a régi technikából — mert még hosszú évekig a gőzmozdony lesz a fő vontatóerő — mind az új technikából, mert ez is egyre nagyobb teret hódít hazánk vasútján.

A továbbiakban *Tölgyes* elvtárs azokról a nagytudású, idősebb szakmunkásokról beszélt, akik köztiszteletben állnak a műhelyekben s ezt a tiszteletet azzal vívták ki, hogy hosszú éveken keresztül dolgoztak egy munkahelyen, ahol megtanulták a munka minden csínját-binját. A mi fiatal vasutasainknak is jobban kell ragaszkodniok a vasúthoz, ha ilyen megbecsült emberekké akarnak válni. Volt idő, amikor a fiatalok szívesen dolgoztak volna a vasútnál, de a kapitalista vasút eltaszította őket. 1931-ben a miskolci MÁV-műhelyben felszabadult 60 ifjú és 50-et azonnal elbocsátottak közülük. 1932-ben 50-en szabadultak — elbocsátottak 48-at. A mi fiataljaink még nem láttak húszéveseket a munkanélküliség miatt sírásra görbült ajakkal. Mi láttuk őket évről évre — mondotta Tölgyes elvtárs. — Azok a fiatalok ragaszkodtak volna a vasúthoz, mint az életükhöz és örültek, ha segédlevelükkel a zsebükben zsákot hordhattak.

Nevelni kell a fiatalokat és ez elsősorban a DISZ feladata. El kell érnünk, hogy szégyelje magát a DISZ-vezető, ha a szervezetében fegyelmezetlenség, iszákosság, jampec magatartás uralkodik el. Fegyelemre, minőségi munkára, a technológiai előírások fegyelmezett betartására, a párt iránti hűségre, hazaszeretetre kell nevelni a fiatalokat. Ez a DISZ feladata, de hogy mindezt elvégezhesse, ahhoz az egész társadalom segítsége szükséges. *„A Központi Vezetőség kötelezi a párt valamennyi tagját...* — mondja ki az 1955. március 27-i párthatározat —, *hogy a maga hatáskörében képességeinek megfelelően, a rendelkezésre álló eszközöket felhasználva segítse és támogassa az egész magyar ifjúság nevelésének ügyét, a DISZ-nek munkáját. Tekintse ezt minden párttag egyik legfőbb pártkötelességének."*

Tölgyes elvtárs végezetül kifejezte, hogy az őszi szállítások sikeres előkészítése a vasutas ifjúság, a párt- és gazdasági vezetők egyik legszebb feladata és egyben ifjúsági szervezetünk további erősödésének legfontosabb forrása.

Új DISZ-brigádokat az őszi forgalom sikeressége érdekében

A beszámolót követő vitában egymásután szóltak fel az ifjúmunkások és javaslataik, észrevételeik nagy hozzáértésről tettek tanúságot. A felszólalók többsége számokkal, adatokkal bizonyította, hogy a fűtőházakban, műhelyekben milyen nagyszerű eredményeket tudnak elérni a brigádba tömörült ifjú vasutasok. Többen fogadalmat tettek, hogy a legrövidebb időn belül a helyi lehetőségek figyelembevételével újabb DISZ-brigádokat szerveznek az őszi forgalom sikeres lebonyolítása, a DISZ II. kongresszusa határozatainak megvalósítása érdekében.

Tóth István elvtárs, Debrecen fűtőház DISZ-bizottságának titkára elmondta, hogy náluk a javuló munkaeredményekkel sikerült kivívni a DISZ megbecsülését az idősebbek között is. *Dancsi* Imre Tapolca fűtőház ifjúmunkása VIT-műszak szervezésére tett javaslatot, mely nagy helyeslésre talált a jelenlevők között. *Sándor* elvtárs, a *Szolnoki Járóműjavító* DISZ-bizottságának titkára beszámolt arról, hogyan harcol szervezetük a munkafegyelem megszilárdításáért. Többek között levelet írnak a szülőknek és hozzátartozóknak, ha valamelyik ifi igazolatlanul hiányzik, de levelet írnak akkor is, ha egy ifjúmunkás kitűnik teljesítményével, magatartásával. Az Északi Járóműjavító DISZ-bizottságának titkára, *Berényi* Miklós elvtárs versenyre hívta a járóműjavítók ifjúságát az előkészítési időszak feladatainak minőségi elvégzésére. A versenyhez azonnal lelkesen csatlakoztak a *szombathelyi*, a *Landler* és a *szolnoki* járóműjavító fiataljai. A felszólaló diszesek hasznos javaslataik között nehézségüket is elmondták az értekezleten.

Tölgyes elvtárs válaszában hangsúlyozta, hogy a gépészeti szakosztály utasítja a szakvezetőket az elhangzott jó javaslatok bevezetésére és mindent megtesznek a feltárt hibák kijavítására.

Az értekezlet azt bizonyította, hogy a gépészeti szakosztály vezetői felismerték a fiatalok nagy szerepét az őszi forgalom csatáiban. Ennek tudatában készítették elő az értekezletet, amely beváltotta a hozzáfűzött reményeket.

Aratóbrigádot szerveztek a sátoraljaújhelyi fiatalok

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ-fiataljai a vasutasnap, az alkotmány ünnepe és a VIT tiszteletére együttesen tették meg vállalásukat. A „Petőfi" DISZ-brigád tagjai vállalták hogy a kongresszusi műszak alatt elért teljesítmény megtartása mellett a munka minőségét állandóan javítják és harmadik negyedévi tervüket két nappal a határidő előtt befejezik. *Kiss Károly* mérnök és *Kardos Imre* főtiszt a sztahanovista szint teljesítésére, a hídfenntartási pénzügyi terv augusztus 20-ig 75 százalékos teljesítésére tettek vállalást.

A mezőgazdaság segítéséről sem feledkeztünk meg: aratóbrigádot szerveztünk, amely máris segíti a patronált termelőszövetkezetet. *(Krizsán Erzsébet leveléből.)*

TUDOMÁNY

A vasutas dolgozók ismeretei bővítésének érdekében megindítjuk TUDOMÁNY című állandó rovatunkat, melyben természettudományi, csillagászati, élettani, földrajzi és a legkülönbözőbb tudományágakkal kapcsolatos kérdésekről kívánjuk tájékoztatni olvasóinkat.

A rovatban választ adunk a vasutas dolgozókat érdeklő mindenféle tudományos kérdésre. Kérjük olvasóinkat, hogy kérdéseiket közöljék szerkesztőségünkkel (Budapest, VI., Sztálin út 83.), arra minden esetben népszerű, könnyen érthető formában választ adunk.

HIREK

Meg kellene próbálni!

A szolnoki fűtőház üzemi bizottságának irodájában 3—4 hetes „Szocialista vasutért" újságok hánykolódnak. Minden lapon rajta az előfizető neve.

— Sajnos, sokan nem jönnek be az újságért — magyarázza Mohácsi Béla ÜB-elnök elvtárs. — De azért nincs baj, mert mi eltesszük a lapot és ha 3—4 újság összegyűlik, akkor bedobjuk az illető dolgozó öltözőszekrényébe.

Ime, milyen egyszerű eljuttatni a dolgozókhoz a lapot! Csak azt nem értjük, miért kell összegyűjteni az újságokat, megvárni, amíg elavulnak cikkei, amíg az élet régen túlhaladja azokat a problémákat melyekkel foglalkozik. Miért nem lehet minden héten a friss számot bedobni abba a bizonyos öltözőszekrénybe? Az újság nem folytatásos regény, minden számnak aktualitása van, tehát nem mindegy, hogy a dolgozó például a tizedik vasutüzemi értekezlet anyagát most, vagy a tizenegyedik vasutüzemi értekezlet küszöbén olvassa.

Úgy gondoljuk, nem olyan nehéz feladat minden héten eljuttatni az újságot az olvasókhoz. Csak meg kellene próbálni, bizonyára nem haragudnának érte a fűtőházi dolgozók sem.

— **A BVKH Római-parti** üdülőtelepének megnyitó ünnepségét július 16-án tartották. A csaknem teljes számban megjelent hivatali dolgozók előtt megtartott színes műsor során az egyes kultúr- és sportcsoportok jelentős fejlődéséről tettek bizonyságot.

— **A szajoli állomásfőnök,** Gajdos János ellen eljárás indult, mert a MÁV tulajdonát képező szénkészletből polgári személyeknek folyamatosan nagyobb mennyiséget elajándékozott. A javításra beállított vagonokat szétszedette és a deszkákat saját házkörüli építkezésénél használta fel.

— **A Váci Törekvés** labdarúgói július 17-én a csehszlovákiai Párkány-Nánán az ottani vasutas labdarúgókkal mérkőztek. A találkozó — mely végig sportszerű keretek között folyt — a magyar csapat 3:2 arányú győzelmével végződött. A visszavágóra augusztus 6-án kerül sor.

— A **„Szocialista kultúráért"** jelvénnyel és oklevéllel tüntették ki a szegedi vasutas szakszervezet 65 éves énekkarát. A népművelési miniszter nevében *Kaszás István* elvtárs nyújtotta át a kitüntetést bensőséges ünnepség keretében. A kitüntetést *Bakos Béla* elvtárs, az énekkar legidősebb tagja vette át.

— **A szombathelyi MÁV** szakorvosi rendelőintézetet július 29-én 15 órakor nyitják meg ünnepélyes keretek között.

— **A termelés, önköltségcsökkentés,** bérezés és munkafegyelem problémáiról tartottak pártnapot *Tapolca* állomás és fűtőház pártszervezetei. Az előadáshoz — melyet Németh István elvtárs, a vasút politikai főosztály munkatársa tartott — számosan szóltak hozzá.

— **Éber és gyors intézkedéséért** 800 forint pénzjutalomban részesült *Prókai György* váltóőr, mert szabadnapján a Diósgyőr—perecesi kisvasúton súlyos balesetet előzött meg.

— **Hatvan állomás MÖHOSZ** szervezetének kezdeményezésére jól sikerült kispuska csapat és egyéni céllövő versenyt rendeztek július 10-én Szegeden, melyen húsz versenyző indult. A visszavágó nemrégiben augusztusban kerül sor Hatvanban.

— **Kultúrváróterem nyílt** a kaposvári állomáson. Az ízlésesen berendezett teremben könyvtár, folyóiratok, napilapok, társasjátékok, rádió és lemezjátszó áll a közönség rendelkezésére.

— **Sztahanovista értekezletet** tartott a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség július 22-én. Megbeszélték az első félév munkáját, a Sztahanov-mozgalom eredményeit és hibáit, valamint a harmadik negyedév feladatait.

— **Ünnepélyesen indították** útnak július 17-én Rákosrendező állomásról Varsóba a VIT-re küldött 50 Ikarusz autóbuszt szállító, 56 kocsiból álló szerelvényt, melyet Vizafogó állomás vasutasai állítottak össze.

— **A vasúti rendőrség** eljárást indított Hajda János üzletvezető, az Utasellátó Vállalat Ságvári-ligeti üzemegységének vezetője ellen, mert folyamatosan 13 000 forintot sikkasztott.

Ütközet a coromba forgalmista

Nagyvenken húsz perce állt az 1437-es gőzfejlesztés miatt. Az utasok türelmetlenül kérdezősködtek a várakozás oka felől. A



forgalmista így förmedt rá az egyik érdeklődőre: Örüljön, hogy nincs karambol, üljön nyugodtan és várjon!... és diadalmasan körülnézve várta a hatást. A hatás nem is maradt el. Az utasok megállapították, hogy lám „ilyenek a vasutasok". Az a jó, hogy csak egyesek. De azok között élen jár a nagycenki forgalmista.

SZAMÁRSÁG

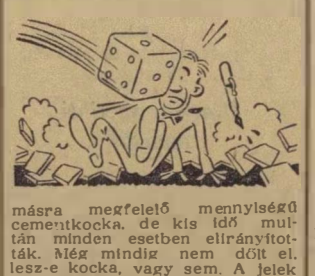
Az 1112-es vonat kalauzkocsijában furcsa „csomagot" szállítottak. Egy szamarat, darabáruként. Útközben az eleven de-



rabáru vidáman csemegézett a holtárukból. Reméljük, hogy a jövőben nem úgy kívánják az áruk épségét megóvni, hogy a szamaraknak katángkórót ültetnek a kalauzkocsiba.

Nem fordul a kocka

A balmazújvárosi felvételi épület megrongált cementkockáit nyolc évvel ezelőtt felszedték, hogy újakat rakjanak le helyettük. Többször érkezett az állo-



másra megfelelő mennyiségű cementkocka, de kis idő múltán minden esetben elirányították. Még mindig nem dőlt el, lesz-e kocka, vagy sem. A jelek szerint kár reménykedni. Ez a kocka el van vetve.

LAKÁSCSERE

Mautner Sándor utca 137. alatt lévő budapesti 39 forint bérű intézeti lakásomat, amely egy 5x5 méteres szobából, konyhából, kamrából, WC-ből áll, elcserélném kettő szoba komfortosért. Budapest belterületén. Pazonyi István, Budapest-Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnöksége, telefon: 23—96.

Elcserélném pécsi egyszobaösszkomfortos magánlakásomat hasonló budapesti magánlakásért. Cím: Lakatos János főintéző, Budapest-Nyugati pályaudvar vonatirsérleti vezényletet, telefon: 21—42.

VII. Garay-utca 14. I. 7. sz. alatti nagyméretű szoba-konyhás magánlakásomat elcserélném hasonló vagy kétszobás MÁV lakásra. Lehetőleg Rudas László úti házakban. Érdeklődni lehet: Nagy Benedek ÜB-elnök, Rákos fűtőház.

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium i Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz Telefon: 428-317. 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 31. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. AUGUSZTUS 1.



Tóth Lajos műszerész ifjúmunkás, a debreceni TBKE műszerészeti munkája lelkiismeretes elvégzése mellett szívesen foglalkozik Csepei György tanuló ismereteinek gazdagításával. (Kovács Géza felvétele.)

Bízunk a pályafenntartási dolgozókban

Ezekben a hetekben az ország vasutasainak figyelme elsősorban két szakszolgálati ág, a járműjavítók és a fiókműhelyek, valamint a pályafenntartás dolgozói felé fordul. Nagyrészt rajtuk múlik a néhány hét múlva teljes lendülettel kezdődő őszi forgalom előfeltételeinek biztosítása.

Minden nagy csata két szakaszra oszlik: *az előkészítés és a végrehajtás idejére.* De a két szakasz egymástól elválaszthatatlan, szervesen összefügg, egyik kiegészíti a másikat. Az őszi forgalom csatájának első szakasza már megkezdődött. Megkezdődött a járóműjavítókban és műhelyekben az elegendő, jó állapotú mozdonyokért és kocsikért, és megkezdődött a pályafenntartásnál — erről kívánunk most részletesebben beszélni — a lassújelek és vágányzárak megszüntetéséért, a síncserék és fenntartási munkák mielőbbi befejezéséért.

A pályafenntartási szakszolgálat nehéz hetek előtt áll. Régi, sok helyen elavult, elöregedett pályákat kell a megnövekedő forgalom, a túlsúlyos vonatok közlekedtetése számára alkalmassá tenni. Olyan lassújeleket kell megszüntetni, amelyek közül nem egy már hónapok óta nehezíti az elegyáramlást, olyan vágányzárakat kell felszámolni, amelyek hosszú idő óta bénítják a forgalmat. Minden munka határidős, és ezek a határidők többségükben szűkreszabottak, tehát megfeszített munkát követelnek. S ha már a nehézségekről van szó, tegyük hozzá, hogy nemcsak a határidőket, hanem a munkaerőhiányt is le kell győznünk.

Képesek lesznek-e ezt a feladatot elvégezni a pályafenntartás dolgozói? Azok, akik nem ismerik a pályafenntartási dolgozókat, „nem"-mel felelhetnek, de a párt és a vasutasok döntő többsége bízik a pályafenntartási dolgozókban. És erre a bizalomra minden ok megvan.

Okoztak-e az eltelt tíz év alatt csalódást a pályafenntartás dolgozói? Nem okoztak! Pedig volt idő, amikor szinte minden vonalunk romokban hevert, amikor méteres hótorlaszok zárták el a vasúti közlekedés útját, amikor pusztító árvíz tépte fel a síneket. Nem volt olyan akadály, amely fölött ne diadalmaskodtak volna a pályafenntartás dolgozói. Erőt adott nekik az a tudat, hogy a párt várta tőlük a munkagyőzelmet és a komunisták harcoltak első soraikban.

Tíz esztendő óta minden év őszi forgalmának előkészítése nehézségekkel volt telitüzdelve és mégis minden év győzelmet hozott. Ezt kell hozni 1955-nek is!

Az őszi forgalom megköveteli, hogy mintegy 1400 kilométeres vonalat 0,5—2 tonnával nagyobb kocsitengely nyomásra tegyünk alkalmassá, és tizenöt vonalon biztosítsuk a nagyobb tengelynyomású mozdonyok közlekedését. Ilyen rövid idő alatt ekkora feladat még nem várt a pályafenntartásra. De ha rövid is a határidő, végre kell hajtani, mert csak ez teszi lehetővé, hogy jól kiterhelt vonatok közlekedjenek olyan szakaszokon is, ahol eddig az ilyen vonat csaknem ismeretlen volt. A jól kiterhelt vonatokkal olcsóbb, gazdaságosabb a szállítás. A pályafenntartás tehát amikor a pályák nagyobb tengelynyomását biztosítja — a párt Központi Vezetősége márciusi határozatának végrehajtásához járul hozzá. De ezt, segítik a többi munkák is.

Vonalainkon jelenleg 95 tábla hirdet sebességkorlátozást. Kilencvenöt helyen kell lassítani vonatainknak akkor, amikor minden perc drága. Tűrhetik-e ezt, nézhetik-e tétlenül a lassító vonatokat a pályafenntartási dolgozók? Nem tűrhetik, és nem is tűrik! A vasútüzemi és az igazgatósági őszi forgalmi értekezleteken fogadalmat tettek, hogy az őszi forgalom kezdetéig minimálisra csökkentik a lassújeleket. Az adott szó hősi munkára serkenti a pályafenntartási dolgozókat. A *kelebiai* lassújelet például az előírás szerint augusztus 30-ig kell megszüntetni. A vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére vállalták a dolgozók, hogy augusztus 5-ig befejezik a munkát. Az eddigi eredmények azt mutatják, hogy valóra váltják ígéretüket.

Kemény feladat a vágányzárak megszüntetése és a felépítménycserék elvégzése is. Mégis eredményesen folyik a harc ezekért is. A *Mór—Pusztavám* közötti felépítménycserének július 31. a határideje. A telek szerint ezt a határidőt is betartják.

Ahhoz, hogy valamennyi munka határidőre, sőt határidő előtt befejeződjön, elsősorban az szükséges, hogy valamennyi szolgálati helyen alkalmazzák az élenjáró munkamódszereket és szigorúan betartsák a technológiai előírásokat. A szovjet kisbrigádos- és szalagfenntartásos módszerek nagyszerű lehetőségét kielégítő módon jelenleg csak a *pécsi* igazgatóság területén alkalmazzák. Miért mondanak le e lehetőség szélesebb felhasználásáról a többi igazgatóság területén? Kétségtelen, hogy a munkaerőhiány is közrejátszik. De az erre való hivatkozást nem szabad elfogadnunk. *A munkaerőhiány egyenesen szükségessé teszi a jobb munkaszervezést* — a szovjet módszerek alkalmazása pedig nemcsak a minőség javítását, hanem a jobb munkaszervezést, a szilárdabb munkafegyelem megteremtését is elősegíti.

És itt eljutottunk egy másik fontos kérdéshez, a munkafegyelemhez. Bátran állíthatjuk, hogy a munkafegyelem megszilárdítása, a munkaidő teljes kihasználása a fennálló munkaerőhiánynak legalább 50 százalékát pótolná. A munkafegyelem megszilárdítása a kulcs a jelenlegi nehézségek javarészének megoldásához, és biztató, hogy ezt egyre több helyen ismerik fel a mozgalmi szervek, a kommunisták. *Hódmezővásárhely* pályafenntartási főnökségén sem okozott kisebb nehézséget a létszám alakulása, mint máshol, mégis, a második negyedévben is élüzemek lettek. S tegyük hozzá: az igazgatóság területén itt a legjobb a munkafegyelem.

A pályafenntartási dolgozók az őszi forgalom csatájának első szakaszát vívják. Mondhatnánk úgy is, hogy mire megindulnak a nagy szállítások, a pályafenntartásnak már túl kell lennie az őszi forgalom feladatain. Tervszerű, lelkes, de kapkodás nélküli munkával, a társszolgálati ágakkal együttműködve, az idén is képesek a pályafenntartás dolgozói arra, hogy sikerrel teljesítsék feladatukat, hogy újabb győzelmekkel öregbítsék eddigi hírnevüket.

Üdvözöljük példaképeinket, a szovjet vasutasokat az össz-szövetségi vasutasnap alkalmából

Minden év augusztusának első vasárnapján a nagy szovjet hazában a gyárak és üzemek, a szovhozok és kolhozok dolgozói, a harcokban megedzett dicső Kommunista Párt és a szovjet kormány megkülönböztetett figyelemmel fordul a szovjet vasutasok felé. A föld hatodrészét kitevő szovjet országban a Balti tengertől a Csendes Óceánig a vasutasokat, a vasutasok napját ünneplik.

Ezen a napon a magyar vasutas dolgozók szeretete, ragaszkodása még forróbban száll tanítóink, barátaink, idősebb testvéreink felé. A felszabadulás első percétől kezdve napról napra merítünk erőt és tapasztalatot a szovjet vasutasok kiapadhatatlan kincsestárából. Az új munkamódszereket, amelyekkel az egyre nagyobb feladatainknak eleget tudunk tenni, mind-mind a hős szovjet vasutasok évtizedes tapasztalatai önzetlen átadásának köszönhetjük.

Minden látogatás, amelynek során szovjet ember, szovjet vasutas hazánk területére lépett, újabb tapasztalattal gazdagított bennünket. A közvetlen tapasztalatátadáson kívül a segítségnyújtás számtalan módja segített bennünket az egyre eredményesebb munkára. Elmondhatjuk, hogy eddigi sikereinket nem tudtuk volna elérni e segítség nélkül, további eredményeink eléréséhez nélkülözhetetlen az élenjáró szovjet módszerek alkalmazása. A baráti kapcsolat, amely csak közös célért, a békéért, a szocializmus, majd a kommunizmus építéséért harcoló népek között fejlődhet ki, egyre gyümölcsözőbbé válik.

A szovjet vasutasok, akik a Nagy Honvédő Háborúban fáradságot nem kímélve dolgoztak, a békeharcban is maradéktalanul helytállnak. Nagy részük van abban, hogy a szovjet ipar az ötödik ötéves tervet 4 év és 4 hónap alatt teljesítette, abban, hogy a Szovjetunió biztos úton halad a kommunizmus felépítése felé.

Az össz-szövetségi vasutasnapon, a szovjet vasutasok tradicionális ünnepén forró szeretettel köszöntjük példaképeinket. Igérjük, hogy nem leszünk érdemtelenek a baráti segítségre és támogatásra, igérjük, hogy erőnket nem kímélve harcolunk pártunk Központi Vezetősége márciusi határozatának maradéktalan végrehajtásáért, az őszi szállítási feladatok teljesítéséért, közös célunk, a béke erősítéséért, az emberiség boldog jövőjéért!

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE ÉS A VASUTASNAP TISZTELETÉRE

A vállalások teljesítése után pótvállalások

Július utolsó napjai *a vasutasnapi versenyműszakra* való készülődés jegyében teltek el a pécsi igazgatóság területén. A szolgálati helyek egymással versenyezve azon igyekeznek, hogy jó eredményekkel minél emlékezetesebbé tegyék az idei vasutasnapot és az alkotmány ünnepét, s ezzel közelebb vigyék a megvalósuláshoz a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseit.

A pécsi fűtőház mozdonyvezetői közül sokan már túlteljesítették vállalásukat és most pótvállalásokat tesznek. *Szigeti Rudolf* mozdonyvezető és fűtői nyolc túlsúlyos vonat továbbítását vállalták kétszázalékos szénmegtakarítás és a százelegytonnakilométer terv négyszázalékos túlteljesítése mellett. Az eredmény eddig *tíz túlsúlyos vonat*, 73 mázsa szénmegtakarítás, ami 12 százalékos túlteljesítésnek felel meg. Százelegytonnakilométer tervük teljesítése 73 százalékos. Pótfelajánlásként elhatározták, hogy *a vasutasnapig még öt túlsúlyos vonatot továbbítanak. Győri Kiss István* mozdonyvezető és fűtői *a vállalt 10 túlsúlyos vonat helyett eddig 11-et továbbítottak*, és ugyancsak öt túlsúlyos vonat továbbítására tettek pótvállalást. *(Várnai László leveléből.)*

Ami nem volt a tervben

Teljes erővel folynak *Budapest—Ferencváros állomás* átalakítási munkálatai. Bővítik a rendezőt, új vágányokat fektetnek le, ezeket bekapcsolják a villamoshálózatba. A nagyszabású munkákat régen ismerik a vasutas dolgozók, de kevesen tudnak róla, milyen nehézségeket kell legyőzni, hogy az ország legnagyobb teherpályaudvara az idei őszi forgalomban az eddigieknél is jobb munkát tudjon végezni. Hősi erőfeszítéssel győzik le a nehézségeket a *Villamos Felsővezeték Építésvezetőség* dolgozói. A munkát tervszerűen végezték, de a tervben nem volt benne az elmúlt hetek szokatlanul nagy esőzése, amely az állomás területén az amúgy is magas talajvíz-szintet kétszeresére emelte. Dolgozóink az oszlopállításnál szinte allandóan térdig vízben állva végzik a gödrök ásását. A motoros és kéziszivattyúk állandóan működnek. Ha egy megkezdett gödör kiásását aznap nem tudják befejezni, egész éjjel szivattyúzni kell a vizet, hogy másnap folytathassák a megkezdett munkát és beállíthassák az 50 mázsás oszlopot. Számos újítással, ötlettel lendítik előre nap mint nap az építkezést, hogy vállalásaikat, amelyeket a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tettek, határidőre teljesíthessék. *(Kastiel Lajos leveléből.)*

Jó eredmények a menetrendszerinti közlekedésben

Miskolc-személypályaudvar dolgozói eddigi jó eredményeik fokozásával készülnek a vasutasnap megünneplésére. *Kósa János* kocsimester és brigádja fajlagos kocsimozdítási tervét 112, *Erős Ferenc* forgalmi szolgálattevő és brigádja terhelési tervét 104, *Németh László* kocsimester és brigádja kocsitartózkodási tervét 122 százalékra teljesítette. *Jakab Sándor* személyvonati kezelő és *Zsugyelik János* kirakó a menetrend szerinti közlekedésben 105, *Bukszár István* tehervonati vonatvezető és brigádja pedig 117 százalékos eredményükért érdemelnek elismerést.

Közel ezer kisorozás nélküli kocsijavítás egy hónap alatt

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* vontatási dolgozói a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére a kisorozás nélküli kocsijavítás fokozását ajánlották fel. Egy hónap alatt 934 darab kocsit javítottak meg kisorozás nélkül. *Kovács II. János, Kincses Miklós, Sinkai Lajos, Barad Pál, Pálinkás Sándor, Gémesi István* és *Szegedi József* elvtársak tűntek ki ebben a munkában. A kárpitosműhely dolgozói ugyanez időszak alatt 4870 forint értékű anyagmegtakarítást értek el. A gőzfűtési lakatosok 16 240 forint értékű megtakarítással teljesítették takarékossági vállalásukat. *(Beró József leveléből.)*

Hatszázötven folyóméteres pályaszint-emelés terven felül

Bátaszék állomás bejárata előtt 650 folyóméter hosszban felemelik a pályaszintet. A bajai pályafenntartási főnökség dolgozói gyorsított ütemben végzik ezt a munkát, mert vasutasnapi felajánlásaik között szerepel, hogy az őszi forgalom kezdetére elkészülnek vele. Ez a jelentős munka nem szerepel a főnökség tervében, ugyancsak terven felül készítik el a dolgozók *Rudics állomás* rakterületének burkolását.

Javuló anyagellátás mellett túlteljesítés

Három darab gőzmozdony középjavítását, tíz teherkocsi fővizsgáját, 23 teherkocsi középjavítását és 249 egységteljesítményben különféle mozdony-, kocsijavítási és egyéb beruházási munkákat vállaltak a *Szolnoki Járóműjavító* dolgozói. A vállalások teljesítése kitűnően halad. Az eddigiek során gőzmozdony főjavítási tervét 116, mozdony fűtőjavítási tervét 144, személykocsi fűtőjavítási tervét 149, teherkocsi középjavítási tervét 152 százalékra teljesítette az üzem.

A szép tervteljesítésben nagy része van annak, hogy *az anyagellátás biztatóan javul*, különösen a kocsijavításnál. A mozdonyosztályon azonban még mindig fordulnak elő hibák, a Lőrinci Hengerműből érkezett kazánlemezek minősége nem kielégítő. *A felső vezetők gondoskodjanak róla, hogy a mozdonyjavításhoz is jó minőségű anyagot kapjunk*, hogy tökéletes javításokat adhassunk ki a fűtőházaknak az őszi forgalom lebonyolításához. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

A miskolci menetirányítók versenyre hívták a budapestieket

A miskolci igazgatóság menetirányítói eddig is több hasznos kezdeményezéssel mozdították elő ennek a szolgálati ágnak a versenyét. Most a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére újabb versenyfelhívást bocsátottak ki, *és az őszi forgalom egész tartamára versenyre hívták a budapesti igazgatóság menetirányítóit.* A budapesti menetirányítók csatlakoztak a versenyhez, amely elsősorban az *összekapcsolt mozgalom sikerre vitelét célozza.* A versenyt a százelegytonnakilométer terv és a 24 órás vonatforgalmi terv alapján értékelik. *(Makó Imre leveléből.)*

AZ UTASÍTÁS BETARTÁSA EGYET JELENT A BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉSSEL



Várnai Ferenc, Lepsény állomás váltókezelője balesetmentes szolgálattétellel biztosítja a megnövekedett forgalom zavartalan ellátását. (Kovács Géza felvétele.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A vasutas pártszervezetek a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásáért

A vasutas dolgozók számára már hagyományos, hogy július hónapban, az őszi forgalom kezdete előtt felmérik erejüket, hogy sikerre vihessék legnagyobb feladatukat, az őszi forgalmat. Különösen nagy jelentőségű volt ez a számvetés az idén, amikor a Központi Vezetőség március 4-i határozata szellemében — minden árut gyorsan és időben, a lehető leggazdaságosabban kell elszállítani.

A határozathozatal csak a kezdet

Ez volt a vezérfonala a X. vasútüzemi és az igazgatósági őszi forgalmi értekezleteknek is. A hozott határozatok bizonyítják, hogy a dolgozók megértették a feladatot. De a határozatok egymagukban nem elegendők. Megvalósításukhoz a vasutas dolgozók alkotó kezdeményezésére, magasfokú munkalendületére, az élenjáró munkamódszerek alkalmazására, a párt vezetőszerepének töretlen érvényesítésére van szükség.

A vasutas dolgozók kezdeményezéseinek kibontakozása és nagyobb munkalendületének megteremtése elsősorban a pártszervek feladata. Mit kell tehát tenniök pártszervezeteinknek?

Elő kell segíteniök, hogy az országos értekezleten hozott határozatokból a dolgozók saját feladataikat világosan lássák, mert csak így tudnak kezdeményezni, így tudják azokat a munkaterületükre alkalmazni. Jó példa erre a *debreceni fűtőház* V-ös alapszervezete, ahol a kocsivizsgáló és kocsitisztító dolgozók a nemrégen megtartott értekezletükön a forgalmi és pályafenntartási dolgozók bevonásával megtárgyalták, hogy mit tehetnek a vonatok jobb kiszolgálása, a menetrendszerű közlekedés érdekében. Feladataikat komplexbrigádszerződésben rögzítették.

Minden őszi forgalomnak, de különösen az ideinek legfőbb célkitűzése a kocsiforduló lerövidítése, emellett a gazdaságos üzemeltetés megvalósítása. Ezt támasztják alá a határozatok többi pontjai, erre kell a szolgálati helyek, az egyes dolgozók vállalásainak is irányulnia. Minden szolgálati helyen meg kell találni azokat a tényezőket, melyek ott a legjobban segítik a kocsiforduló lerövidítését, a gazdaságosságot.

Szorosabb együttműködést

Helyes *Záhony* állomás vállalása, amely kocsitartózkodási egységidő 16 százalékos csökkentését tűzte ki célul és erre szólította fel a többi állomásokat is. Hasonlóan jó kezdeményezés a *miskolci* menetirányítók versenykihívása, a *budapesti* menetirányítókhoz az összekapcsolt mozgalomban közlekedő vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítására.

A munka sikere elsősorban attól függ, hogy a szolgálati ágak egymást hogyan támogatják — hogy egymásban közös célért harcoló munkatársat, vagy ellenfelet látnak-e. Ezért különösen a gócponti pártszervezetek tartsák fő feladatuknak a szolgálati ágak közötti együttműködés állandó javítását. Számolják fel a még mindig előforduló szakmai sovinizmust, a hibák „egymásra kenését". Ezen túlmenően segítsék a szállító vállalatok és a vasutas dolgozók közötti jobb kapcsolat kialakítását.

Az őszi forgalom feladatainak végrehajtása a vasutasoknak kötelessége, viszont a szállítható feleknek elsőrendű érdeke, mert minden áru időben való elszállítása tervük teljesítését is jelenti. Ez a szállítható felek részéről kell hogy fokozza az együttműködési készséget. De nem elég, ha a vasutasok és a szállítható vállalatok dolgozói csak szakmai szinten tárgyalják meg feladataikat. Feltétlenül szükséges, hogy a mozgalmi szervek politikai segítséget nyújtsanak ehhez a munkához. A vasutas pártszervezetek, a szállítható vállalatok pártszervezeteinek segítségével hassanak oda, hogy az üzemek dolgozói is a saját ügyüknek érezzék az őszi forgalmi szállítások sikeres lebonyolítását.

Kommunisták az élre

A vasútüzemi értekezlet határozata, az ennek nyomán tett vállalások teljesítése csak akkor lesz biztosítva, ha a pártszervezetek naponként napra erősítik a vasutas dolgozók erejükbe vetett hitét, száműzve a kishitűséget, a feladatok nagyságától való ijedelmet.

Az őszi forgalom lebonyolítását csak a kommunisták élenjáró munkája, a jó példának az egész vasutasságot mozgósító ereje alapján oldhatjuk meg sikerrel. A szokásosnál nagyobb feladat minden vasutas dolgozó helytállását követeli. Ennek megteremtése a párttagok és a pártonkívüli dolgozók között fokozott politikai munkát kíván. A pártszervezetek területük és a dolgozók hangulatának tanulmányozása alapján dolgozzanak ki helyi érveket. A népnevelők meggyőzéssel, új módszerek adásával javítsák munkájukat.

Minden támogatást meg kell adni a szakvonali vezetőknek, középvezetőknek a szolgálati hely előtt álló feladatok végrehajtásához. A szoros kapcsolat kiépítése mellett ez nyilvánuljon meg a vasútüzemi értekezlet határozataiból az üzemre meghatározott feladatok politikai tartalommal való megtöltésében, tudatosításában, a kommunista példamutatás megteremtésében. A termelés pártellenőrzésének kiszélesítésével hassanak oda hogy a szolgálati helyek főnökei biztosítsák a munka tökéletes megszervezését, az őszi forgalmi verseny műszaki feltételeit.

Magasabb szakmai képzettséget

Többet kell törődniök a technológiai fegyelem betartásával, a dolgozók szaktudásának emelésével, mert a magasabb képzettségű dolgozók jobban tudják végrehajtani feladataikat. Ahol magasabb a dolgozók szakképzettsége, ott a munkafolyamatok megjavítására több újítás, ésszerűsítés születik. A pártszervezetek központi kérdésként kezeljék ezek felkarolását, gyors bevezetését, mert ez emeli a műszaki színvonalat, termelékenyebbé, gazdaságosabbá teszi a munkát: közvetve és közvetlenül is a vasutas dolgozók életszínvonalának emelését segíti.

Az őszi forgalomért vívott harc politikai munkájában fokozott szerep vár a tömegszervezetekre, elsősorban a szakszervezetre és a DISZ-re. Munkájuk segítése, irányítása és ellenőrzése elengedhetetlen feltétele a verseny sikerének.

A vasutas ifjúság eddigi munkájával már több ízben bebizonyította, hogy a termelés rohamcsapata. Munkájuk nagy lendületet vett a DISZ II. kongresszusa után, amit tovább kell fokozni. Pártszervezeteink ezért segítsék az ifjúságot a kongresszus határozatainak feldolgozásában. Sokkal bátrabban bízzák meg őket pártmegbízatásként egy-egy nehezebb termelési feladat megoldásával. Biztosítsák, hogy egy munka egész láncolatát az ifjúság oldja meg. Például a vontatásnál egy-egy mozdony javításától az utazásig a fiatalok kezébe legyen adva. Fokozni kell az ifjúsági brigádok szervezését, versenyeredményeik külön értékelését. El kell érni, hogy az idősebb és a fiatal dolgozók közt helyes viszony alakuljon ki. Mindezek a Központi Vezetőségnek az ifjúság közti nevelőmunka megjavításáról szóló határozata egy részének a megvalósítását is jelentik.

Az őszi forgalom feladatai nehezek, ezért is több figyelmet kell fordítani azokra, akik ezt végrehajtják. A dolgozóknak munkájuk mellett sok problémájuk, gondjuk is van, melyek erősen befolyásolhatják munkakészségüket, lendületüket.

Az őszi forgalom sikere mindenekelőtt az embereken múlik. Feltétlenül szükséges tehát a problémák elintézése s ebben a pártszervezetek járjanak az élen.

Nem lehet szebb feladat pártszervezeteink előtt, mint a dolgozók nevelése, mozgósítása, a párt célkitűzéseinek megvalósítására, hogy egyik láncszeme az őszi forgalom lebonyolítása.

Nemzetközi ÉLET

HARMINCEZER KILOMÉTER A SZOVJETUNIÓ ÉS KÍNA VASÚTJAIN

ÍRTA: ZSOLT RÓBERT

IV.

A MOZDONYVEZETŐK,

de általában a kínai vasutasok nagyon szeretik hivatásukat, lelkesen, szorgalmasan végzik a munkájukat. A kínai kalauz ragyogóan tiszta kék vászonegyenruhájában állandóan talál magának valami tennivalót. Belátogat az utasokhoz, érdeklődik, nincs-e valamire szükségük. *Toncz Tibor* barátom részére még ruhakefét is a kínai kalauz szerzett. Borravalót, ajándékot nem hajlandók elfogadni, sőt sértésnek veszik. Számukra az a legnagyobb ajándék, ha az utas jól érezte magát, nem volt semmire panasza. Sok a női vasúti dolgozó is, sőt közlekednek Kínában olyan vonatok is, amelyeknek teljes személyzete — a mozdonyvezetőt és a fűtőt is beleértve — nő. Nagy vívmány ez Kínában, ahol a nők sokkal inkább el voltak nyomva, mint az európai országokban. Az állam nagy szeretettel gondoskodik a vasutasokról. Csupán Északkelet-Kínában a vasúti munkások szakszervezetének vagy kétezer klubja, száz és száz színjátszó csoportja énekegyüttese, háromtucat üdülője van.

Ha megismerkedünk a kínai vonatokkal, meg kell ismerkedni az utasokkal is. Hogyan utazik a kínai ember? Először is teázik. Bármilyen rövid az út, már az első percekben megjelenik egy fehérköpenyes étszolgálatos és lerakja a fedett porceláncsészéket meg a teás csomagokat az asztalokra. Utána negyedóránként jelentkezik és teletölti a kiürült csészéket. Melegben fogy a legtöbb tea. Mikor Mukdenbe utaztam, elég hűvös volt az idő. Nagy meglepetéssel láttam, hogy költői nevű tolmácsom, *Liu Jünk-sziang*, vagyis magyarul: *Liu*, a „*Repülő Felhő*" nem teázik. Mikor kérdeztem, hogy miért, megütközve válaszolt, hogy ilyen hidegben csak nem fog teát inni. Mikor délutánra felmelegedett az idő, már ott gőzölgött előtte is a forró tea. Természetesen cukor, rum, vagy citrom nélkül, mert ez „elrontaná az ízét".

A teázáson kívül a legfőbb szórakozás az olvasás. Minden kocsiban kis könyvtár van, ahonnan az utas kiválogatja a megfelelő könyvet, folyóiratot és ha elolvassa, ugyanoda visszateszi. Soha nincs hiány a könyvtárban, pedig senki sem ellenőrzi, ki vesz el onnan könyvet. Az utazás általában igen hangulatos. A kínai magával viszi zeneszerszámait, a kéthúros hegedűt, a lantot, vagy valami ősi ütőhangszert.

Mikor reggelenkint az első nagyobb pályaudvaron megáll a vonat, szinte valamennyi utas leszáll. Az állomás hangszórójából ütemes dal csendül, s az utasok — fiatalok, öregek — egyszerre kezdenek tornászni. Látszik, hogy naponta gyakorolják ezeket a szabadgyakorlatokat, mert pontosan tudják, hogy a dal melyik ütemére, milyen mozdulat következik. Mintha láthatatlanul vezényelne valaki. Nemcsak a pályaudvarokon folyik torna, minden üzemben, hivatalban délelőtt és délután tíz percre leáll a munka és mindenki kiszalad az udvarra, az utcára tornászni. S mindezt azért teszik, mert *Mao Ce-tung* elvtárs egyik beszédében arról szólt, hogy a kínai embernek erősnek, egészségesnek kell lennie.

KINA VASÚTJAI

európai szemmel nézve is igen fejlettek, mi is sokat tanulhatunk a kínai vasutasoktól különösen az utasokkal való bánásmód tekintetében. Kína közlekedésében azonban még ma is nagy problémák vannak. A meglévő vasúthálózat fejlett, a közlekedés pontos, gyors, azonban a vasúthálózat nagysága nem elégíti ki a szükségleteket. Kína régi urai nem törődtek a vasútépítéssel, az angol és amerikai gyarmatosítóknak nem az volt a gondjuk, hogy az egyes országrészeket összekössék egymással, hanem hogy az ország belsejéből a kikötővárosokba tudják szállítani az árut. Például a felszabadulás előtt Észak- és Dél-Kína között nem volt vasúti összeköttetés.

Ennek a vasútpolitikának a következménye, hogy Kína — bár százszor akkora, mint Magyarország, mégis csak a mi vasúthálózatunk háromszorosával rendelkezik. A kínai kormány nagy gondot fordít a vasúthálózat bővítésére. Többezer kilométer vasutat építettek már a felszabadulás óta. Kína történelmében ezekben az években történt meg először, hogy az utas *Kantonból Pekingen* keresztül vonattal *Moszkváig*, vagy akár *Budapestig, Párizsig* utazhat. Új vasutak épültek Dél-Kínában, ezenkívül nem régen fejeződött be a *Pekinget Ulan Batorral* összekötő vasútvonal vágányainak lerakása. Ezt a vonalat rövidesen átadják a forgalomnak és ezzel 1000 kilométerrel rövidül meg a Moszkva—pekingi út.

AZ ÚJ VASÚTÉPÍTÉS

természetesen hatalmas hídépítéseket is követel. Kína az orias folyók országa. Eddig egyetlen rendszer sem vállalkozott hogy a hatalmas Jangce-folyún hidat építsen: az észak—déli forgalomban komp viszi át a vonatot a Jengcen. Most már elkezdték az első híd építését Vuhannál. A folyó itt a hegyek között összeszűkül, mindössze másfél kilométer széles, tehát kedvező a hely a hídépítésre. Emeletes hidat építenek, alul robognak majd a vonatok, felette zajlik le a közúti forgalom. A híd 45 méter magasan ível át a folyó szintje felett, a hídszerkezet 18 méter magas lesz. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a pilléreket a vízszinttől számítva általában 20—25 méter mélységbe kell süllyeszteni (a Jangce 12—13 méter mély), fogalmat alkothatunk arról, milyen óriási munkát jelent majd a 60—70 méteres pillérek építése, a csaknem 2000 méter hosszú, emeletes vasszerkezet felszerelése.

Sok-sok tapasztalatom van még Kína vasútjairól, hisz egy hónap élményeit nem olyan egyszerű néhány lapra feljegyezni, de talán sikerült a legjellemzőbbeket összefoglalnom. Befejezésül még néhány szót a hazaérkezésről. A szovjet és kínai vonatok pontossága után arra számítottunk, hogy harmincezer kilométeres utunk utolsó párszáz kilométeres szakaszán megismerkedhetünk a vonatkéséssel is. A magyar vasutakon azonban kellemes meglepetés ért. *Záhonyban* percek alatt átszerelték vasutasaink a széles nyomtávú szovjet kocsi kerékpárjait és vonatunk percnyi pontossággal indult el a határállomásról a menetrend szerint befutott a Nyugati-pályaudvarra. Talán el sem tudják képzelni vasutasaink, mit jelent az utas számára az, ha külföldről hazatérve, itthon nem éri csalódás, hanem büszkén állapítja meg: a mi vasutasaink is egyre jobb munkát végeznek.

(Vége)

Levél a Novoszibirszki Váltógyárból

a gyöngyösi Váltógyár munkásainak, mérnökeinek, műszaki dolgozóinak és tisztviselőinek

Kedves elvtársak!

Nagyon köszönjük meleghangú levelüket. Mi a távoli Szibériában élünk és dolgozunk, ahol mint országunkban mindenütt, egyre világosabban lobog a kommunizmus tüze. Feszült figyelemmel kísérjük azt a sikeres munkát, amelyet önök a béke érdekében kifejtenek.

Az a tíz év, amely az önök hazájának felszabadulása óta eltelt, a népeink közötti baráti kapcsolatok kifejlődésének és megerősödésének tíz éve volt.

Őszintén örülünk a baráti magyar nép szocializmus építése terén elért eredményeinek. Az önök sikereinek nagy jelentősége van a béke, a demokrácia és a szocializmus táborának megerősödése szempontjából.

A mi dolgozóink, az ötödik állami ötéves terv sikeres végrehajtásáért harcolva, határidő előtt teljesítették az 1955. év első öt hónapjára eső tervüket.

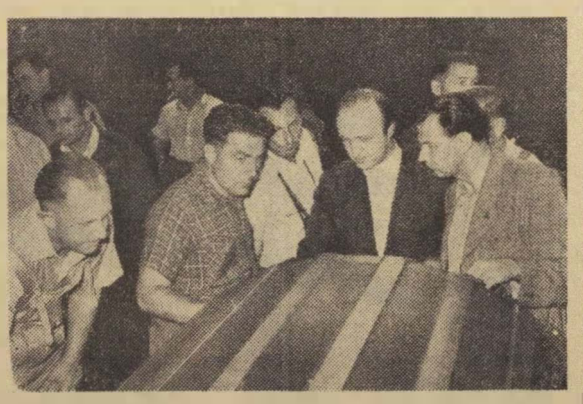
A szovjet vasutasok hagyományos ünnepének, az összszövetségi vasutas napnak méltó előkészítésére versenyek folynak nálunk, s ezek folyamán a munkások és a műszaki dolgozók, valamint mérnökök egyre nagyobb tevékenységet fejtenek ki az új technika elsajátítása és technikájuk és munkamódszereik tökéletesítése érdekében, továbbá azért, hogy újabb tartalékokat használjanak fel a termelés növelésére a meglévő termelési lehetőségek keretén belül.

Tudjuk, hogy munkasikereinkkel is hozzájárulunk a béke ügyéhez az egész világon.

Kívánjuk önöknek, kedves elvtársaink, hogy további eredményeket érjenek el új életük építésében. Nagyon örülnénk, ha további leveleket kapnánk.

Elvtársi üdvözlettel a Novoszibirszki Váltógyár dolgozóinak megbízásából Larionov G. N. üzemigazgató, Moldovan N. N., a gyári bizottság elnöke, Dronov Sz. G. gyalumunkás, Bragin M. öntőmunkás, Kulikov N. I. szerelőmester.

Osztrák vasutasok Magyarországon



A SZOT és a vasutasszakszervezet meghívására osztrák vasutas dolgozók látogattak el hazánkba. Képünkön az osztrák vendégek egy csoportja látható az Északi Járműjavítóban

(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A Szovjet Tudományos Tervezőintézet új, önmeghajtású, billenő jégrakodót szerkesztett. A rakodó 12 méter magas. Billenthető tartályokkal szerelték fel a jég és a só tárolására. Működésének gyorsaságára jellemző, hogy húsz darab négytengelyes hűtőkocsit harminc perc alatt rak meg. Ennek többszöröse volt a régi rakodási idő.

★

Az elmúlt hetekben tartották meg Moszkvában a szovjet vasutas ésszerűsítők konferenciáját. A bevezető beszédet *Ugarov* elvtárs, a központi mozdonygazdálkodás főmérnöke tartotta. Beszámolójában elmondotta, hogy az elmúlt esztendőben a mozdonyokkal kapcsolatban 24 ezer ésszerűsítési javaslatot nyújtottak be és ebből 17 ezret már megvalósítottak. Nyolcezer javaslat megvalósításával 24.3 millió rubel megtakarítást ért el a népgazdaság. Az értekezlettel egy időben az ésszerűsítés kapcsán megvalósított szerkezetekből, készülékekből kiállítást nyitottak meg, amelyet a vasutasok tízezrei néztek meg rövid idő alatt.

★

A vasútvonalak kavicságyanyagának karbantartásához gépet terveztek a Szovjetunióban. A kísérleti példány próbamunkáltatása folyamatban van. Az eredmények alapján kezdik meg a kavicságyazat karbantartógép sorozatgyártását.

CSEHSZLOVÁKIA

A prágai „*Strojexport*" 2030 vasúti kocsira kapott megrendelést Indiából. A csehszlovák vasúti kocsigyártás részére igen kecsegtető az a tény, hogy 37 kereskedelmi vállalat közül a csehszlovák exportvallalat ajánlatát fogadták el. Csehszlovákia ezenkívül Bulgáriának és Törökországnak szállít vasúti kocsikat.

ANGLIA

Egy amerikai tanulmányútról visszatért angol vasutas megállapította, hogy a New York-i földalatti vasút — a világban elterjedt nézettel ellentétben — rendkívül bonyolult, rendszertelen és lerongyolódott hálózattal bíró vállalat. Javasolja, hogy az amerikai földalatti vasút vezetősége látogasson el Moszkvába, vagy Londonba, hogy lássa a különbséget.

★

A brit szállításügyi miniszter közölte, hogy azokat a vasúti pályákat, ahol végleges érvénnyel beszüntették a forgalmat — nem alakítják át országutakká. Megállapították ugyanis, hogy az átalakítás túlságosan költséges lenne.

Szentlőrincen nincs baj a kocsitartózkodási idővel

Tóth Jenő és *Büki József szentlőrinci* kocsirendezők *pécsi* vonatkísérőkkel beszélgetnek a pár perces tolatási szünetben. Azzal a kérdéssel elegyedünk beszélgetésükbe: tudják-e, hogy a vasútüzemi értekezleten sok szó esett arról, *milyen fontos szerep vár a középállomások dolgozóira a kocsitartózkodási egységidő csökkentésénél?*

Tudják, hogyne tudnák, olvasták az erről szóló tudósításokat az újságban, *Varga* elvtárs állomásfőnökhelyettes is beszámolt róla a pécsi igazgatóság őszi forgalmi értekezlete nyomán. Ismerik az országos célkitűzést, amely szerint a kocsitartózkodási egységidőket az őszi forgalom ideje alatt legalább 15 százalékkal kell csökkenteni — szól a válasz.

Jó együttműködés a vonatkísérőkkel

— *Rajtunk nem múlik* — mondja *Tóth* elvtárs és bizvást mondhatja, hiszen brigádja, amelyet *Varga* állomásfőnökhelyettes vezet és amelynek rajta meg *Büki* elvtárson kívül *Bódis János* és *Kövesi Árpád* váltókezelők a tagjai, *hat hónapja tartja a sztahanovista szintet.* A júliusi termelési értekezleten meg is szavazták nekik a „kiváló dolgozó" címet.

A kocsitartózkodás teljesítésében *113 százalékot értek el az élüzemszintként megállapított 103 százalék helyett.* De a másik két brigád sem sokban marad el tőlük, sőt *Ribics Ilona* elvtársnő brigádja szorosan a nyomukban van. Július első két dekádjában *Monostori Vince* brigádja 108, *Ribics Ilona* brigádja 120, *Varga István* brigádja 121 százalékos eredményt ért el.

Ezek a számok összesítve a tavalyi hasonló időszakhoz képest *a kocsitartózkodási idő mintegy tíz százalékos csökkenését mutatják.* De lesz ez az eredmény még jobb is, hiszen az állomás a húsz budapesti üzem felhívásához csatlakozva a többi között *vállalta, hogy a harmadik negyedévben 110 százalékos teljesítményt ér el a kocsitartózkodásban és amint a jelek mutatják, a vállalást alaposan túlteljesítik majd.*

A dolgozók nem tagadják, hogy az érkező vonatok személyzetének lelkiismeretes közreműködése nélkül nem boldogulnának. Mindent elkövetnek tehát, hogy *a vonatkísérőkkel és a mozdonyszemélyzettel a legjobb viszonyt alakítsák ki.* Nincs vita a tolatások körül. Különösen a pécsi vonatkísérőkkel jó az együttműködés, de a többiekkel is megértik egymást. Ez a magyarázata annak, hogy a négyfelé, *Pécs, Dombóvár, Barcs, Sellye* irányában elágazó állomáson *ritka jelenség a torlódás.* Csak a *barcsi* eleggyel van baj, ez elég gyakran késve érkezik, lemarad a csatlakozásról és rontja az állomás kocsitartózkodási egységidejét. A lőrinciek gyorsabb elegytovábbítást várnak a barcsiaktól.

Fegyelmezett szolgálat és ami megbontja azt

A fegyelmezett szolgálattétel a másik magyarázata a jó munkának. A pártszervezet *Könczöl István* elvtárs párttitkárral az élén, segít a szakvezetésnek a fegyelem megszilárdításában. Hosszú időn keresztül nem is fordult elő fegyelemsértés az állomáson.

Annál bántóbb, hogy nemrég egy olyan dolgozó bontotta meg a fegyelmet, aki azelőtt fegyelmezett, jó munkájával tűnt ki. *Kövesi Árpád* váltókezelő, aki — mint fentebb írtuk — tagja a kiváló dolgozó kitüntetésre felterjesztett brigádnak, s akit éppen azért, mert jól végzi munkáját, az állomás pécsi végére akartak áthelyezni, ahol a nagyobb szaktudást igénylő, több és nehezebb tolatás folyik — *nem vállalta ezt a megbízatást,* azzal az indokolással, hogy nem tud megfelelni az új beosztásban ráváró feladatnak.

Miután a szakvezetőknek és mozgalmi vezetőknek nem sikerült álláspontja megváltoztatására bírni, *kizárták a jutalmazásból.* Bíznak azonban abban, hogy nem kell tartósan alkalmazni ezt a fegyelmező eszközt, *Kövesi* elvtárs kommunistához illő önkritikával belátja magatartása helytelenségét.

Kövesi Árpád ne restelljen példát venni *Tankovics István* elvtársról, aki újdonsült forgalmi dolgozó létére, minden beosztásban jól megállja a helyét.

Az állomás dolgozói különben hajlandók a legmesszebbmenő áldozatra, ha szabadságon lévő társaik helyettesítéséről van szó, mert tudják, hogy az őszi forgalom jó előkészítése függ ettől.

Mit is mondanak a számok?

Patai Ferenc szemében szikrázik a visszafojtott indulat. Erős karján csak úgy rángatóznak az izmok. Haragszik *Patai* Ferenc, *a szolnoki fűtőház* sztahanovista mozdonyvezetője. Haragszik *Mohácsi* Bélára, az üzemi bizottság elnökére, haragszik arra, aki az új bérrendszert kitalálta, s ha e pillanatban tovább firtatnánk a dolgot, biztosan azt mondaná: *haragszik az egész világra.*

Hogy miért? Mert úgy véli, hogy sérelem érte. Az új vonatprémiummal őt megkárosították. Ezt magyarázza *Mohácsi* elvtársnak és azon boszszankodik, hogy az meg éppen az ellenkezőjét állítja. Sehogysem tudnak dűlőre jutni, ám egyszerre megszületik a mentőötlet:

— *Gyerünk a vontatási számadósságra. A papír beszél, a papír bizonyít.*

Egy érdekes összehasonlítás

Patai Ferenc áprilisban kapott utoljára a régi bérezés szerint fizetést. Ebben a hónapban megtett 2105 kilométert, 259 óra alatt.

Alapfizetése 1181, szénprémiuma 530, változó illetménye 412 forint volt. Tehát összesen 2123 forintot keresett.

Patai elvtárs diadalmasan mosolyog, miközben előkerül a júniusi illetményjegyzék is. Júniusban 266 órát volt szolgálatban, hét órával többet, mint áprilisban és megtett 2786 kilométert, vagyis 681 kilométerrel többet, mint a IV. hónapban.

Érdekes az összehasonlítás. Azt árulja el, hogy jobb volt a mozdonykihasználás, javult a munka. De meglátszik-e ez a kereseten?

Júniusban az alapfizetése 1181, szénprémiuma 566, változó illetménye 511, összkeresete 2258 forint. Vagyis a hét óra többletszolgálatra 99 forinttal nagyobb kereset jutott. (Szénprémiuma 36 forinttal volt magasabb.)

Most már *Mohácsi* elvtárs mosolyog. *Patai* pedig ismét kezd bosszússá válni. Az irodában megáll a munka, mindenki a vitatkozókat figyeli.

De *Patai* elvtársat nem könnyű meggyőzni, kibúvót keres és hirtelen megvillan a szeme.

Ki járt jobban?

— *A régi bérezés szerint júniusban többet kerestem volna...*

A szobában lévők helyeslően bólogatnak. *Mohácsi* Béla arca is bizonytalanabbá válik, de azért, ha nehezen is, kimondja: *számoljunk.*

Kattogni kezd a számológép, figyeli vagy féltucat szempár, s a változó illetmény végösszege: 458,20 forint. Az új bérezés szerint tehát *Patai* elvtárs *52,80 forinttal többet keresett.*

A mozdonyvezető arca csodálkozóvá válik, a meglepetéstől szólni sem tud s a pillanatot kihasználva, *Mohácsi* elvtárs jegyzetet húz elő, s magyarázni kezd:

— *Az egész fűtőházban hasonló a helyzet. A fűtőház összkilométer teljesítménye április hónapban 341 567 kilométer volt. Utazó személyzetünk 99 806 órát szolgált és változó illetményük (vonatprémium + túlóra) 163 502 forintot tett ki.*

— *Júniusban az összkilométer teljesítmény 344 876-ra emelkedett, viszont a szolgálat csak 97 396 óra volt, vagyis a IV. hónaphoz viszonyítva 2410 órával kevesebb. És mit gondolnak, az új bérezés szerint mennyi változó illetményt fizettünk ki? 168 260 forintot. Vagyis a 2410 órával kevesebb szolgálat után 4758 forinttal kerestek többet dolgozóink, mint áprilisban. Mit bizonyít ez? Azt, hogy jól jártak a vasutasok és ugyanakkor csökkent az önköltség. Április hónapban fűtőházunknál az egy kilométerre eső költség 2,09 forint volt, ez júniusban 2,05 forintra csökkent. Tehát az új bérezés és a vele együtt járó jobb munkaszervezés azt eredményezte, hogy csökkentettük az önköltséget és közben emelkedett dolgozóink keresete. Az ország érdeke találkozott az egyén érdekével és a jó munka eredményeként mind a ketten jóljártak.*

Megnyugodtak a kedélyek, a vitát beszélgetés váltja fel és ez a beszélgetés elárulja, hogy azért van néhány jogos aggodalmuk a dolgozóknak. Az elhangzottakat így lehetne összefoglalni: ha a forgalom biztosítja a zöld utat, akkor nincs semmi baj a keresettel, de ha ácsorog a vonat — akkor ráfizet a személyzet.

Vegyünk példának egy túlsúlyos vonatot. Tételezzük fel, hogy már félúton 12 perc késése van. A mozdonyvezető megkíséreli behozni a késést és ezért több szenet fogyaszt. A célállomásig sikerült hat perc késést behoznia — túlsúly-prémiumot mégsem kap, mert a késés meghaladja az előírt öt percet, viszont csökken a szénprémiuma is, mert a rövid menet alatt több szenet fogyasztott. Ilyen formán kétszeresen rosszul jár a személyzet. Ez a panasz kivizsgálásra, megoldásra vár, méghozzá sürgősen, feltétlenül az őszi forgalom megindulása előtt. Mert hiába igazságos alapjaiban az új bérrendszer, az ilyen látszólag apró hibák könnyen kedvét szegik a dolgozóknak.

Bánki Géza

A tervszerűen irányított újítómozgalom a gazdaságos termelést mozdítja elő

Négy hónappal ezelőtt átszervezett bizottság vette kézbe a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* újítómozgalmát. Nem lehet ugyan azt mondani, hogy a *Szakszervezeti Újítási- és Ésszerűsítési Bizottság* felfrissítésével egy csapásra új élet költözött az újítómozgalomba, de nem is volt szükség alapvető átalakulásra. A kocsiszolgálat dolgozói addig is több jelentős újítással járultak a mozgalom sikeréhez. A vasút keretein túl is ismert nevű többszörös újítók *Lőwi, Vajna, Debreczeni, Ferenczi, Támadi, Cselőtei* elvtársak. Inkább az volt a hiba, hogy a régi SZUÉB nem adott elegendő segítséget az újítóknak, az ötletnapok megszűnése után nem talált módot a mozgalom propagálására, nem tekintette elsőrendű feladatának az újítók érdekvédelmét, *nem irányította az újítók munkásságát,* nem hívta fel figyelmüket a takarékosság és önköltségcsökkentés szempontjából legfontosabb tennivalókra.

„Társadalmi bírálat napja"

Ezzel tulajdonképpen — ha negatív előjellel is — áttekintést adtunk a SZUÉB feladatköréről, amelyet a jelek szerint az új bizottság igyekszik minél eredményesebben betölteni. *Debreczeni Ferenc* elvtárs, az új elnök és *Pataki György* elvtárs, szakvonali újítási előadó, valamint a kilenctagú bizottságban helyetfoglaló többszörös újítók nemrégiben részletes munkatervet dolgoztak ki, *üzemi újítási feladattervet* állítottak össze. Az önköltség csökkentése, a termelékenység emelése, a nehéz fizikai munkafolyamatok gépesítése a vezérfonala ennek a tervnek. Az újítók figyelmét egyebek között a kocsitisztítás gépesítésére, az alvázjavítási munkák megkönnyítésére, a felhasználatlan hőenergia csökkentésére, hasznosítására irányítják.

A bizottság bevezeti a *„társadalmi bírálat napját"*, amelyre meghívják a műszaki vezetőket, az újítókat, és mindazokat, akik újítással dolgoznak, hogy *mondják el véleményüket az újításokról, gyakorlati tapasztalataik alapján járuljanak hozzá azok tökéletesítéséhez.* Az üzem újítási feladattervét eljuttatják valamennyi dolgozóhoz, az *újítómozgalom hiradójában* ismertetik az újításokat, a kifizetett díjakat. Rövidesen sor kerül az *újító és sztahanovista szakkönyvtár felállítására,* összel megindulnak a *szakmai továbbképző tanfolyamok.*

Az újítók érdekvédelme

— Ezek mellett a feladatok mellett — mondja *Debreczeni* elvtárs — a bizottság minden tagja kötelességének tartja *az újítók érdekvédelmét.* Küzdünk *az újítási javaslatok bürokratikus kezelése ellen,* azért, hogy az igazgatóságon ne aludjon el az újítások elbírálása. Másik fontos része az érdekvédelemnek, hogy *szakszerűen, úgy foglalkozzanak* az illetékesek az újításokkal, hogy azokból minél nagyobb haszna legyen népgazdaságunknak, *szükségtelen huzavonák és tévesen értelmezett takarékosság miatt ne menjen el az újító kedve attól, hogy mindig újabb és újabb ötleten törje a fejét.* A bizottság feladata, hogy küzdjön az első fokon elutasított, de véleménye szerint hasznos újítások felülvizsgálatáért, még akkor is, ha az újító lemondana erről. Vitás ügyekben a pártszervezet, az üzemi bizottság, sőt a felsőbb mozgalmi szervek segítségét kérjük.

A SZUÉB munkája már eredményekben is mutatkozik. A főnökség hat dolgozója vesz részt a vasutasnapi újító kiállításon, az idei első félévben elfogadott újítások száma magasabb, mint tavaly volt. *A tervszerűen irányított munka,* — mint a példa mutatja — az újítómozgalomban is érezteti kedvező hatását.

Megtartották a teherpróbát a Béke uti aluljáró hat vágányán

A múlt év szeptembere óta folyó Béke úti vasúti hídépítés jelentős állomáshoz érkezett. Megtartották a teherpróbákat az első hat vágány alatt elkészült vasbeton-hídon.

A teherpróbán három 424-es mozdony lépésben haladt fel a hídra és a hídszerkezet közepén megállt. Ezalatt a mérnökök és technikusok a hídlábaknál elhelyezett mérőműszereken figyelték a vasszerkezet lehajlását és a híd kilengését. Lapzártakor a teherpróba még tart, de az első mérési eredmények azt bizonyítják, hogy az új Béke úti vasúti aluljáró vasbeton-szerkezete — amely hazánk leghosszabb vasúti vasbeton-hídja — kiállta a próbát.

Debrecen vezet az igazgatósági versenyben

Az igazgatóságok versenyének júniusi eredményei a következők:

1. Debrecen 55 pont, 2. Szombathely 50,5 pont, 3. Szeged 49,5 pont, 4. Pécs 41,5 pont, 5. Miskolc 41 pont, 6. Budapest 25 pont.

A *debreceni igazgatóság* az előző havi második helyről küzdötte fel magát az első helyre. Javultak az eredményei a termelékenységi terv teljesítésénél, a gazdaságos üzemvitelnél, a kocsifordulónál, a kocsiberakási terv teljesítésénél.

Örvendetes, hogy a *miskolci igazgatóság* hosszú idő után elkerült az utolsó helyről. Eredménye annál szembetűnőbb, mert csak 0,5 ponttal maradt el a negyedik helyezett mögött. Osztályai közül a forgalom a hatodik helyről a harmadikra, a kereskedelem az ötödikről a negyedikre, a vontatás a hatodikról az első helyre, a pályafenntartás a hatodikról a negyedik helyre, az anyagszerkezelési osztály a hatodik helyről a harmadik helyre került.

„Készülj a vasutasnapra!"

A pécsi igazgatóságon a vasutasnap méltó megünneplésének előkészítésére *központi bizottság alakult.* A bizottság meghatározta a vasutasnap előkészítésének politikai célkitűzéseit. Ezek között szerepel, hogy a munkás-paraszt szövetség megszilárdítása érdekében a városok és falvak ellátását biztosító áruk idejében és épségben érkezzenek rendeltetési helyükre. Nagy gondot fordítunk az export-import szállítások lebonyolítására.

Gondoskodtunk arról is, hogy minél ünnepélyesebbé tegyük a vasutasnapot. *Nagykanizsán* képzőművészeti, a *kaposvári* leánynevelő intézetben gyermek-kézimunka kiállítást, a *pécsi* kultúrotthonban fényképkiállítást rendezünk. A kiállításokon a három helyezett értékes jutalmat kap. A vasutasnap előtti héten *Pécs, Nagykanizsa, Dombóvár, Kaposvár* és a többi szolgálati hely kultúrotthonaiban könyvkiállítás lesz. Fokozottabb gondot fordítunk az állomások, megállóhelyek, vasutas lakótelepek díszítésére, csinosítására. Augusztus 14-én úttörők üdvözlik majd az idősebb vasutas dolgozókat szolgálat közben, a nyugdíjasokat lakásukon. A beteg vasutas dolgozókról sem feledkezünk meg, meglátogatjuk őket lakásukon és ajándékot viszünk nekik. Igazgatóságunk területén jelszó lett: *„Készülj a vasutasnapra!"*

Várnai László,
pécsi igazgatóság

Tisztasági versenyt indítottak a kiskunfélegyházi dolgozók

Kiskunfélegyháza állomás dolgozói az ötödik vasutasnap méltó megünneplésére tisztasági versenyre hívják a *szegedi igazgatóság* összes dolgozóit. A tisztasági verseny július 20-án kezdődik és a vasutasnapig tart.

Az értékelésre az alábbi versenypontokat javasoljuk:

1. Előtér, váróterem, csarnok, peron, vágányok közötti rész, utas-WC és a szolgálati helyek rendje és tisztasága;

2. Az állomás által indított vonatok világítása és tisztasága;

3. Az állomások környékének virágosítása, a meglévő díszkertek gondozása és szépítése;

4. A váltók, biztosító és távközlő berendezések karbantartása, gondozása és tisztántartása;

5. Raktárak, rakodóterek, laktanyák rendje és tisztasága;

6. Mennyire van elterjedve az állomás dolgozói között a berendezési tárgyak szocialista megőrzésre való átvétele;

7. Munkavédelmi szemlék alkalmával megállapított hiányosságok határidőre történő kiküszöbölése;

8. Szolgálati helyek dolgozóinak udvarias és fegyelmezett magatartása. Ennél a pontnál rontó tényező a panaszkönyvben, felügyeleti könyvben, valamint a sajtóban megjelent bírálat az állomás munkájáról;

9. Rontó tényező a közlekedő vonatok veszélyeztetése, ha ez a szolgálati hely dolgozóinak hibájából ered.

Mohai Edéné párttitkár, *Balázs István* DISZ-titkár, *Dósa József* ÜB-elnök, *Bor I.* állomásfőnök.

A mozgalmi és szakvonali vezetők válasza

Kiskunfélegyháza állomás felhívása alapján a tisztasági versenyben legjobb eredményt elérő szolgálati helyeket pénzjutalomban részesítjük. Az I. kategóriába tartozó szolgálati helyek első helyezettje 500, a második 400, a harmadik 300, a II-es kategóriába tartozó szolgálati helyek első helyezettje 300, a második 200, a harmadik 100 forint jutalomban részesül.

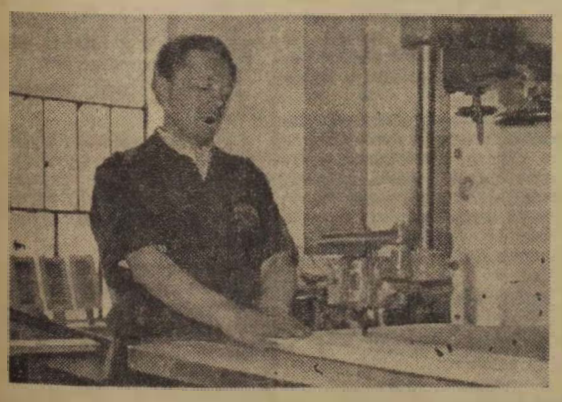
Az értékelés augusztus elején kezdődik. Az eredményt a vasutasnapi ünnepségeken hozzuk nyilvánosságra. Ekkor történik a jutalmak kiosztása is. Az elbírálást a politikai osztály, a szakszervezet és az igazgatóság munkatársaiból alakított bizottságok végzik.

A jutalmazott szolgálati helyeken azokat a dolgozókat kell jutalomban részesíteni, akik a tisztasági versenyben a legjobb munkát végezték.

Előre a tiszta szolgálati helyeken végzett jó munkával a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére indított verseny sikeréért!

Hrivnyák Gyula, a politikai osztály helyettes vezetője, *Kéri József,* a területi bizottság elnöke, *Borsodi János,* az igazgatóság vezetője.

EGYRE TÖBB KIFOGÁSTALAN ÁLLAPOTÚ KOCSI SZÜKSÉGES



A napról napra erősödő kocsijavítási munkát Danyi József, a hatvani fűtőház asztalosa 124 százalékos teljesítményével segíti. (Kovács Géza felvétele.)

Népköztársaságunkban az írott jogok valósággá válnak

A mi társadalmunk különös gondot fordít ifjúságunk fejlődésére, nevelésére. Következetesen védi a fiatalok érdekeit, dolgozó népünk szeretete egyre inkább a fiatalok felé fordul.

A múlt rendszerben megaláztatás volt a tanonc sorsa. Ma ipari tanulóink egyenruhát kapnak, korszerű tanműhelyekben sajátítják el a szakmát, barátságos tanulóotthonokban laknak. Kormányzatunk milliókat fordít az ipari tanulók sportjára, kulturális nevelésére. A fiatalok vidám nevetésétől hangosak a Balaton melletti, vagy a Mátra ölén húzódó üdülőtáborok.

Üzemünk, a *Szolnoki Járműjavító* fiataljai a legméltóbb ajándékkal akarják ezt meghálálni, több és jobb munkával készülnek alkotmányunk megszületésének hatodik évfordulójára. *Kóródi* Béla kiváló dolgozó jelvénnyel kitüntetett tüzikovács brigádvezető és munkatársai lendülettel teljesítik tervüket. Derekasan helytáll a munka frontján *Varga* József tűzikovács ifibrigádja, akik havi tervüket 40—50 százalékkal túlszárnyalják. *Szabó* József és *Perjési* István armatura javítók havi tervteljesítése is felül van a 120 százalékon. *Szabó* György hat fős brigádja vállalta 134 százalékos teljesítményének 4 százalékos emelését, a selejtmentes munkát. Hasonló vállalást tett *Téglás* Éva brigádja, akik a múlt havi tervüket 16 százalékkal teljesítették túl. Ez a mi fiataljaink válasza az alkotmányban biztosított jogokért, a szépülő jövőért.

A rézműveseknél *Hangya* Mihály, a hegesztőknél *Vigh* János alapszervezeti DISZ-titkár, sztahanovista, a mozdonyszerelőknél *Mátyás* János DISZ-titkár tűnik ki jó munkájával. A *Kiss* János brigádjában dolgozó *Keskeny* Klára és *Tóth* Margit kenőcsészét javító fiatalok szinte selejtmentesen dolgoznak.

Az üzemünkben dolgozó fiatalok többsége szorgalmas, fegyelmezett, mielőbb igyekszik megtanulni szakmáját. Sajnos, vannak még olyanok is, akiket még nem fegyelmez a szocialista öntudat, de már nem fegyelmez a munkanélküliség réme sem. Ezekkel nekünk, idősebb dolgozóknak sokkal többet kell foglalkoznunk. Rajtunk is múlik, hogy eltűnjenek fiataljaink soraiból azok, akik ajkbiggyesztve, válogatva válaszolnak, ha a verseny kerül szóba, ha fegyelmet követelnek tőlük. Ők azok, akik szaktudásban a többiek mögött maradnak, a nehézségek előtt meghátrálnak. Az ilyen fiatalok átformálására fáradhatatlan nevelőmunka szükséges. Biztosítanunk kell, hogy a termelés minden szakaszán az ifjúmunkások a korszerű módszerek bevezetésének úttörői legyenek. Minden vezetőnek és főleg a DISZ-szervezeteknek az a feladata, hogy a közömbösek, a ma még munkaversenyt kerülők mentesekké váljanak korábbi viselkedésmódjuktól, hogy üzemünk fiatalsága szocialista építésünk rohamcsapatának részévé váljon.

Csomor János,
Szolnoki Járműjavító

A MÁV utasainak baleset- és poggyász biztosítása

A MÁV Vezérigazgatósága és az Állami Biztosító Főigazgatósága között létrejött szerződés alapján az Állami Biztosító biztosítást nyújt a MÁV utasainak olyan balesetekre, amelyek az utasokat a vasút területén és az utazás alatt bármely okból érhetik. Baleset okozta halál, vagy állandó és teljes rokkantság esetén 10 000 forintot; állandó, de részleges rokkantság esetén a 10 000 forintnak a bekövetkezett rokkantság fokának megfelelő százalékát fizeti ki az Állami Biztosító. Baleset folytán bekövetkezett csonttörés, vagy 28 napon túl gyógyuló égési sérülés esetén, továbbá egyéb sérülésnél, az esetben, ha a biztosított legalább 60 napig munkaképtelen (táppénzes állományban volt). 200 forintot térít az Állami Biztosító.

Biztosítva van minden utas, aki a távolság szerint megállapított, 10 fillértől 60 fillérig terjedő biztosítási díjat jegyének megváltásakor megfizette. A díjfizetés a menetjegyre ragasztott biztosítási bélyeggel történik. Heti, félhavi, havi vagy bérletjegynél a biztosítási díj a jegy árának 2 százaléka.

A balesetet — ha az utas erre képes — az állomás elhagyása előtt a forgalmi irodában be kell jelenteni, ahol a balesetről jegyzőkönyvet vesznek fel. A balesetet az Állami Biztosítónak 3 nap alatt be kell jelenteni.

Ugyancsak biztosítást nyújt az Állami Biztosító a MÁV-állomásokon megőrzésre átadott úti- vagy kézipoggyászra. Ennek alapján a poggyász elveszéséből, hiányából, sérüléséből, vagy késedelmes kiszolgáltatásából keletkező károkat téríti meg.

A biztosított poggyászon észlelt sérülést vagy hiányt a betevő köteles a MÁV által megállapíttatni és az erről szóló jegyzőkönyvet (igazolást) be kell nyújtania az Állami Biztosító illetékes igazgatóságához.

A baleset- és poggyászbiztosítás szabályai az állomások személy- és poggyászpénztárainál az utasok rendelkezésére állnak.

A július 1-től életbelépett baleset- és poggyászbiztosítás az utasok anyagi érdekének fokozott védelmét jelenti. A balesetbiztosítási szolgáltatások lényegesen többet nyújtanak, mint a múltban. A balesetbiztosítási kifizetések teljesen függetlenek az SZTK-szolgáltatásoktól.

A vasutas dolgozók feladata, hogy a vasút területén történt baleset esetén a biztosított utasokat teendőikről tájékoztassák, mert ezzel elősegítik azt, hogy minden balesetet szenvedett utas részére az őt megillető biztosítási összeg mielőbb kiutalható legyen.

Készülődés a képzőművészeti kiállításra

Lázas munka folyik a vasutasok szakszervezete Népszínház utcai Képzőművészeti Körében. A vasutasnapi kiállításra készülnek.



Az iskola vezetőjét, *Kirchmayer* Károlyt, munkaközben kerestük fel. Éppen az egyik szobrász-növendék agyag figuráján igazít.

— Az idei kiállításra a korábbiaknál felkészültebben indulunk — mondja. Az eddigi szokástól eltérően nemcsak a haladók, hanem a kezdők is résztvesznek a kiállításon. A festők a múlt hónapban, — hasonlóan a tavalyihoz — egy hetet töltöttek *Badacsony—Lábdi-hegyen*, ahol balatoni, valamint mezőgazdasági témákon dolgoztak. Ezenkívül Budapesten a különböző vasúti üzemekben és pályaudvarokon a vasutas élet és munka kimeríthetetlen gazdag témáját dolgozzák fel. A szobrászok is különböző vasutas témájú munkákkal, tanulmányokkal igyekeznek gyarapítani a kiállítás anyagát.

Beszélgetésünk során *Kirchmayer* elvtárs elmondja, hogy az idei képzőművészeti kiállítás az újító kiállítással együtt a *Román Népköztársaság* városligeti pavilonjában lesz, ahol a budapesti körön kívül a miskolci, a szegedi, a szombathelyi, a pécsi és a debreceni vasutas képzőművészeti körök is bő anyaggal szerepelnek.

Megkapták méltó büntetésüket

Pénteken délelőtt hirdetett ítéletet a X. kerületi bíróság *Óvári Béla* és 26 társa bűnügyében. *Óváriék* hosszú időn keresztül fosztogatták az *Északi Járműjavító* anyagkészletét.

Hosszú lenne felsorolni azt a bűnlajstromot, amelyet ez a bűnszövetkezet elkövetett. Bűnlajstromukon szerepel a társadalmi tulajdon ellen elkövetett, különösen nagy kárt okozó bűntettek egész sora. Ezenkívül nem riadtak vissza 20—30 rendbeli közokirathamisítástól, orgazdaságtól sem.

Rendőrségünk hosszas nyomozás után teljesen felgöngyölítette a bűnszövetkezetet. A társadalmi tulajdon ellen elkövetett tetteikért a nép bírósága vonta felelősségre őket. *Óvári Béla* elsőrendű terheltet a bíróság 10 évi börtönre és 10 évi politikai jogvesztésre, *Kiss Gyulát* szintén 10 évi börtönre és politikai jogainak 10 évi felfüggesztésére, a többi terheltet pedig 10 hónaptól 6 évig terjedő börtönbüntetésre ítélte.

Az ítéletek szolgáljanak elrettentő például azok számára, akik a társadalmi tulajdont szabad prédának tekintik és fosztogatják a népvagyont.

Két műhely versenye a hőnfutások csökkentéséért

A Hámán Kató-fűtőház kocsiműhelyének dolgozói az őszi forgalom idejére versenyre hívták a ferencvárosi fűtőház kocsijavító műhelyének dolgozóit. A verseny fő célja *a hőnfutások elleni küzdelem.* A verseny feltételei között szerepel, hogy a műhelyi részlegvizsgákat és csapvizsgálatokat úgy végzik el, hogy ezzel elejét vegyék a hőnfutásnak. Versenyben végzik ezenkívül a légfékek javítását is, vállalták továbbá, hogy havi kocsijavítási tervüket jó minőségű munkával 105 százalékra teljesítik.

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

„Hol van a szoknya?" címmel közöltük június 6-i számunkban *Kiss Irén* irodakezelő panaszát. Kiss elvtársnő a reklamált ruhadarabot június 17-én megkapta.

„Idejében szólunk" cím alatt május 9-én közöltük *Zombori Sándor* elvtárs levelét Kiskőrösről. A forgalmi iroda és a távirda padozatát, a tetőzetet és az épületben lévő többi hibákat a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség kijavította.

Május 23-i lapunk *„Levelezőink írják"* rovatában közöltük *Németh György* elvtárs panaszát. *Arató Károly* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy a panasz jogos és intézkedést tett orvoslására.

„Meddig tart egy vizsgálat?" címmel június 20-i számunkban közöltük Cinkota Villamos Vonalfelügyelőség dolgozóinak panaszát. *Harmati Sándor* elvtárs, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy a hibáért nem Szabó Béla elvtársat, hanem a budapesti igazgatóság anyagosztályának ruhacsoportját terheli a felelősség. Utasította a budapesti anyagosztályt, intézkedjenek, hogy a károsult dolgozók haladéktalanul megkapják ruhájukat.

„Segítsünk rajta" címmel képet közöltünk július 18-i lapunkban arról, hogy Borsosberény állomáson petróleumlámpával világítanak. *Merényi* elvtárs, a budapesti igazgatóság osztályvezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy az állomás villamosítása 1955. október 31-re várható.

Augusztus 20-ra befejezik negyedévi súlymozdítási tervüket

Nagy fába vágták a fejszét a debreceni rakodási főnökség dolgozói: vállalták, hogy *harmadik negyedévi súlymozdítási tervüket közel másfél hónappal a határidő előtt, augusztus 20-ra befejezik.* A jelek azt mutatják, hogy *a vállalással nem vallanak kudarcot,* mert a dolgozók már eddig is rendkívüli eredményeket értek el. A munkában élenjár *Nagy István* csapatirányító, a szakma kiváló dolgozója, aki már *18-ik hónapja sztahanovista színten dolgozik.* Hasznos teljesítési százaléka állandóan 120—125 százalék között mozog. *Békési Béla* rakodómunkás és brigádja három hónapja tartja a sztahanovista szintet. A brigád tagjai a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére hasznos teljesítési százalékukat 130-ról 139-re akarják emelni.

TIZENKILENC ÉVE TAGJA A PÁRTNAK...

Matula Ferenc fővizsgálót, a budapesti igazgatóság dolgozóját ritkán találni hivatali szobájában.

Amikor elmondom Matula elvtársnak, hogy milyen régóta keresem, elmosolyodik, s így felel:

— Mi az időnk legnagyobb részét vonaton töltjük. Ellenőrizzük a jegyvizsgálókat, tanítjuk őket szakmailag és politikailag. Nemcsak abban merül ki a munkánk, hogy feltesszük a karszalagot és végigmegyünk a vonaton.

— *Ötvenkettőben kerültem ide, az öthónapos pártiskoláról. Azelőtt a győri vasutas pártszervezet titkára voltam... És még ezelőtt...*

Elhallgat, s egy kicsit elmosolyodik. Talán azon gondolkodik, milyen nagy utat tett meg, amíg főkalauz lett.

— *Korábban fékező és pályamunkás voltam. Negyvenkettőben kerültem a vasúthoz, mint órabéres pályamunkás, Somorján. Itt születtem, itt kezdtem hozzá az élethez. Küzdelmes volt, de megérte a harcot. Nem is hiszi: milyen jó érzés, hogy nem ültem ölbetett kézzel. Az életnek akkor van értelme, ha küzdünk valamiért.*

— 1920-ban születtem, apám háromhónapos koromban meghalt. Öt testvérem volt, mindannyiukat beadta anyám az árvaházba. Egyedül engem nevelt, mivel én voltam a legkisebb.

Az asztalosmesterséget tanultam, tizenhat éves koromban már a famunkások szakszervezetének voltam a tagja. Itt ismerkedtem meg a Szovjetunió életformájával és még abban az évben beléptem a Kommunisták Szlovákiai Pártjába.

Matula elvtárs előveszi féltve őrzött párttagsági könyvét:

— *Büszke vagyok erre a négy számra.*

A pártkönyvében ott áll: 1936 óta tagja a pártnak.

Sokáig nézi a pártkönyvet, majd megszólal:

— Szlovákiában egy bizonyos fokig normálisabb helyzet volt a múltban, mint Magyarországon. A legális kommunista pártot persze figyelték, s nem egy vezetőnket le is tartóztattak, de az egyszerű tagokat nem bántották.

Akkor változott meg a helyzet, amikor Horthy elküldte a bevonuló magyar hadsereggel a kakastollas csendőröket is.

A csendőrség első ténykedése az volt, hogy letartóztatta Somorján *Szántó Zoltán* elvtársat, akit három és fél évre el is ítéltek. Utána elvitték Dömötör Ferenc elvtársat — aki most a politikai osztályunkon dolgozik —, őt hét és félévre ítélték.

Összejöveteleket nem tarthattunk. Betiltották a pártot. Csak két-három embernek volt kapcsolata egymással.

Amikor a vasúthoz kerültem, még inkább vigyáznom kellett, mert a vasútnál külön figyelték az embereket. De azért én is részt vettem plakátragasztásban, feliratok festésében, röplapok terjesztésében. Kiírtuk a falakra hogy: „Éljen a Szovjetunió!"

— Mikor jött Magyarországra?

— Negyvenötben. Győrben telepedtem le, negyvennyolcban megnősültem. Feleségem az Utasellátónál dolgozik, nemrégen kaptunk Győrben lakást.

Félóra alatt sok mindent elmondott az életéből: adatokat, eseményeket, de egy még kikívánkozik belőle:

— *Harmincöt éves vagyok, mindenem megvan, ami a boldogsághoz kell. De még se érezném magam teljes embernek, ha nem küzdöttem volna mindezért én magam is.*

A HÍVATÁS SZERETETE

Az a kályha, amelyet fűtenek, meleget ad. Az az ember, aki gyengéd és figyelmes dolgozótársai iránt, az szeretetet kap viszonzásul. — Így elmélkedik *Hajdú János* jegyvizsgáló, a Déli-pályaudvar dolgozója, amikor munkájáról beszélgetek vele.

Egy lelkes, örömteli levél hívta fel rá a figyelmemet. Nagynevű írók aláírásával levelet hozott szerkesztőségünkbe a posta, áradozó hangú írás ajánlja figyelmünkbe *Hajdú János* jegyvizsgálót. Az utas ritkán nyúl tollhoz, ha példamutatást kell dicsérni, inkább a panasz, a sértődöttség tüzeli írásra.

— *Mi az, ami nehéz szolgálatom ellenére arra késztet, hogy türelmemet sohasem veszítsem el, mindig udvarias maradjak? Talán így fogalmazhatnám meg: a hivatás szeretete* — feleli kérdésemre „a páratlanul figyelmes, udvarias, vidám jegyvizsgáló". (Így áll a levélben.)

Hivatást mond. És ez olyan megható. Legtöbb ember munkájáról így emlékezik: foglalkozás.

— *Valaha, 15 esztendővel ezelőtt, mielőtt a vasúthoz kerültem, színész akartam lenni. A színész becsvágya, megnyerni a közönség szívét. Nem lettem színész, de máig is úgy érzem, hogy az emberek szeretetének a megnyerése a becsvágyam. Nem pózzal, széles gesztusokkal, más által kiagyalt, kerekre formált mozdulatokkal, hanem saját egyszerű szavaimmal, tetteimmel pályázok az emberek szeretetére. És ez a szeretet nem marad el.*

*

Beretváltan, fényes cipővel, kifogástalan tiszta egyenruhában jelentkezik szolgálatba. Ott áll a kocsija előtt, öregeket, gyermekes anyákat, nehéz bőröndökkel küszködőket segít fel a vonatra. Felvilágosításai pontosak, a kérdésekre türelmes a válasza. Amikor elindulnak, illedelmesen benyit a fülkékbe, hangos szóval köszön. A jegyeket köszönőszóval nyújtja vissza, megkérdezi, ki hová utazik.

Nem szidják, nem vitatkoznak vele, ha utánfizetésre szólít fel valakit. Érvei világosak, szava együttérző, vagy vidám, ahogy a helyzet megkívánja.

Mikor megvizsgálta a jegyeket, akkor kezdődik munkájának érdemi része. Ismét sorra járja a fülkéket.

— *Van-e valamilyen kívánság, óhaj, menetrendi felvilágosítás?* — nyit be az ajtókon.

Egy pillanatra csend a válasz, de aztán nekibátorodik egyik is, másik is és peregnek a kérdések, csatlakozásokról, érkezési, visszautazási időpontokról.

Most a *Balaton* körül utazik. Szerelmese a magyar tengernek. Azt mondja, hogy annál boldogabb, minél több az utas, hiszen sok olyan dolgozó utazik a vonaton, aki még sohasem látta a kék színű, fodrozó, selymesvizű tavat. Milyen jó velük elbeszélgetni a Balatonról. Milyen diadalmas érzés benyitni a fülkékbe a lepsényi dombok után, a nagy bevágásnál és figyelmeztetni az utasokat:

— *Néhány perc múlva elénk tárul a Balaton, kérem adják át az ablaknál lévő helyeket azoknak, akiknek még nem volt alkalmuk látni a magyar tengert.*

A sűrűn következő állomások miatt nyugtalanság fogja el az utast. Vajon mikor kell leszállnia? Nem hagyja sokáig nyugtalankodni őket. Öt-hat állomást is bemond egyszerre, még azt is, hogy hol meddig tartózkodik a vonat.

— *Tudják-e önök* — nyit be a fülkékbe —, *hogy a jegyük az eszaki parton való visszautazásra is érvényes?*

Sokan nem tudják, csodálkoznak, érdeklődnek.

— *Okvetlenül nézzék meg Badacsonyt. Nézzék meg a Kisfaludy-házat. A költő ott írta a híres verset: „Badacsonyi jegenyefák alatt elmerengve jártok."*

— *Ön Keszthelyre megy ugye?* — fordul váratlanul az



egyik utashoz, aki meglepődötten kapja fel a fejét. — *Kérem ne mulassza el meglátogatni a Helikon Könyvtárat és a Balatoni Múzeumot. És ha Hévízre kíván menni, a vasútállomás mögött van az autóbuszmegálló. Óránként közlekedik a busz.*

*

Ilyen ember *Hajdú János* kalauz, akiről a szigligeti alkotóházból hazautazó magyar írók azt írták, hogy páratlanul figyelmes, udvarias és vidám.

Emlékszik az írókra, szép élménye marad a beszélgetés velük.

— *Szép dolog írónak lenni* — mondja elgondolkozva. — *Az is szép foglalkozás.*

De azért az övé talán egy kicsivel még szebb, legalábbis úgy érzi.

Z. D.

A dolgozók egészségéért, biztonságáért, kényelméért

Vastag füzet, kötegre való átirat-másolat tanúskodik arról, hogy él, dolgozik, sürget, reklamál a munkavédelmi bizottság. Minden írott betűnél közelebb hozza azonban hozzánk *Budapest—Keleti pályaudvar* munkavédelmi bizottságának tevékenységét a valóság, a közvetlen tapasztalatszerzés. Erre legjobb alkalom egy hosszúra nyúló, alapos, mondhatni kákán csomót kereső séta a pályaudvar területén a munkavédelmi bizottság tagjaival, amit hivatalosan üzemszemlének neveznek.

A bizottság népes csoportjával délelőtt kilenc órakor indulunk. *Batta István* elvtárs, munkavédelmi felügyelő kezében

az üzemszemlék naplója,

amelyből meg lehet állapítani, milyen hiányosságot nem orvosoltak a legutóbbi szemle óta eltelt egy hónap alatt, s ebbe a könyvbe kerülnek bele a mostani észrevételek is. A régebbi szemlekönyvekben még 50—60. sőt 80 pontba foglalt bejegyzéseket olvashatunk, a múlt hónapban már 12 pontban elfértek a bejegyzések, ami arra mutat, hogy *a bizottság nem hagyja „elaludni" a hiányosságok orvoslásáért felelős szerveket,* nem ismétlődnek hónapról hónapra ugyanazok a bejegyzések.

Először

a vonatkísérő laktanya

folyosóin megyünk végig, benézünk a szobákba, mellékhelyiségekbe. A szobák tiszták, frissen meszeltek, az ágyakban tiszta ágynemű, azonban a deszkapadlós szobákon meglátszik, hogy csak kéthetenkint surolják fel.

— Megpróbáljuk elintézni, hogy gyakrabban surolják a szobákat — jegyzi meg *Batta* elvtárs. — Legutóbb az erősen elnyűtt gyékénypapucsok kicserélését kértük, a válasz szerint rövidesen meg is kapjuk az új papucsokat.

A laktanyában még az étkezőhelyiség törött ablaka kerül be a szemlekönyvbe, aztán az elsőemeleti fürdőszobába nyitunk be. A fürdőt tizenöt évvel ezelőtt építették, fel is szerelték, mégsem lehetett használni eddig, mert a sílány padlószigetelés miatt átázott a mennyezet. A munkavédelmi bizottságnak sikerült elérni, hogy *már készül a kettős, új szigetelés,* végre átadhatják rendeltetésének a fürdőt. Ugyancsak a munkavédelmi bizottság javíttatta ki a gőzfűtési berendezést, amely amellett, hogy nem jól fűtött, még évi 30 000 forint értékű tüzelőanyagot is elpocsékolt.

A csarnokban, majd a felvételi épület átalakított részén megyünk tovább. A szemlekönyvbe egymásután kerülnek a „pipák": a gőzfűtési feletti törött betonlapokat pótolták, a külső A-, B-vágányok közötti villanykábelek helyét betonozták, a nyitott, egészségtelen szemétgyűjtő karámok megszüntetésére az igazgatóság intézkedéseket tett, a külső őrhelyek körül létesítendő kis virágoskertekhez megérkezett a homok — és még

számtalan, aprónak tűnő intézkedés,

amelyek azonban mind *kényelmesebbé, szebbé, biztonságosabbá és egészségesebbé tudják tenni az állomás dolgozóinak munkáját.*

Persze vannak ismétlődő „hiánypontok" is: az új pénztárfolyosó szellőztetéséről elfelejtettek gondoskodni s ráadásul egyéb szellőzési lehetőség hiányában a WC is a folyosóra „szellőzik", a pénztárfülkék, a számadópénztár helyiségei kicsinyek, levegőtlenek, az új raktárhelyiségben nincs lefolyónyílás, nagyon nehéz a takarítás. Mindez azzal a megjegyzéssel kerül a szemlekönyvbe: *„Az előző hiányosságokat ismét megállapítottuk."*

— A szemlén tapasztalt hiányosságokat — mondja *Batta* elvtárs az üzemszemle végeztével, úgy délután két óra tájban — közvetlenül juttatjuk el az illetékesekhez, az elintézéshez kérve a pártszervezet és az üzemi bizottság támogatását. A felsőbb vezetéshez csak akkor fordulunk, ha anélküli nincs biztosítva az elintézés. Egyébként *a társszolgálatok, mint például a pályafenntartás, ma már gyorsabban intézkednek, mint azelőtt, ugyanezt szeretnénk kérni a műszaki szolgálattól is.* Ők is gondoljanak arra, hogy *az őszi forgalom előkészületeinél még nagyobb súllyal esik latba a dolgozók kényelme, egészsége, biztonsága.*

A vesszprémi csomópont őszi forgalmi értekezlete

A X. vasútüzemi értekezlet és az igazgatósági őszi forgalmi értekezletek után a vasutas dolgozók most a legfontosabb csomópontokon beszélik meg az őszi forgalom előkészületeit. Ezeknek a csomóponti értekezleteknek a legelső feladata lenne, hogy mindig szigorúan a helyi adottságok szempontjából, a csomópont, a vonalszakasz tavalyi őszi forgalmi tapasztalatainak hasznosításával, új javaslatok tárgyalásával tegyék minél tökéletesebbé a felkészülés munkáját, járuljanak hozzá az egész vasút őszi forgalmának sikeréhez.

Az adottságok figyelembevétele nélkül

Veszprém csomópont vasutasainak értekezletén azonban nem domborodott ki ez a feladat. A szombathelyi igazgatóság legfontosabb, ipari gócpontban lévő, országos viszonylatban is legnehezebb terepen dolgozó csomópontjának őszi forgalmi értekezletét az igazgatóság nem segítette megfelelően. Az értekezleten sem az igazgatóság szakvonali, sem politikai vezetői közül nem vett részt senki, nem helyeztek súlyt arra, hogy osztályvezetők vagy legalább osztályvezetőhelyettesek beszéljék meg a csomópont dolgozóival a problémákat. Az igazgatósági kiküldöttek — a politikai osztály és a III. osztály képviselője, valamint a területi bizottság küldötte — a csomópont helyi adottságainak alaposabb ismerete nélkül tették meg hozzászólásukat, amelyek így jórészt csak általánosságban mozogtak, a II. osztály képviselője pedig fel sem szólalt.

Egyébként *Bernáth* elvtárs, Veszprém-külső állomás főnökének beszámolója sem volt alkalmas arra, hogy a dolgozók a csomópont — tehát a saját feladataikat megismerhessék, mert legnagyobbrészt országos, egyes részleteiben pedig igazgatósági viszonylatban ismertette csupán az őszi forgalom célkitűzéseit. A beszámolónak sokkal részletesebben kellett volna ismertetnie azt a 16 pontra bontott feladattervet, amelynek sokszorosított példányait — a résztvevők kisebbik része között — az értekezleten kiosztották. A felbontott feladatterv pedig olyan fontos célokat jelöl meg a csomópont dolgozóinak, mint a kocsiforduló leszorítása 2,1 napra, igazgatósági viszonylatban napi 2500 kocsi megrakása, az összekapcsolt mozgalomban résztvevő tizenegy mozdony napi teljesítményének 110 kilométerre emelése, napi 900 tonna túlsúly továbbítása, a tehervonatok átlagos terhelésének tíz százalékos növelése, napi tizenöt irány- és közvetlen vonat indítása. Az egyes szakszolgálati ágaknak szintén fontos feladatokat szab meg a tervezet és aligha tekinthetjük elegendő agitációs eszköznek, hogy az értekezlet résztvevői egy-egy mondatban kaptak csak tájékoztatást ezeknek a feladatoknak a megoldására vonatkozóan.

Az értekezlet vitája

A hozzászólások — egy-két kivétellel — szintén nem tartalmaztak sem javaslatot, sem módszert az őszi forgalmi feladatok végrehajtásának megkönnyítéséhez, ésszerűbbé tételéhez, nem adtak képet arról, hogy nagy szocialista alkotásaink, békeműveink — mint *Várpalota, Inota, Dudar, Ajka* — vasutasai hogyan küzdenek az új és egyre bővülő, épülő bánya- és ipartelepek kiszolgálásáért.

Néhány hozzászólás járult csak hozzá, hogy az értekezlettől pozitív eredményeket is várhatunk. *Gimes* elvtárs (Eplény), *Gondos* és *Borka* elvtársak (Veszprém-külső fth.) felszólalásaikban felhívták a figyelmet arra, hogy a nehéz vonalszakaszokon is van mód 20 százalékos túlsúly továbbítására, a mozdonyvezetők az eddiginél sokkal jobban éljenek ezzel a lehetőséggel. *Lesz* elvtárs, Veszprém állomás főnöke hangsúlyozta: a szolgálati vezetők felelősségérzete a legfontosabb, nem szabad kétes értékű népszerűséget keresni, hanem mindig a vasút, a népgazdaság érdekei irányítsák intézkedéseiket. *Kovács Lajos* elvtárs (Veszprém pft. főnökség) azt fejtegette, hogy a pályafenntartási dolgozók most teszik le a vizsgát az őszi forgalomból. Ígéretet tett, hogy a csomópont területén lévő lassújeleket a vasutasnapig megszüntetik. *Fekete József* (Dudar állomás) kérte, hogy Dudar-bánya állomást nyissák meg önálló állomásként, ez hozzájárulna a vonatok minőségi rendezéséhez.

Kondra elvtárs (igazgatósági politikai osztály) nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a műszaki felkészülés mellett egy pillanatra sem halványulhat el a politikai felkészülés. A nagy feladatok megoldásánál még fokozottabban érvényesüljön a párt vezető szerepe. *Varga* elvtárs, Várpalota állomás főnöke a szovjet módszerek alkalmazásának fontosságára mutatott rá gyakorlati példákkal. *Székely* elvtárs (területi bizottság) az emberről való gondoskodás fokozására hívta fel a szolgálati vezetőket, az üzemi bizottságokat pedig a munkaverseny élőbbé tételére szólította fel. További felszólalások után az értekezlet *Aranyos* elvtárs, fűtőházfőnök zárószavaival ért véget.

SÁRBOGÁRDI LÁTOGATÁS

Az 1902-es nyolc perces tartózkodás helyett jó negyedórát kénytelen várakozni ellenvonatára *Sárbogárd* állomáson. Van hát idő szemlélődni a kocsiablakból. Ami legelőször feltűnik: *a szemközti raktárépület kihaltsága.* Ha az ember csak előre nézne és nem tekintene oldalt a felvételi épület felé, ahol az *Utasellátó* büféjéhez, újságos pavilonjához tóduló utasok rohama okoz élénkséget, azt hihetné, hogy Sárbogárd állomáson megállt az élet. A kép akkor sem változik, amikor a reggeli napsütés lecsalogatja a nézelődőt a kocsibói és közelebbről veszi szemügyre a raktár környékét. A kapuk zárva, két üres kocsi árválkodik előttük. Élőlény sehol.

Végül magas, középkorú vasutas tűnik fel a felvételi épület irányából, kimérten ballag a raktár felé, hóna alatt iratcsomóval, s eltűnik a bejáraton. Aztán ismét némaság.

Délután, visszatérőben a szemlélődő utas — történetesen újságíró — kiszáll Sárbogárd állomáson, hogy megfejtse *„a néma raktár titkát"*, ami annál különösebbnek tűnik előtte, mert így július végén, az őszi forgalomra készülődőben szokatlan jelenség a vasút élénk forgatagában.

A délelőtti magános vasutas, *Péter* László elvtárs vezető raktárnok, egyszerű magyarázattal mindjárt meg is fejti a „titkot":

— Mezőgazdasági állomás vagyunk, fő szállítmányaink a gyümölcs, zöldség, és a gabona, de a megkésett nyár miatt még nem érkezett el a szállítások zöme. A *Terményforgalmi Vállalat* már megkezdte a kocsirakományos gabonaszállítást, a darabáruként való gabonafeladásra azonban csak akkor kerül sor, amikor a község teljesítette beadási kötelezettségét.

— De nem is ez a fő oka a viszonylagos csendnek, hanem az, hogy *a hét első három napján napközben nincs kezelő tehervonatunk.* Az egyenetlen elegyforgalom, a kezelő tehervonatoknak az éjszakai forgalomba való zsúfolása, ez a *menetrendszerinti adottság* éppen a vonalnak ezen a pontján, *Sárbogárd állomáson csúcsosodik ki* olyan módon, hogy amíg a nappali műszakban raktári munkásaink foglalkoztatási foka meglehetősen alacsony, éjszaka alig győzik a munkát.

— *Enyhe kifejezés,* hogy *„alig győzik"*, mert a valóság az, hogy *már-már nem is győzik* — vegyül a beszélgetésbe *Kaszás* József elvtárs raktári munkás, aki éppen a mérleg körül söpröget.

Szavaiból hamar kitűnik, mi itt a baj. Hét raktári munkás van az állomáson, de megkezdődtek a szabadságolások, kellett a helyettes, egyet elvezényeltek közülük helyettesítésre. Emiatt aztán csak két tizenkétórázó raktári munkást lehet beosztani a 24 órázó átmenesztő mellé. A kettő közül az egyik targoncás, *az árumozdításhoz tehát egyetlen ember marad,* különösen ha a targonca a nagy éjszakai forgalomban beszorul a vágányok közé és néha órákig ott vesztegel.

A következmény: ilyen körülmények között *az éjszakai műszakban sajnos szó sem lehet az áruk előírásszerinti berakásáról,* amire pedig a vasútüzemi értekezlet nyomatékosan felhívta a kereskedelmi dolgozók figyelmét, hiszen az előírásszerinti, állomási sorrendben való berakás megkönnyíti az árukezelést, megakadályozza az áruk elhurcolását, sérülését, gyorsítja a forgalmat, előmozdítja a kocsi gyors forgását.

Az éjszakai műszakban

21 órától reggel 6-ig 18 tehervonat, 11 személyvonat annyi munkát ad, hogy legtöbbször kénytelenek az utasítás betartása nélkül behajigálni az árut a kocsikba. Ilyenkor az átmenesztő is az áruval foglalkozik, neki is meg kell fognia a zöldséges rekeszt vagy a fűszeres göngyöleget, ha azt akarja, hogy menjen az árukezelés. Persze ezalatt a számadásokkal nem tud foglalkozni. Becsületükre legyen mondva a sárbogárdi átmenesztőknek, *a számadáselválasztás még így is ritka náluk.* Tavaly sokkal több volt, de *Bella* Kálmán elvtárs állomásfőnök, amikor ez év elején idekerült, legelőször is a számadások körül teremtett rendet, s azóta a dolgozók féltékenyen vigyáznak arra, hogy minden árunak meglegyen az okmánya.

Nappal egészen más a helyzet. Ilyenkor, különösen a kisforgalmú hét elején pontosan raknak be minden árut, a gondos ólmozásra, takarításra is jut elég idő. *De mit ér az, ha nappal a keveset jól rakják be, éjjel pedig a sokat rosszul.* Bántja is ez a raktári munkásokat, hiszen bármennyire igyekeznek, *a sztahanovista szintet mégsem tudják elérni.* Hiába van éjszaka annyi munka, hogy alig győzik, a nappali csekély forgalom miatt a magas jelenléti idő, az alacsony foglalkoztatási fok *24 órára elosztva, egyszemélyre kevés mozdított súlyt jelent.* A foglalkoztatási fok normája 80 százalék, de átlagosan 70—72 százalékra teljesítik. Az átmenesztőknél valamivel jobb a helyzet, ők az elmúlt félévben egyszer, júniusban elérték a sztahanovista szintet, 104 százalékos teljesítményükkel. Bíznak benne, hogy a növekvő őszi forgalomban meg tudják őrizni, állandósítani tudják ezt az eredményt.

A raktári munkások azonban egyelőre talány előtt állnak: nem tudják, mi lenne jobb, ha kiegészítenék létszámukat az előírt hét főre s ekkor jobban győznék a munkát éjszaka, de még rosszabb lenne foglalkoztatási fokuk és csökkenne keresetük. Vagy maradjanak hatan és akkor még több munka esik rájuk az éjszakai műszakban, de a növekvő őszi forgalom meghozza foglalkoztatási fokuk és keresetük emelkedését.

Érdemes ezen a paradoxonon az igazgatóság illetékeseinek is elgondolkozniok és úgy szabályozni a Sárbogárdon átáramló elegyet, hogy az éjszakai vonatok mind megmaradjanak, azok kezelését a hét főre kiegészített létszám el tudja látni s ilyen módon a pécsi vonal minden zöldséges-gyümölcsös vonata idejében befusson a Nagyvásártelepre. *De napvalra is jusson annyi elegy, amennyi mellett a sárbogárdi dolgozók megtalálják számításukat.* Bízunk benne, hogy az őszi nagy forgalomban ennek meg is lehet találni a módját.

Szász Ferenc

Levelezőink írják

Vágok olyan rendet...

Villám Gyula elvtársat sokszor állítottuk példaképül dolgozóink elé. Július 18-ra szabadságot kért, hogy 950 négyszögöl földjéről learassa a gabonát. Az utolsó munkanapon panaszkodott, hogy rosszul érzi magát, de azért másnap megkezdi az aratást és hogy szavaival éljek: „Vágok olyan rendet a szántón, mint az üzemben". Sajnos, nem így történt. 17-én kórházba szállították vakbélgyulladással. Feleségét is nemrég operálták. A műhelyiek aggódtak Villám elvtársért, de aggódtak a beérett gabonáért is, ki fogja azt sürgősen learatni? *Sipos Károly* elvtárs, szakszervezeti bizalmi nem sokáig töprengett. A műhely dolgozóiból megalakította az aratóbrigádot és elhatározták, hogy vasárnap learatják a gabonát.

A szakszervezet nevelőmunkája meghozta gyümölcsét. Köszönet minden dolgozónak, aki részt vett a munkában.

Horváth Gyula
ÜB-elnök, Komárom fűtőház

Mostoha gyerek a kocsifelírás

Rákosrendező állomás eredményei a szolgálati ágak jó együttműködését is dicsérik. Vannak azonban hibák, amelyek — ha tovább hagyjuk őket terebélyesedni — veszélyesekké válhatnak.

A BVKH kocsicsoportja mind gyakrabban kap olyan jelentést, hogy a kocsi megérkezett Rákosrendezőre, de a továbbításban nem találjuk. Nem lehet közömbös, hogy egy küldemény mikor érkezik rendeltetési helyére. Az elmondottakat súlyosbítja, hogy már több esetben előfordult: egész vonat felírás nélkül ment el Rákosrendezőről.

A szolgálat jó ellátása megköveteli, hogy a kocsifelírást se kezeljék mostohagyermekként.

Szilágyi Sándor,
BVKH V. osztály

Levélváltás

Mi, akik részt vettünk a kéthetes kocsivilágítási tanfolyamon, ezúton kívánunk köszönetet mondani a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat Petőfi-brigádjának. A brigád minden egyes tagja önzetlen, lelkes munkával, tapasztalata átadásával tanított bennünket. Külön köszönjük az akkumulátortelep főművezetőjének, *Tóth Gyula* elvtársnak és *Lőwi Béla* csoportvezető elvtársnak, hogy fáradtságot nem ismerve, tudásuk legjavát nyújtották. Reméljük, hogy az a jó kollektív szellem, mely rövid idő alatt kialakult, tovább fog erősödni, közös célunk, a kultúrált utazás érdekében.

Csernus László,
Landler Jenő Járműjavító és még kilenc aláírás.

★

Büszke örömmel tölt el, hogy az elvtársak megelégedéssel távoztak el tőlünk. Az az érdeklődés, az a tanulási vágy, amely az elvtársaknál megnyilvánult, váltotta ki belőlünk, hogy tudásunk legjavát adjuk és ez tette lehetővé a jó kollektív szellem kialakulását.

Ígéretet teszek, hogy minden időben az elvtársak segítségére leszek.

Lőwi Béla,
Keleti Műszaki Kocsiszolgálat.

Rendezett vonatokat

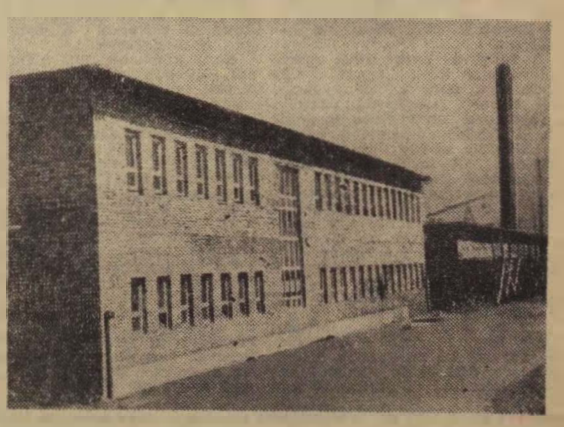
Igazgatóságunk egyik legnehezebb vonala a salgótarjáni. Egyvágányú és igen nagy forgalmat bonyolít le.

A Budapest—Nyugatiból érkező 462/d. sz. kezelővonat a Salgótarján felé szóló 15—20 kocsiját 15—20 helyre sorozva hozza. Ez sok gondot okoz a vonal dolgozóinak. Az a kérésünk, hogy Nyugati állomás rendezve küldje a vonatot, vagy ha ez nem megy, a főosztály fogadja el a miskolciak javaslatát, hogy a vonatot két részben közlekedtessék. külön a hatvani és külön a tarjáni kocsikat. A többletgép kifizetődne a két vonat gyorsabb futásában, a kocsik gyorsabb ki- és berakásában.

Külön köszönetet mondanak az igazgatóság dolgozói Budapest—Józsefváros vasutasainak, akik a 458-as számú vonatot a legnagyobb rendben közlekedtetik.

Uglyai Sándor,
Miskolc, igazgatóság

ÚJ LÉTESÍTMÉNY FERENCVÁROSBAN



A ferencvárosi csomóponton elkészült az új kocsijavító-műhely.
(Kovács Géza felvétele.)

Ifjúsági élet

HŰSÉG A NÉPHEZ, HŰSÉG A PÁRTHOZ!

Vasutas DISZ-tagok országos aktívaértekezlete

A vasutas DISZ-tagok országos aktívaértekezlete — amelynek első feléről legutóbbi lapunkban beszámoltunk — *Bogyó Géza* elvtárs beszéde után kedves, felemelő aktussal folytatódott. *Fiók János* elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője bejelentette, hogy a magyar vasutas fiatalok megbecsülésük és igaz barátságuk jeléül emléktárgyakat kívánnak átnyújtani a német fiataloknak. A vasutas úttörőzenekar harsonája közben a vasutas fiatalok küldöttsége virágcsokrokat nyújtott át a német fiataloknak és a díszelnökség tagjainak. Utána a *Szombathelyi Járóműjavító, a diósgyőri fűtőház* és a *dombóvári* állomás és fatelítő, *Kecskemét* állomás, *Békéscsaba* csomópont és a *Szegedi Vasanyagjavító* fiataljai emléktárgyakkal, albumokkal, plakettekkel, *Sztálinváros* állomás, *Hatvan* fűtőház és *Miskolc* állomás DISZ szervezetének küldöttei pedig alapszervezetük harci zászlajával ajándékozták meg a *Szabad Német Ifjúság* jelenlévő küldötteit.

Az aktívaértekezlet résztvevői hosszan, lelkesen éltették a magyar és a német vasutas ifjúság testvéri barátságát, majd *Gummich* elvtárs, a *drezdai Közlekedéstudományi Egyetem* első titkára köszönte meg az ajándékokat és viszonzásul emlékalbumot, valamint a Szabad Német Ifjúság selyemzászlóit nyújtotta át a magyar fiataloknak.

— *Mi is büszkék vagyunk a magyar vasutas fiatalok nagyszerű eredményeire* — mondotta —, *mert mi is tagja vagyunk a szocializmust építő, békeszerető népek nagy táborának. Megígérjük a magyar ifjúságnak, hogy nem kíméljük erőnket a békeharcban, küzdünk azért, hogy az egységes Németország a hatalmas béketábor tagja lehessen.*

Bebrits elvtárs felszólalása

Az értekezleten megjelent és felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter. A többi között arról beszélt, hogy a vasutas fiatalok előtt álló legközelebbi feladat az őszi forgalom. Már sikerült elérni, hogy az ifjúság nagyobb lendülettel, erőkifejtéssel vesz részt a vasuti szállításban. Ennek eredményeit tapasztalhatjuk a járóműjavító vállalatoknál, a fűtőházi műhelyekben, ahol az ifjúmunkások teljes vállal nekifeküdtek az őszi forgalom előkészítése szempontjából legfontosabb feladatnak, a mozdonyok és kocsik javításának. Meg kell mondani, hogy

a fiatalság energiáját nem használtuk még ki eléggé minden területen.

A fiatalok nagyobb akaraterejére, odaadóbb, lelkesebb munkájára számítunk az őszi forgalomban. Állítsanak össze és továbbítsanak minél több túlsúlyos vonatot, a fiatal mozdonyvezetők és fűtők vállalják a túlsúlyos vonatok vitelét, a fiatal forgalmi dolgozók pedig biztosítsanak zöldutat számukra. Csak így tudjuk biztosítani a napi 14—15 000 kocsit.

Az ifjúság politikai és kulturális neveléséről beszélt a továbbiakban. A párt határozata rámutatott arra — mondotta —, hogy a fiatalságot nem lehet összefogni sablonos, unalmas szervezőmunkával, száraz értekezletekkel. Érdekessé, vonzóvá kell tenni a DISZ-en belüli életet. Ez minden DISZ-szervezet, minden vezető igen fontos feladata.

Ugyanígy elsőrendű feladat a DISZ taglétszámának növelése. Élénk tetszéstől kísérve jelentette be, hogy ő maga is a DISZ szervezőinek sorába lép, a külszolgálati helyek látogatása alkalmával beszélget majd a fiatal dolgozókkal, igyekszik meggyőzni őket a szervezeti egység fontosságáról.

— Mindenki felelős az ifjúság ügyéért, neveléséért — mondta —, ez kommunista és hazafias kötelesség is.

A vezetők legyenek nagyobb bizalommal a fiatalok iránt,

nincs helye semmi idegenkedésnek, semmi bizalmatlanságnak, még akkor sem, ha nagyobb fáradságot kíván a fiatalokkal való foglalkozás. Különben is a vasutas ifjúmunkások ezrei bizonyítják be nap, mint nap, hogy tudnak alkotni, kezdeményezni, versenyezni, sőt a munkaversenyben nem egy helyen példát is tudnak mutatni az idősebbeknek. Élenjáró ifjúsági brigádjaink vannak, de ezeknek a brigádoknak a számát tovább lehet és kell szaporítani. Arra kell törekedni, hogy a vezetők teremtsék meg a fiatalok munkaversenyének azt a formáját, amikor a vasúti szállítási munka egész láncolata van a fiatalok kezében. Például az a mozdony, amelyet a járóműjavító ifjúsági brigádja javított, a fűtőházban is álljon ifjúsági lakatosbrigád gondozása alatt, ifjúsági mozdonybrigád vezesse a gépet és ahol lehetséges, fiatalokból álló vonatkísérő brigáddal dolgozzon együtt.

A fiatalok szakmai képzéséről, fegyelmének megszilárdításáról beszélt ezután a miniszter elvtárs, majd a következő szavakkal fejezte be beszédét: A vasutas fiatalok is váltsák valóra a DISZ kongresszusának jelszavát: „*Hűség a néphez, hűség a párthoz.*" A vasutas fiatalok helytállásukkal, mindenütt az élvonalban haladva küzdjenek az őszi forgalom sikeréért. Meg vagyok győződve, hogy ez így is lesz és biztosíthatom a vasút ifjúmunkásait, a vasutas fiatalokat, hogy sikeres munkájuk nyomán elnyerik a párt és a kormányzat elismerését és köszönetét, jó munkájuk legfőbb jutalmát.

Legyen minden vasutas ifjú az őszi forgalom élharcosa

Bebrits elvtárs beszéde után sorra szólaltak fel az ifjúsági értekezlet résztvevői és valamennyien megfogadták a vasutas fiatalok nevében, hogy az őszi forgalom nagy feladatainak megoldásához minden erejükkel, szorgalmukkal és lelkesedésükkel hozzájárulnak.

Molnár Miklós (Debrecen állomás) arról beszélt, hogy a DISZ II. kongresszusa felpezsdítette, lelkesedéssel töltötte meg a fiatalok életét, új lendületet vitt munkájukba. A kongresszus előtt lényegében csak papíron voltak ifjúsági brigádjaik, a kongresszusi versenyben az ifjúság az élre tört. Ezt a lelkes versenyhangulatot még fokozzák az őszi forgalomban, növelik az ifibrigádok számát.

Erki Béla (Győr pft-főnökség) és *Krizsán Erzsébet* (Sátoraljaújhely pft-főnökség) a pályafenntartási fiatalok helyzetéről szóltak. Erki Béla a DISZ-szervezetek munkájának egyik legnagyobb hiányosságát abban jelölte meg, hogy a szervezetek nem segítik az arra érdemes fiataloknak a párt soraiba való felvételét. Krizsán Erzsébet kifogásolta, hogy csak a pályafenntartási főnökségen működnek DISZ-szervezetek, holott a fiatalok 40 százaléka a vonalakon dolgozik, őket is mielőbb be kell vonni a szervezeti életbe.

Hamenda Ferenc a MÖHOSZ szervezetébe tömörült vasutas fiatalok eredményeit ismertette, *Csányi Erzsébet* (vasúti főosztály) azt kérte, hogy a hivatali DISZ-szervezetek munkájával is foglalkozzanak érdemileg, mert a hivatali szervezetek fiataljai is igen jó eredményeket érnek el a maguk területén. *Papp Tibor* (Várpalota állomás) a vasútpolitikai főosztály hathatósabb segítségét kérte a fiatalok politikai oktatásához, főként ahhoz, hogy a Petőfi-iskolák munkájában észlelt hibákat ki tudják küszöbölni.

Fülöp József (Kiskunhalas fűtőház), *Éles Sándor* (Debreceni Járóműjavító) a fiataloknak a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett lelkes vállalásaival foglalkoztak, *Leidlinger Judit* (MÁV Autófuvarozási Főnökség) arról számolt be, hogy a főnökség dolgozói is bekapcsolódnak az őszi forgalmi versenybe, a gépkocsivezetők külön őszi forgalmi brigádokat alakítanak. *Kriskó Gábor* (Miskolc, személypályaudvar) bejelentette, hogy az állomás vándorzászlónyertes DISZ-szervezete őszi forgalmi versenyre hívja ki Ferencváros és Rákosrendező csomópont DISZ-fiataljait. *Kovács Béla* (Landler Jenő Járóműjavító) a DISZ-őrjáratok fontos szerepéről emlékezett meg, amelyekkel eddig 5200 forintot takarítottak meg vállalatuknál. Bejelentette, hogy augusztus 1-től VIT-műszakot tartanak és ezzel a vasutasnapi vállalások teljesítését segítik.

Kamuti Jenő elvtárs, vezérigazgatóhelyettes szólt ezután a fiatalokhoz. Az értekezleten elhangzott felszólalásokból — mondotta — az csendül ki, hogy a fiatalok szeretik a vasutat, foglalkozásukat élethivatásnak tekintik. A vasút politikai és szakvonali vezetői készséges örömmel támogatják a fiatalokat, mert ezzel a szocializmus, a jövő építésének adnak szilárd alapot.

A felszólalásokra *Bogyó Géza* elvtárs adott választ, ismételten hangsúlyozva: ***az őszi forgalomban bontakozzon ki még jobban a fiatalok ereje, tettrekészsége, legyen minden vasutas ifjú az őszi forgalom élharcosa.***

Az ifjúsági aktívaértekezlet zárószavait *Bognár Imre* elvtárs mondotta, majd átadta a megbízóleveleket a varsói ifjúsági találkozóra utazó vasutas-küldötteknek. Kérte, hogy a nagy találkozón ismertessék meg a külföld fiataljaival a magyar ifjúság boldog, új életét, erősítsék az ifjúság nemzetközi békeharcát és hazatérve minél több fiatalnak mondják el gazdag élményeiket.

A Törekvés SE budapesti szakszervezeti sportünnepsége

A tudományos időjóslás jó időt jelzett július 17-re. Ennek a kedvező jóslatnak rengetegen örültek a fővárosban, de talán legjobban a Törekvés SE budapesti választmánya és területi elnöksége.

— Ha jó lesz az idő, biztosan sikerülni fog szakszervezeti sportünnepségünk — ez volt az általános vélemény a rendezők körében.

Nos, az idő valóban kedvező volt és mindjárt hozzátehetjük azt is, hogy a sportünnepség is — kisebb hibáitól eltekintve — sikerült.

A Törekvés Sport utcai sporttelepe már kora reggel úgy nyüzsgött, mint a hangyaboly. Fél tízkor megkezdődhetett a színpompás, ünnepélyes megnyitó. A labdarúgó-pálya tarkállott a különféle mezbe öltözött sportolóktól. A lelátókon egyelőre kevés néző foglalt helyet, de hangban mégsem volt hiány. Innen is, onnan is felzúgott a biztatás, a taps, ha egy-egy ismerős sportoló sikert ért el.

A verseny eléggé elhúzódott, de az időt senki sem sajnálta. A versenyek, mérkőzések legnagyobb része színvonalas és izgalmas találkozót hozott.

Ki ne izgult volna például azon, hogy ki nyeri a férfi magasugrást? Itt az elsőség bizony nehezen dőlt el és ritkán látott nagy létszámú holtverseny alakult ki. A 160-as magassággal hatan birkóztak meg, de többre senkinek sem tellett az erejéből. Győztes a székesfehérvári Fazekas Ferenc lett, aki először jutott túl a 160 centiméteren.

Hamarosan kiderült az is, hogy a székesfehérváriak a futásban sem vallanak szégyent. Mind a nők, mind a férfiak csoportjában székesfehérvári versenyző szakította át elsőnek a célszalagot. Hegyi József 11.6, P. Nagy Anna pedig 13 másodperc alatt tette meg a 100 métert. P. Nagy Anna 46 méterrel a gránátdobást is megnyerte.

Nagy küzdelem folyt a férfi és női röplabda-csapatok között is. A sok tehetséges versenyző közül nem egy jó képességről tett bizonyságot. A férfiak bajnokságát megérdemelten a Posta Javítóműhely jól összeszokott együttese nyerte, a nők csoportjában a Vasanyagjavító csapata bizonyult a legjobbnak.

Míg a pályán az atlétikai és a röplabda-bajnokság folyt, a lelátó egyik végénél a kerékpárosok gyülekeztek, hogy kikarikázva a rákoscsabai országútra, eldöntsék, ki a legény a nyeregben.

Sajnos, a kerékpárosok között az egyenlőség elve nem jutott érvényre. A férfiaknál huszonhárman harcoltak az elsőségért, de a győri Sulyok Valériának nem akadt női ellenfele.

A sportünnepélyt hirdető ízléses falragasz tréfás versenyeket is ígért a közönségnek. Egy régi mondás azt tartja: „ígéret szép szó, ha megtartják, úgy jó." Sajnos, egyetlen tréfás versenyre sem került sor, amiért a rendezők legjobban az apró emberkék haragját vonták magukra. Hát hogyne! Roller-versenyt ígérni könnyű, de megtartani sem lett volna nehéz. A „feledékeny rendezők" azzal védekeztek, hogy ők úgy gondolták, hogy a versenyre nevezők majd hoznak magukkal rollert. Ez sem egy elképzelhetetlen dolog, de erről viszont értesíteni kellett volna előre az apróságokat.

Az apróbb hibákat elkerülhette volna a rendezőség, s akkor még jobban sikerült volna a sportünnepély. Legnagyobb dicséret azért illeti a rendezőket, hogy a 350 résztvevő közül közel 250 vidéki sportoló volt.

Nívós kultúrműsor zárta be az ünnepséget, melyen a vasutas, postás és szállító üzemek kultúrgárdái ragadtatták tapsra a közben háromezerre nőtt nézősereget.

A nagy többség megelégedéssel hagyta el a Sport utcai pályát. A versenyzők színvonalas küzdelmet vívtak, a nézők jól szórakoztak, s reméljük, hogy a rendezők is tanultak a tapasztaltakból.

HIREK

NÉHÁNY SORBAN AZ ÉLÜZEMSZINTRŐL

Az élüzem szint elérésénél a rakodási időt úgy számolják, hogy az előző évi eredményhez hozzá adnak plusz öt százalékot. Tehát, ha tavaly százhúsz, akkor az idén az élüzemszint százhuszonöt százalék.

Ez tehát azt jelenti, hogy minden évben emelni kell öt százalékkal a teljesítményt.

Azonban vannak olyan állomások, ahol nem így képzelik el az élüzemszint elérését, hanem fordítva. Ime egy beszélgetés.

— *Miért esett le a rakodási idő nálatok?* — kérdezik az igazgatóságról.

— *Azért, hogy jövőre élüzem lehessünk.* — így a válasz.

— *Hogy lesztek ezzel élüzem?*

— *Könnyen. Most lazsálunk, s akkor jövő évben könnyen emeljük öt százalékkal a teljesítményt. Hát nem egyszerű?*

Egyszerűnek egyszerű, de nem valami tisztességes magatartás. Érdemes lenne ezen elgondolkodni az illetékes állomásoknak, de a felső vezetőknek is: vajon segíti-e az ilyen élüzemszint feltétel az őszi forgalom teljesítését?

— FELAVATTÁK az Anyagellátási Igazgatóság 175 000 forint költséggel épült 52 férőhelyes üdülőjét Gamászán. A hivatal dolgozói 30 000 óra társadalmi munkát végeztek az üdülő építésénél.

— ELJÁRÁS INDULT Tóth Antal kapus, a Keleti állomás dolgozója ellen, mert a már lekezelt menetjegyeket különböző személyeknek darabonként 20 forintért eladta. A vásárlók kiküldetésük elszámolására használták fel a jegyeket.

— KITÜNTETÉS. A Népköztársaság Elnöki Tanácsa az újpesti vasúti Duna-híd újjáépítésénél végzett kiváló munkája elismeréséül *Korényi Gyulának*, a MÁV vezető főmérnökének a *„Szocialista Munkáért Érdemérem"* kitüntetést adományozta.

— ÜDVÖZLŐ LEVELET KÜLDTEK a szovjet vasutasoknak *Kiskőrös* állomás dolgozói, az augusztus 7-i szovjet vasutasnap alkalmából. Augusztus 6-án rövid ünnepség keretében emlékeznek meg a szovjet vasutasok ünnepéről.

— ÉLENJÁRÓ MINTABRIGÁDOT alakítottak a Közlekedési és Mélyépítési Tudományos Egyesület szervezésében Miskolc igazgatóság területén. A sztahanovistákból álló brigád minden fontosabb szolgálati helyen bemutatja és meghonosítja az élenjáró szovjet síktolatási módszereket.

— KÉPZŐMŰVÉSZETI ÉS ÚJÍTÓ kiállítás nyílik a vasutasnap alkalmával a városligeti román kiállítási pavilonban. A kiállításon a legkiválóbb vidéki és budapesti vasutas képzőművészek és újítók munkái szerepelnek.

— A MÁV SZIMFONIKUSOK hangversenyt tartanak a VI. kerületi tanács Hárshegyi úti úttörőtábor javára, a VI/10-es körzet lakóbizottságának rendezésében. A zenekart Pécsi István vezényli.

— SÚLYOSNAK ÍGÉRKEZŐ BALESETET hárított el *Czeller* Gyula pályamunkás felesége. Dalmand és Dombóvár állomás között július 14-én két egymással szemben közlekedő vonatot megállított.

— A SZIRÁKI ÁLLAMI gazdaságba 25-én megérkezett Hatvan állomás MÖHOSZ-szervezetének 22 fős cséplőbrigádja 14 napi munkára.

— A VASÚTI TECHNIKUMOK HALLGATÓI — a múlt évihez hasonlóan — nyári termelési gyakorlaton vesznek részt.

— MEGJELENT CZÉRE BÉLA szerkesztésében *„Az árufuvarozás kézikönyve"*. A kötetet a fuvarozási szakma legkiválóbb dolgozói, a Közlekedési Közlöny munkatársai írták. A könyv részletesen foglalkozik a vasúti, tehergépkocsi, a vízi (folyami, Duna—tengeri, tengerhajózási), a gazdasági vasúti, a szekér- és a légárufuvarozás, valamint a szállítmányozás kérdéseivel.

— LOPÁS BŰNTETTE miatt eljárás indult Csengőd állomáson szolgálatot teljesítő Földi György ellen. Földi az állomás területéről téglát, deszkaanyagot, tetőcserepet és szerszámokat lopott.

— HATODIK HÓNAPJA tartja a sztahanovista szintet *Gyergyói* Imre, rendelkező forgalmi szolgálattevő brigádja Kőbánya-felső állomáson.

LAKÁSCSERE

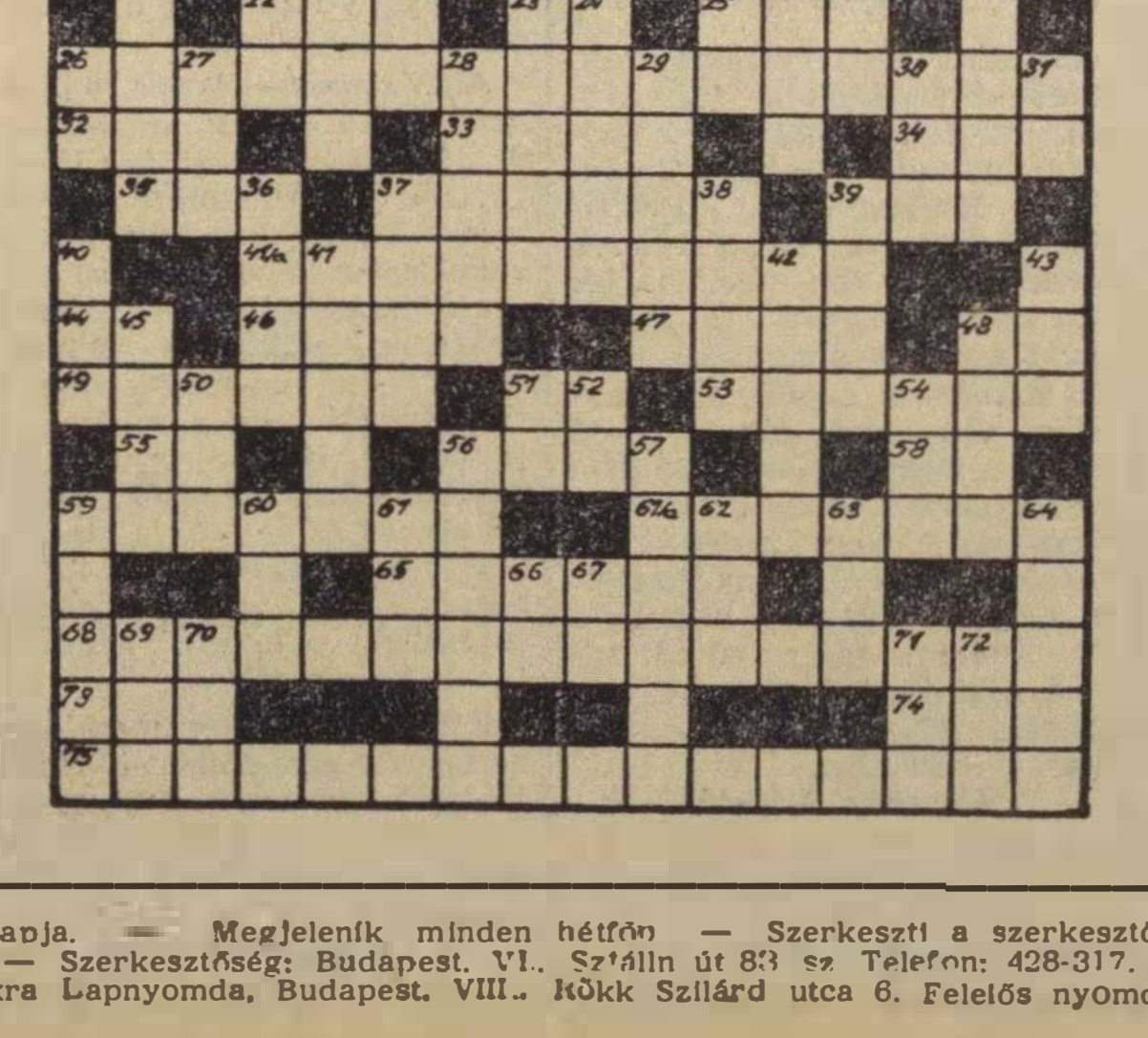
Elcserélnénk két különálló egyszoba-konyha, kamrás és külön fürdőszoba és mosókonyha használattal rendelkező XI. kerület, Vasúti utca 16/b. sz. alatti intézeti lakásunkat kétszoba, összkomfortos magán vagy intézeti lakásért, Budapest belterületén. Érdeklődni lehet Pozsgai Józsefnél a fenti címen. Telefonszám: 39—52.

Szeged belvárosi kétszobás, összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért, esetleg pestkörnyékiért. Cím: Temesváry főintéző BVKH IV. osztály.

Keresztrejtvény XIII.

Vízszintes: 1. **Méltó megünneplésére készülünk.** 13. Rag. 14. . . . Sámuel (magyar uralkodó volt). 15. Ellentétes kötőszó. 16. Tokió, határai nélkül! 17. Fedd. 18. Igekötő. 19. Ilyen tök is van. 20. Forma. 21. Névelő. 22. Erdélyi folyó. 23. Betű fonetikusan. 25. Vissza: korszak. **26. Az egyik szolgálati ág.** 32. A felső fok képzője. 33. Vissza: olasz tűzhányó (ék. fel.). 34. Kártyalap. 35. Hajózható csatorna. 37. Lapunk egyik rovatának címe. 39. Török férfinév. 41/a. Megzörrent. 44. Papírmérték. 46. Eszme. 47. Északi férfinév. 48. Növény. 49. Húzat. 51. Téli csapadék. 53. A mozdonyvezető örül, ha ilyen a pálya. 55. Indulatszó. 56. Híres német filozófus volt. 58. Vissza: én, olaszul. 59. Jégbarlangjáról híres. 61/a. Világhírű vízesés. 65. Orosz név. 68. Másodrészek. 73. Elegy. 74. Női név. **75. Járóműjavítóban dolgozik** (a 14. kockába kettősbetű).

Függőleges: 1. Svéd pénz. 2. Ilyen rádió is van. 3. Énekel. 4. Virág. 5. Ilyen fa is van! 6. Jószívű igéje. 7. Tagadószó. **8. Állomást rendez.** 9. Tettvágy. 10. Búzában van. 11. Gabona betakarítási. 12. Háromtődő pózna. 23. Női név. 24. Locsol. 26. Rangjelző. 27. Becézett női név. 28. Csehszlovák hegység. 29. Lássa. 30. Edény. 31. Betű. 36. Dd . . kőzet. 37. Ló teszi. 38. Erős keverve. 39. Élősdi. 40. Szólít. 41. Holland sajt. 42. Híres francia fürdőhely. 43. Ülünk rajta. 45. Ilyen horog is van. 48. Sportszerű idegen szóval. 50. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 51. Haza fele. 52. Színesfém. 54. Kígyófajta. 56. Építési anyag. 57. Vissza: a fogalom egyik fajtája. 59. „Előkelő" nők. 60. Ellentétes kötőszó. 61. Jugoszláv város. 62. Ilyen edény a pohár. 63. Portugál gyarmat Indiában. 64. Ajka van! 66. Műveltető képző. 67. Nem férfi. 69. Falevélnek van. 70. Csak, németül. 71. Es . . ., ünnepség (3. kockába kettősbetű). 72. Rendszabály fajta.



Beküldendő: vízszintes 1, 26, 75, függőleges 8. Beküldési határidő: augusztus 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasútüzemi értekezlet. Visegrád—Nagymaros. A termelési felelős. Anyák kongresszusa. Öntvénytisztító.

Könyvet nyertek: Pócza Gyuláné főirodakezelő, Sopron GYSEV Igazgatóság. Varga György vez. kal., Veszprém, Cserhát utca 3. Komoli László kalauz, Budapest, IX., Üllői út 101. Fövenyesi István, Szikszó, vasútállomás.

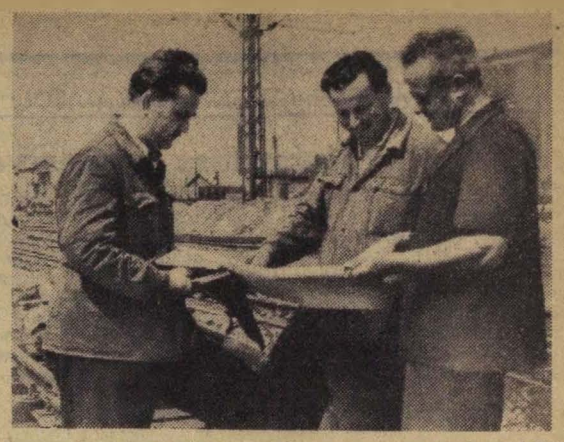
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Kókk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 32. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. AUGUSZTUS 8.



A ferencvárosi pályaudvar bővítésének nagyszabású munkálatait ellenőrzi Ács István építésvezető, Békési János és Szabó Imre főpályamester. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS DOLGOZÓK ÜNNEPE

Irta: Gáspár Sándor, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke

Ötödik esztendeje ünnepeljük a vasutasnapot augusztus második vasárnapján, dolgozó népünk, pártunk megbecsüléseként. Ötödször jönnek össze Budapesten és a vidéki gócpontokon a különféle területen dolgozó vasutasok, hogy a szállítási munkában szerzett érdemeikért megkapják a méltó elismerést.

A magyar vasutasok a negyedik vasutasnap óta munkájukkal bebizonyították, hogy méltók a megbecsülésre. 7,1 százalékkal több árut szállítottak mint a megelőző évben, ami még több odaadást, még fokozottabb helytállást követelt.

Hosszú volna felsorolni az eredményeket: vasutasaink elvégezték az őszi, téli szállítási feladatokat, s egészében megfeleltek népünk, pártunk bizalmának. Hogy mennyire így volt, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a felszabadulásunk tizedik évfordulójára kezdeményezett verseny egyik győzteseként a *ferencvárosi* csomópont nyerte el az egész vasút dolgozóinak dicsőséget jelentő felszabadulási serleget. És most, közvetlenül a vasutasnap előtt, ismét ott vannak az élen a mi derék *Miskolc* állomási, Szolnok fűtőházi, *hidmuhelyi* dolgozóink, akiket első félévi munkájuk alapján a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajára javasolunk. Ott van az az ötvenkilenc élüzem, amely a II. negyedévben elnyerte az élüzem kitüntetést, ott vannak élenjáró dolgozóink, sztahanovistáink.

A vasutas dolgozók termelési sikereiket a párt irányításával érték el. Erőteljesen segítette munkájukat a Központi Vezetőség márciusi határozata, az az eltökéltség, hogy pártunk vezetésével, célkitűzéseink maradéktalan megvalósításával győzelemre visszik a vasútra háruló feladatokat.

Munkásosztályunk élcsapata, a nép kormánya jelentőségéhez mérten nagy figyelemmel kíséri a vasutasok munkáját, értékeli eredményeit. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy az elmúlt év leforgása alatt munkaviszonyaik és életkörülményeik javítására államunk sok-sok milliót áldozott. A havidíjas vasutasok fizetését évi 108 millió forinttal emelték. Megszüntették a második területi bércsoportot és új, igazságosabb alapokra fektették a vontatási és forgalmi szolgálat dolgozói között egyenetlenséget szító prémiumrendszert. Munkakörülményeiket javították az újonnan létesített biztosító berendezések, az új Duna-híd és számos kisebb-nagyobb új létesítmény.

Folyamatban van egész sor építkezés, mint a *hatvani* és *győri* állomás, a *budakeszi* szanatórium, a *péceli* beteggondozó, a *Jávor utcai* éjjeli szanatórium. Milliókba került a *MÁV Kórház* új tüdő- és röntgen osztálya, a *szombathelyi, debreceni* és *pécsi* rendelőintézet, a hat budapesti fogászati rendelő, a *harkányfürdői* gyógyház, a *hatvani* és *miskolci* bölcsőde felépítése. Mindezek eleven erővel bizonyítják, hogy pártunk és kormányunk egy pillanatra sem feledkezik meg vasutasainkról, szereti, becsüli őket és ennek számos tanújelét adja.

Az ötödik vasutasnap ünnepe küszöbén, a szeretet melegével és a hála érzésétől eltelve köszöntjük mi, magyar vasutasok dolgozó népünket, munkásosztályunkat, dicsőséges pártunkat, kormányunkat. A vasutas becsület azt követeli tőlünk, hogy még az eddiginél is eredményesebb munkával bizonyítsuk: méltók vagyunk a vasutasnapra, érdemesek a további megbecsülésre.

A vasutasnap mérföldkő. Mondhatni: munkánknak dandárja csak a vasutasnap után következik. Az ünnep fénye, csillogása rávetődik arra az útra is, amelyen haladnunk kell. Azon az úton, amely a márciusi határozat végrehajtása szempontjából döntő módon emeli a vasúti munka termelékenységét, a vasúti technika állandó fejlesztésének, tökéletesítésének és nem utolsó sorban az új technika széleskörű alkalmazásának útján.

Szakszervezetünknek arra kell törekednie, hogy munkájával alapvetően járuljon hozzá a termelékenység növeléséhez, pártunk márciusi határozatának végrehajtásához a vasút területén. Nem kisebb feladat ez, mint a szakszervezeti aktívák tízezrei segítségével végrehajtani a vasútüzemi értekezlet határozatait, olyan munkaegyelmet, olyan technikai színvonalat teremteni, olyan felfogást kialakítani, amelyekkel együttesen hiánytalanul eleget tudunk tenni kötelezettségeinknek.

Ha közelebbről szemléljük ezeket a kérdéseket, látnunk kell, hogy a vasúti munka termelékenységének fokozásától függ, hogy sikerrel oldjuk meg pártunk III. kongresszusa és a márciusi párthatározatok által megszabott feladatokat; azt, hogy a vasút területén is lerakhassuk második ötéves tervünk alapjait.

Nyilvánvaló, hogy a vasúti munka színvonalának emelése, eredményének fokozása nem csupán szervezési kérdés, hanem döntően politikai feladat. A szakszervezetnek a párt irányításával élen kell járnia atekintetben, hogy mozgósító erejét és nevelő munkáját fokozottabb mértékben felhasználja a szocialista munkafegyelem megszilárdítására, a munkaverseny, az újító- és a Sztahanov-mozgalom fejlesztésére, a dolgozók szakmai és kulturális színvonalának emelésére.

Hogy a vasút technikai színvonalának fejlesztésében, az új technika és számos szovjet tapasztalat bevezetésében, alkalmazásában sikert érjünk el, nem elegendők a korszerű gépek, biztosító berendezések, vágányfékek, a mozdonyrádió, stb., hanem olyan emberekre is szükség van, akik megtanulták ezeknek a gépeknek a kezelését és készségük van arra, hogy a maguk területén fejlesszék a már meglevő technikai és gyakorlati tapasztalatokat. Arra kell törekednünk, hogy még az eddigieknél is erőteljesebben gondoskodjunk a dolgozók szakmai képzettségének állandó emeléséről.

Nem kell különösképpen bizonygatni, hogy — ami ezzel szervesen összefügg — a műszaki fejlesztés elhanyagolása, az új technika, illetve technológia alkalmazásának elodázása a vasútüzemekben is anyagpazarlást, munkaerő-fecsérlést jelent, s hátrányosan befolyásolja a termelékenység és az önköltség alakulását. A *„Népszava"*, a magyar szakszervezetek központi lapja, nagyon helyesen írja ezzel kapcsolatban: *„Az ember természetesnek tartja, hogyha gyorsvonaton utazhat, nem kívánja vissza a lovas postakocsit s ha fénycsővel világíthat, senki sem használ helyette petróleumlámpát."* Ma még nálunk is sok vezető mond ellent ennek az ésszerű logikának, amikor saját munkaterületén a saját felelősségére kellene lomtárba vagy múzeumba helyezni az elavultat, átvenni és alkalmazni az újat.

A vasutasnap lelkesítő ereje győzze le a konzervatívizmust, a bürokráciát a vasúton is, ne féljünk az új, s ezek között elsősorban a már bevált szovjet tapasztalatok és technika bevezetésétől, ne féljünk elszakadni a régitől, a megszokottól. Műszaki vezetőink támaszkodva az élenjáró dolgozókra, bátran valósítsák meg műszakfejlesztési terveiket, műhelyeink, járóműjavítóink, fűtőházaink, de a többi szakszolgálati helyek is lépjenek a gyorsabb technikai haladás útjára, karolják fel az újítómozgalmat, biztosítsanak széleskörű tapasztalatcserét és gondoskodjanak arról, hogy a jó újításokat rövid időn belül bevezessék. Olyan kulcs ez, amellyel kitárhatjuk a vasúton a páratlan lehetőségek kapuit.

Az őszi forgalom lebonyolítása minden vasutas dolgozó becsületbeli ügye, csakis együttesen tudunk megfelelni a megnövekedett feladatoknak. Ahhoz, hogy többet, jobban és gazdaságosabban szállítsunk, ahhoz, hogy valóraváltsuk a vasútüzemi értekezlet együttes ülésének irányelveit, — a vasúti munka színvonalát feltétlenül emelnünk kell.

Az ötödik vasutasnap ünnepségei lendületet adó ereje arra kötelezzen bennünket, minden becsületes vasutast, hogy képességeinkkel, erőnk megfeszítésével dolgozzunk a tavalyinál nagyobb őszi és az azt követő téli szállítások zavartalan lebonyolításáért, a párthatározatok végrehajtásáért, a gazdaságosabb, biztosabb és gyorsabb szállításért — egy magasabb vasúti technikai színvonal eléréséért.

Az ötödik vasutasnapon a vasutasságot ünnepli a magyar dolgozó nép, de ez az ünnep kötelez. Kötelezi a vasutas dolgozókat, hogy az eddigi tapasztalatokat hasznosítva a további munkában, mozgósítsák dolgozótársaikat a nagy őszi szállítási feladatok megvalósítására, a további felemelkedésünket biztosító célkitűzések valóra váltására.

Vasutasnapi műszakkal az őszi forgalom jó előkészítéséért

A műszak első napján túlteljesítették a vállalást

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói a budapesti igazgatóság őszi forgalmi értekezlete után elsőnek határozták el, hogy *kéthetes vasutasnapi műszakkal ünneplik augusztus 14-ét*, és a műszak fokozott munkájával együttal előkészítik az őszi forgalom megindítását. A ferencvárosi dolgozók figyelemre méltó vállalásokat tettek az ünnepi műszakra, annál dicséretesebb eredmény, hogy a kocsimozgatásban és a kocsitartózkodásban a vállalást már a műszak első napján, augusztus 1-én túlteljesítették. Ezen a napon *Szebeni Sándor* forgalmi szolgálattevő, *Szalai József* kocsimester és brigádja, valamint *Ambrózi* kocsimester és brigádja a fajlagos kocsimozgatásban a 107 százalékos vállalással szemben 124 százalékot értek el. *Zimányi Frigyes* forgalmi szolgálattevő, valamint *Sára Gábor* kocsimester és brigádja ugyanekkor a kocsitartózkodásban 112 százalékos eredményt mutathatnak fel a 105 százalékos vállalással szemben.

A ferencvárosi fűtőházban is kiemelkedő teljesítmény született. *Kreiber Béla* mozdonyvezető, *Csikász László és Hobánszka László* fűtők 411—444. számú mozdonyukkal a tervezett 6130 tonna helyett 7589 tonna súlyt továbbítottak, ami 23 százalékos túlsúlynak felel meg.

A pályafenntartási szakaszokon is jól kezdődött a műszak

A pályafenntartási dolgozók is kiváló teljesítményekkel készülnek a vasutasnap megünneplésére. A *Budapest-Józsefvárosi pályafenntartási főnökség* I. szakaszán *Zavarkó Balázs* és brigádja kitérő- és vágányszabályozásnál 139 százalékos teljesítést ért el. *Pósavári Béla* pályamester Kőbánya-felső fenntartási tervét 101 százalékra teljesítette, a különféle költségeket pedig 19 százalékkal csökkentette.

A *terézvárosi pályafenntartási főnökség* dolgozói közül *Csorba Károly* kövezőt illeti dicséret 155 százalékos teljesítéséért. *Szlovák Mátyás* és brigádja talpfacserélésben ért el 132 százalékos kiváló eredményt.

Az *ó-miskolci pályafenntartási főnökség* II. szakaszán *Szabó József* és brigádja talpfacserélésnél 120 százalékos teljesítménnyel büszkélkedhet.

Még jobb rakodási időt és kocsikihasználást!

A kereskedelmi szolgálat dolgozói a rakodási idő csökkentéséért és a jobb kocsikihasználásért indítottak harcot a vasutasnapi műszakban. *Egeren állomáson Szamosvölgyi Ferenc* raktárnok rakodási-idő tervét 122 százalékra, kocsikihasználási tervét 109 százalékra teljesítette. *Müller István* szállítmányozó munkás és brigádja a vállalt 108 százalék helyett 118 százalékra teljesítette szállítási tervét. Az *Ózd állomás* létszámába tartozó *Nagy László* raktárnok rakodási idejének teljesítése 108, *Kiss Imre* raktárnok kocsikihasználási tervének teljesítése 105 százalékos. *Miskolc-Gömöri pályaudvar* dolgozói *Farkas László* raktári munkás DISZ-brigádjára büszkék. Farkasék 118 százalékos vállalásukat 143 százalékra teljesítették.

Elismerésben részesültek *Mohács* állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói. A *Tatabányai Zöldség-Gyümölcs Vállalat* I számú kirendeltsége levélben köszönte meg nekik hogy a pontos kocsikiállításokkal és az áruk feladásával kapcsolatos előzékeny munkájukkal lehetővé tették a tatabányai bányavidék zöldséggel és gyümölccsel való bőséges ellátását. Külön kiemeli a levél Mohács állomás rugalmasságát, amelyet a meggykampány zavartalan lebonyolításában tanúsított. Az állomás dolgozói a vasutasnapi műszakban vállalták, hogy a kocsikihasználást 108-ról 121-re, a kocsikirakást 106-ról 110-re emelik, a kocsitartózkodási időt pedig 104 százalék helyett 107 százalékra teljesítik.

243 túlsúlyos vonat

Ha egy hónap eredményein keresztül nézzük a pécsi fűtőház dolgozóinak a vasutasnap tiszteletére tett felajánlása teljesítését, meg kell állapítani, hogy a dolgozók becsülettel állják adott szavukat. Ezt bizonyítja júliusi eredményeik közül a *243 túlsúlyos vonat, amellyel 49 915 tonna túlsúlyt továbbítottak.* Ötven 1000 tonnás vonat megtakarításának felel ez meg és a Pécs—Dombóvár közötti útban vonatkilométerben számítva 113 750 forint megtakarítást jelent. A túlsúlytovábbításban kitűntek *Szigeti Rudolf* mozdonyvezető és fűtői, akik 16 túlsúlyos vonatot továbbítottak 3910 tonnával, *Győri-Kis István* mozdonyvezető és fűtői, akik 15 túlsúlyos vonatot vittek 130 százalékos átlagterheléssel. A már ismert élenjáró mozdonyvezetők mellé felsorakozott *Gyulai Imre* fűtőivel. Nekik 11 túlsúlyos vonatuk volt, átlagterhelésük 128 százalék. Példájukon felbuzdulva a vasutasnapi műszak alatt a többi mozdonybrigád is harcba száll a túlsúlytovábbításért. *(Várnai László leveléből.)*

A jó munkát még jobbal tetézik

Miskolc - személypályaudvar dolgozói elhatározták, hogy a júliusban elért 118 százalékos kocsitartózkodást az augusztus 1-én kezdődő vasutasnapi műszak alatt 120 százalékra, a 105 százalékos fajlagos kocsimozgatást 108 százalékra, a vonatok 108 százalékos menetrendszerinti indítását 110-re, a 102 százalékos átlagos terhelést 105 százalékra teljesítik. A miskolci dolgozók eddig az év minden hónapjában túlteljesítették az élüzemszintet és az egészséges versenyszellem, a győzniakarás már annyira vérükké vált, hogy ennek a vállalásnak túlteljesítését is győzik erővel. Bizonyítja ezt, hogy a műszak első napjaiban *az állomás kocsitartózkodási tervét 121 százalékra teljesítették.* A versenyben kitűnt *Kiss II. Pál* és *Nagy II. Béla* vonatvezető, *Cihai Gábor* vonatkezelő. Mindhárman 18 hónapja tartják a sztahanovista szintet. Az állomási dolgozók közül *Kardos József* sztahanovista forgalmi szolgálattevő, *Tasi István* forgalmi szolgálattevő, *Török József, Hegyesi Tibor, Németh László* sztahanovista kocsimesterek és brigádjaik kezdték kitűnően a műszakot. *(Kovács Gyula leveléből.)*

Naponta négy irányvonat, kettő túlsúllyal

Budapest-Soroksári úti állomás dolgozói a napokban átvizsgálták a 20 budapesti nagyüzem versenyfelhívásához való csatlakozásuk során tett vállalásukat, és úgy találták, hogy ezeknek a vállalásoknak alapján nem tudnak megfelelni a követelményeknek. Ezért a vasutasnap tiszteletére elhatározták, hogy *módosítják felajánlásaikat.* A tehervonatok terhelését az eddigi 105-ről 106-ra, a kocsikifutást 104-ről 105-re, a kocsitartózkodást 101-ről 102-re, a kocsikihasználást 103-ról 104 százalékra vállalták. A fajlagos kocsimozgatásra tett felajánlást meghagyták az eredeti 107 százalékos szinten, de *vállalásukat megtoldották még azzal, hogy az idegen kocsik tartózkodásának csökkentését 110 százalékra teljesítik.* Megfogadták, hogy az augusztus 1-én megkezdett vasutasnapi műszak alatt naponta négy irányvonatot indítanak, ebből kettő túlsúllyal közlekedik. Ezt a vállalásukat ez ideig mindennap teljesítették. *(Hontvári József leveléből.)*

Amivel még tartoznak a dombóvári vasutasok

Dombóvár állomás dolgozói jó eredményeket értek el az őszi forgalomra való készülődés során. Szép az eredményünk az anyag- és energiatakarékosságban. Júniusban 7235 forinttal kevesebb értékű áramot fogyasztottunk az engedélyezettnél. Az egy kocsira eső tolatási idő csökkentésénél a megtakarításunk 92 000 forint. A balesetekből származó kárt 0,25 százalékról 0,09 százalékra csökkentettük.

Nem teljesítettünk ellenben több más, fontos célkitűzést. Lemaradtunk vonataink terhelésének növelésében is, egyedül a *Kossuth-brigád* ért el 99 százalékos eredményt, a másik két forgalmi brigád csak 95 százalékra teljesítette tervét. *A lemaradások pótlására van még idő. Kövessenek el mindent a dombóvári vasutasok, hogy a vasutasnapi műszak segítségével törlesszék adósságukat.* *(Potyondi József leveléből.)*

Vidám apróságok



A Szolnoki Járműjavító bölcsődéjében képzett gondozónők ápolják a vasutas csemetéket. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A DISZ pártirányítása a ferencvárosi fűtőházban

Mihez is lehetne hirtelenében hasonlítani a ferencvárosi fűtőház DISZ-szervezetének munkáját? Talán egy futó edzéséhez: rövid vágták, melyeket lassú, kényelmes futás vált fel. Igen, ilyenforma a DISZ élete a ferencvárosi fűtőházban. A vágták a különböző kampányok: felszabadulási verseny, DISZ-kongresszus, VIT-műszak. Ilyenkor nagyszerű eredmények, pompás teljesítmények születnek, a fiatalok híre bejárja az országot. Általában a fellángolás, a rövid lobogás a jellemző a DISZ-szervezet életére, amelyet szürke, eseménytelen hetek követnek.

Minden párttag felelős az ifjúságért

Ilyen időben még egy taggyűlés összehívása is nehézséget jelent. Legutóbb például kétszer is elmaradt a taggyűlés — érdektelenség miatt. Mindössze 8—10-en jöttek össze. S ekkor a pártszervezet segített. Munkához láttak a népnevelők, a pártbizalmiak, még az alapszervezeti pártvezetőségi tagokat is ott lehetett látni a fiatalok között.

A DISZ-taggyűlés sikerült. Ott volt a fiatalok többsége. Megvitatták a legfontosabb feladatokat, számos hasznos javaslat született. Fontos tanulság ez, érdemes elgondolkozni rajta. Bizonyítja, hogy a DISZ eredményeihez elengedhetetlen a párt segítsége, vezetése. Ez a vezetés különbözik a többi tömegszervezetekben kialakult módszerektől. A DISZ a párt ifjúsági szövetsége, a DISZ-re közvetlenül érvényesek a párt határozatai. A pártnak úgy kell foglalkoznia a DISZ ügyeivel, mint a párt ügyeivel. A párt ügyévé viszont csak úgy válik az ifjúság munkája, ha minden párttag — függetlenül beosztásától — felelősséget érez az ifjúságért és minden erejével segíti az ifjúsági szervezet munkáját. Ezt a feladatot nyomatékosan hangsúlyozza az ifjúság közötti munka megjavításáról szóló 1955. május 27-i központi vezetőségi határozat.

Ha a DISZ munkájának eredményeit és hibáit keressük a ferencvárosi fűtőházban, a DISZ pártirányításának problémáihoz jutunk el. Érdemes ezt közelebbről megvizsgálni. A fűtőház pártvégrehajtóbizottsága a május 27-i központi vezetőségi határozat után megvitatta a DISZ munkáját. A hozott határozat többek között azt tartalmazza, hogy az alapszervezetek közvetlen segítséget nyujtanak a tagtoborzáshoz és új ifjúsági brigádok szervezéséhez.

A határozat után fellendült a munka. Rövidesen 30 új taggal szaporodott a szervezet és tíz új brigád alakult. Köztük van a mozdonyfiókműhelyből *Kelemen Imre* brigádja, amelyről a művezető sokatmondóan jegyezte meg: „Le a kalappal előttük". Köztük van *Jakab Gyula* és a *Lazányi*-mozdonybrigád, amely bár brigádnak régi, de most született újjá, most ér el ismét kimagasló teljesítményeket.

A párthatározat megvalósítása érdekében a pártbizottság 12 fiatal párttagot küldött DISZ-munkára. A fenti eredményekben vitathatatlanul szerepük van ezeknek a lelkes ifjú kommunistáknak. Elmondhatjuk, hogy a pártvégrehajtóbizottság ülése után fellendült a DISZ-munka, megkezdődött a „vágta".

Ellenőrizzék a végrehajtást

De a határozat óta már hónapok teltek el és az akkori láng helyén ma ismét csak parázslik a DISZ-élet. Anélkül, hogy kísebbítenénk a DISZ-vezetőség felelősségét ezért a helyzetért, nézzük meg, milyen hibákat követett el a fűtőházi pártbizottság.

A DISZ pártirányítása sokszor formális. A hozott határozatok egyrésze is általános, nem szab konkrét feladatokat. Kimondja például, hogy a DISZ-szervezet mérje fel, kik a szervezeten kívüli fiatalok és azokat vonja be a DISZ-be. Arról viszont nincs szó, hogy ennek feltétele a vonzó DISZ-élet és ennek kialakításához milyen segítséget kíván nyújtani a pártszervezet.

Kimondja a határozat, hogy a DISZ javasoljon élenjáró, jól dolgozó fiatalokat tagjelöltnek, de sem a határozatban, sem szóban nem magyarázták meg, hogy milyen módon lehet a fiatalokat tagjelöltté nevelni, milyen megbízatásokat adjanak a fiataloknak, melyek végrehajtása során azok fejlődhetnek, formálódhatnak.

A pártszervezet 12 ifjú kommunistát irányított DISZ-munkára. Azóta két hónap telt el, de ezeket a fiatalokat még nem hívták össze, nem számoltatták be. Ezek a fiatalok magukra maradtak, egy darabig dolgoztak, de miután nem ellenőrizték munkájukat, csökkent munkakedvük. Az lett volna a helyes, ha a pártbizottság a DISZ-vezetőséggel közös értekezleten megbeszéli, hogy az átadott párttagokat, milyen feladatokkal bízzák meg. Helyes lett volna 4—6 hét után a DISZ-ben dolgozó párttagokat aktívaértekezletre hívni és ott megbeszélni velük a tapasztaltakat, megismerni nehézségeiket, kívánságaikat és azt, hogy milyen segítségre van szükségük. Ha nem volt mód aktívaértekezletre, hasonló eredményre vezetett volna, ha a taggyűléseken egyet-egyet beszámoltattak volna közülük arról, hogy mit dolgoznak, hogyan teljesítik pártmegbizatásukat.

Pártmegbízatást a DISZ-nek

Hiba az is, hogy a már említett pártbizottsági ülés óta nem volt napirenden a DISZ munkája. Különösen az lett volna eredményes, ha részleteiben megvizsgálják a DISZ munkáját, például: *„hogyan dolgoznak a fiatalok a kocsiműhelyben, a mozdonyműhelyben", „mit tesznek a széntéri fiatalok a szerelési idő csökkentéséért?", „hogyan folyik a DISZ-ben a szervezeti élet, a kulturális, a hazafias nevelés"* — és ehhez hasonló részletek. Napirendre lehetett volna tűzni azt is, hogyan hajtják végre a fiatalok pártmegbizatásukat (tagtoborzás, brigádszervezés), milyen nehézségek vannak a végrehajtás során.

Természetesen nem elég egy-egy ilyen témát napirendre tűzni. Biztosítani kell azt is, hogy a munka eredményes legyen. Jó módszer erre, ha a beszámoló elkészítésével megbízzák a DISZ vezetőségét és ugyanakkor a pártbizottság tagjaiból alakult brigád is felülvizsgálja a napirendre tűzött tevékenységet.

Szó volt arról, hogy ne csak a pártvezetőség, hanem valamennyi párttag érezzen felelősséget a DISZ iránt. A taggyűléseken beszéltek erről, de az ilyen kevés eredményhez vezet.

Hogyan lehetne mélyíteni ezt a felelősségtudatot? Nagyban hozzájárulna ehhez, ha a pártszervezet közös rendezvényeket rendezne a DISZ-szel. A taggyűlésen beszámolna a DISZ-titkár a szervezet munkájáról. Ha a párttagok ezt megvitatnák, mindjárt nagyobb felelősséget éreznének és hathatósabban segítenék a fiatalokat.

A DISZ pártirányításának számtalan módszere van és mindegyik hozzájárul ahhoz, hogy az ifjúsági szervezet munkája egyre szervezettebb, lendületesebb és állandóbb legyen. A ferencvárosi fűtőház DISZ-szervezetének időszakos eredményei azt bizonyítják, hogy a fiatalokban sok érték, tehetség és lelkesedés van. Az időszakos eredményeket helyes állandósítani, de ehhez elsősorban a pártirányítást kell elmélyültebbé, konkrétabbá tenni.

Őszi forgalmi megbeszélést tartottak a vasút régi, tapasztalt dolgozói

Néhány nappal ezelőtt ifjú vasutasok töltötték meg a Lenin körúti kultúrtermet s tettek fogadalmat, hogy minden erejükkel segítik az őszi forgalom sikeres lebonyolítását. Ha most végigtekintünk a zsúfolt termen, őszbeborult fejeket látunk s az elnöki emelvény felett a következő feliratot olvashatjuk: *„Üdvözöljük több évtizede szolgálatot teljesítő dolgozóinkat, a vasúti munka biztos támaszait."* Az ország minden részéből gyűltek össze erre az értekezletre a vasúti munka tapasztalt, idős harcosai, hogy az újabb nagy harci feladat, az őszi forgalom előtt megbeszéljék a felkészülés eddigi eredményeit és a további teendőket.

Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője üdvözlő szavaiban azzal a kéréssel fordult az értekezlet részvevőihez: nagy gyakorlatuk során szerzett tapasztalataik közlésével adjanak segítséget, tanácsot a vasút politikai és gazdasági vezetőinek, járuljanak hozzá az irányítás magasabb fokra emeléséhez. Legyenek tudatában — mondotta —, hogy államunk, pártunk most is biztosan számít kiforrott tudásukon alapuló jó munkájukra.

Az „öreg" vasutasok legyenek példaképei a fiataloknak

Turba Sándorné, a 4. szakosztály helyettes vezetője, beszámolójában az őszi forgalom feladatainak ismertetése során utalt arra, hogy nem elegendő a felkínált áru továbbítása, hanem pártunk március 4-i határozata értelmében a lehető leggazdaságosabban kell megoldani a szállítási feladatokat. Beszámolója további részében arra kérte az értekezleten megjelent dolgozókat, hogy a fiatal vasutasokat neveljék a vasút szeretetére, mert csak így válhatnak ők is a vasúti munka mestereivé, így fogják foglalkozásukat hivatásnak tekinteni.

A felszólalások mindegyike azt bizonyította, hogy az idős vasutas dolgozók megértették a fiatalok nevelésének fontosságát. *Katona Vince* (Ferencváros) az idős dolgozók egyik fontos feladataként jelölte meg, hogy munkamódszereik átadása mellett ismertessék meg a fiatalokat a múlt megpróbáltatásaival, a nehéz vasutas-sorssal is. *Bódog György* (Nagykanizsa fth.) az összekapcsolt mozgalom jelentőségét méltatta, hangsúlyozva, hogy az őszi forgalomban minden mozdonyvezető vállaljon túlsúlytovábbítást.

Kiss János (Hatvan fth.) felszólalásával folytatódott az értekezlet. Elmondotta, hogy 1917 óta dolgozik a vasútnál, apja negyven évi vasúti szolgálat után vonult nyugalomba, kilenc testvére is vasutas. Mint régi vasutas, kötelességének tartja, hogy példát mutasson a fiataloknak. *Varga Sándor* (Szolnoki Járóműjavító), aki 42 éve vasutas, elmondotta, hogyan harcolnak a járóműjavító dolgozói a több és jobb kocsiért és mozdonyért.

Lőcsei János Kossuth-díjas mozdonyvezető arról beszélt, hogy az önköltségcsökkentés egyik legbiztosabb módja a túlsúlyos mozgalom fejlesztése. A továbbiakban rámutatott, hogy államunk, pártunk szeretettel gondoskodik az idős dolgozókról, fűtőházukban a napokban ment nyugdíjba az egyik fűtő, 1200 forintos nyugdíjjal. *Serényi József* (Debrecen) azt fejtegette, hogy jó szakember csak abból a fiatalból válhat, aki nem vándorol, nem változtatja gyakran munkahelyét.

Tölgyes Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője kifejtette felszólalásában, hogy a legkitűnőbb tanulmányi és vizsgaeredményeket elérő fiatalok sem nélkülözhetik a harcokban megedződött idősebb vasutasok tapasztalatait. A magyar vasút jó hírnevét — mondotta — az öreg vasutasok kovácsolták szilárddá, most az a feladatuk, hogy a fiatalokból neveljenek olyan vasutasokat, akik továbbra is meg tudják őrizni vasutunk hírnevét.

Rétfalvi József (Északi Járóműjavító) arról beszélt, hogy az idősebb dolgozók is híven követik pártunk iránymutatását. A párt vezetőszerepét — mondotta — érvényesítsék az alapszervezetek is, tekintsék fontos feladatuknak a termelés pártellenőrzését.

Több hozzászólás után *Lindner József* elvtárs, a 8. szakosztály vezetője, az új munkamódszerek minél szélesebbkörű alkalmazására hívta fel a figyelmet, majd hangsúlyozta, hogy az őszi forgalomban törvénnyé kell válnia az elegytovábbítási rendnek. Kemény fegyelemre, szilárd együttműködésre van szükség — mondotta a továbbiakban —, az idős vasutasok mutassanak ebben példát a fiataloknak és küzdjenek a fiatalok fegyelmének, munkamoráljának megszilárdításáért.

A felszólalásokra *Turba Sándorné* elvtársnő válaszolt, majd *Bognár Imre* elvtárs zárószavaiban tolmácsolta *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter üdvözletét. Ismételten rámutatott, hogy pártunk, kormányunk mindig megbecsüléssel övezte az idős dolgozókat. Beszéde végén a vasúton dolgozó nőkhöz fordult, kérve őket, hogy szeretettel, megértéssel foglalkozzanak a fiatal dolgozó nőkkel. A vasutas dolgozók megbecsülésének jelképeként virágcsokrot nyújtott át a jelenlévő *Pásztor Jánosné* elvtársnőnek, aki 1928. óta dolgozik a hatvani pályafenntartási főnökségen és jó munkájával elnyerte a sztahanovista jelvényt.

Nemzetközi ÉLET

Határállomásaink nemes vetélkedése

Írta: Eugen Vrba, a „Za Socialisticku Zeleznicu" szerkesztője

Tíz éve baráti szálak fűzik testvéri kötelékbe a két szomszédos állam — Csehszlovákia és Magyarország dolgozóit. Gazdasági és kulturális kapcsolataink állandóan erősbödnek, hiszen országaink dolgozóit közös érdekek és célok kötik össze, olyan célkitűzések, amelyekért érdemes erőfeszítéseket tenni. Ilyen közös ügyünk: a szocializmus építése. És hogy miként halad ez nálunk vagy Magyarországon, ez a két állam közötti állandóan növekvő vasúti forgalomból is kitűnik.

1953-ban a sturovói és a szobi vasutasok szocialista szerződést írtak alá. Céljuk az volt, hogy megjavítsák a két határállomáson a vasúti szolgálat ellátását. Kötelezték magukat, hogy a vonatokról egymást időben értesítik: a vonatelemzést legalább két órával a szerelvény indulása előtt megadják. A vonatoknak a bejárati jelzőknél történő feltartóztatása megszüntetésére külön versenypontot állapítottak meg. Megegyeztek abban, hogy a tervüket 1953. első negyedére tíz százalékkal túlteljesítik, hogy megszüntetik a fuvarlevelek és a küldemények elválasztását és végül, hogy kulturális téren is együttműködnek.

A csehszlovák vasutasokkal folytatott rövid beszélgetésből is kitűnik, hogy tudják és érzik: *a határon túl nem ellenfél, hanem a testvéri magyar dolgozó nép él, a Magyar Dolgozók Pártjának vezetése alatt, élén a szeretett Rákosi Mátyás elvtárssal.* A népi demokratikus Magyarország — érződik beszédükből — őszinte barátunk. Ezt támasztja alá a magyar vasutasok magatartása is.

A versenyszerződés megkötése óta, bár a két állomás között egyre élénkebb a forgalom, a vonatokat gyorsabban, minőségileg jobban állítják össze.

A két állomás dolgozói negyedévenként értékelték a verseny eredményeit. A vándorzászlóért folytatott küzdelem mindig heves volt és 1955-ig a sturovói vasutasok jártak az élen.

Ez a szerződés két ország szomszédos határállomása között jött létre, országhatár választja el a dolgozókat, de e határvonal már nem a „senkiföldje" többé. A szlovák és a magyar vasutasok baráti jobbot nyújtanak egymásnak. Ez a baráti viszony, amelyet a proletár internacionalizmus jellemez s amelyhez minket Lenin—Sztálin pártja vezet el, nagy tapasztalatokkal és eredményekkel gazdagította a két állomás versenyét.

Érdekesen alakult ez a verseny 1955-ben. Az első negyedévben a magyar elvtársak győztek, de a második negyedévben már a sturovói vasutasok szerezték meg a vörös selyemzászlót. A versenyben 1341 pontot értek el, míg a szobi vasutasok 987 pontot szereztek. Az eredmény — mondotta a legutóbbi közös értékelésnél a *bratiszlavai* igazgatóság vezetője, Pavol Rusnak elvtárs — nem a véletlen műve. Az eredmények mögött ott vannak a sturovói vasutasok mellett *a novezámki* vasúti osztály legjobb dolgozói is. Köszönet jár például *Jozef Milkve* elvtársnak, aki a szállítási tervét 93,4. a vonatok menetrendszerinti indítási tervét pedig 108 százalékra teljesítette. *Tibor Kist* és *Jozef Ványkot* a kocsimozgatás normájának 126,3 százalékos, *Bilka* és *Ján Wibliny* elvtársakat pedig a gyűjtőkocsik megrakásának 117 százalékos teljesítéséért illeti dicséret. Segítik őket társaik, a mozdonyvezetők, műszaki dolgozók, váltókezelők. átmenesztők, forgalmi szolgálattevők és a kereskedelmi szolgálat dolgozói, akik valamennyien lelkiismeretesen teljesítik a verseny feltételeit.

A második negyedévi verseny értékelésénél megállapították, hogy a vetélkedés néhány alaki természetű hiányosságot mutat és hogy vannak további rejtett tartalékok, melyeknek feltárásával fokozni lehet a versenyt és a szállítás gazdaságosságát. Ennek érdekében a szocialista verseny új feltételeit öt pontban állapították meg.

Ez a szocialista versenyszerződés már szilárd alapot nyújt a két állomás egészséges küzdelméhez. Biztosították a verseny további fejlődését s baráti légkörben, hagyományos szívélyességgel oldották meg a felmerült kérdéseket.

Bognár Imre elvtársnak, a magyar vasút politikai főosztálya vezetőjének, *Gróf József* elvtársnak, a budapesti területi bizottság elnökének, valamint *Jozef Holár* elvtársnak, a csehszlovák közlekedésügyi miniszter helyettesének és *Václav Kohout* elvtársnak, a vasutas szakszervezet központi bizottsága képviselőjének értékes felszólalása lehetőséget nyújtott a szocialista verseny pontos értékelésére, a kölcsönös munka politikai és gazdasági kiaknázására. A két állam vasutasainak szocialista versenye segíti a munka termelékenységét, a vasúti szállítás minőségének fokozását, az új, haladó módszerek bevezetését, a kulturális kapcsolatok elmélyítését.

Vasutasainknak ebben a harcában nyújt segítséget a csehszlovák és magyar vasutasok lapja, a *„Szocialista vasútért"* is.

Nemzetközi HÍREK

Szovjetunió

Minszk egyik külvárosában nemrégiben átadták a forgalomnak a 4,8 kilométer hosszúságú gyermekvasutat, amely az ifjúság körében nagy örömet keltett.

★

Elindultak a Szovjetunió déli részéből a gazdag gabonaszállítmányok az ország szíve felé. A gabonatermelés növeléséért folyó harc az egész szovjet nép közös ügye lett. A vasutasok zavartalanul és gyorsan juttatják el az értékes szállítmányokat a Moszkva-környéki hatalmas tárházakba. A szovjet vasutasok segítik megvalósítani a párt által kitűzött feladatot: *tízmilliárd pud gabona termesztését évenként!* (1 pud 16,38 kg.)

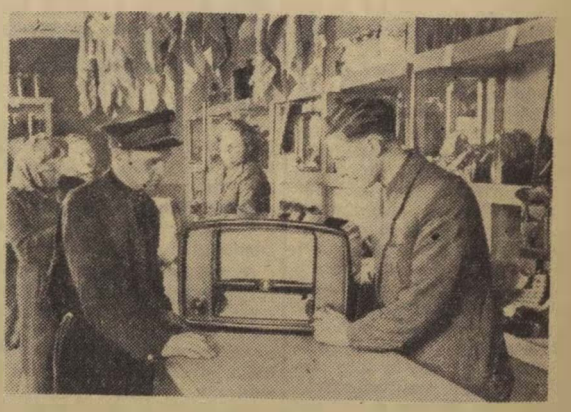
Vietnami Demokratikus Köztársaság

Augusztus 1-én ünnepélyesen megnyitották a vasúti forgalmat a Vietnami Demokratikus Köztársaság és a Kínai Népköztársaság között. Helyi idő szerint reggel fél hétkor az első vonat elindult Hanoiból Pekingbe.

Lengyelország

A Varsó és Lodz közötti főútvonalon emeletes vasúti szerelvényeket állítottak forgalomba. Lengyelország a Német Demokratikus Köztársaságtól kapta kölcsön háromhónapos próbaidőre az emeletes vasúti kocsikat. Egy-egy szerelvény nyolc, emeletes vagonból áll és 856 ülőhely áll az utasok rendelkezésére.

Mozgó áruházak



A szovjet vasutakon működő mozgó áruházak a kisebb állomások dolgozóit ellátják élelmiszerrel és iparcikkekkel. A képen A. Petronisz (Litván SZSZK) vasutas rádiókészüléket vásárol a mozgó áruházban.

(Fotó I. Baltanamasz)

A termelékenység emelésének egyik módszere a technika fejlesztése

— A SZOT hetedik teljes ülése után —

Amikor nagy feladatok előtt állunk, mindig számbavesszük azokat az eszközöket, amelyeknek segítségével könnyebbé, ésszerűbbé, gazdaságosabbá tehetjük munkánkat. Mindig, de az idén különösen feladatunk az őszi forgalom lebonyolítása. Természetes tehát, hogy a vasútüzemi értekezleten és az őszi forgalmi értekezleteken sok szó esett a technikai színvonal fejlesztéséről, az új technikai eljárások bevezetéséről és szélesebbkörű alkalmazásáról.

Éppen a csomóponti értekezletek idején tartotta hetedik teljes ülését a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* s az első napirendi pont ezt a témakört ölelte fel. Az őszi forgalomra készülve a vasutasszakszervezet, az üzemi bizottságok, de valamennyi dolgozó hasznos útmutatást nyerhet *Gáspár Sándor* elvtársnak, a SZOT elnökének beszámolójából, mert *a vasúton is előtérben állnak azok a problémák, amelyeknek hangot adott.*

A vasutas dolgozóknak is elsőrendű törekvésük, hogy minél jobban végrehajtsák a maguk területén pártunk márciusi határozatát. A határozat végrehajtásában pedig *döntő jelentőségű a termelékenység állandó emelése. Ennek legfőbb, legfontosabb módja a technika állandó fejlesztése, tökéletesítése, az élenjáró módszerek széleskörű alkalmazása.*

Az új technika alkalmazásában és továbbfejlesztésében eddig is értünk el jelentős sikereket, s ezekben nagy szerepe volt a szakszervezet, az üzemi bizottságok mozgósító- és nevelőmunkájának. A SZOT teljes ülésének beszámolójában említett eredmények a vasutas üzemi bizottságokra is vonatkoznak, de ugyanígy vonatkoznak rájuk a feltárt hiányosságok is. A sikerek mellett világosan látnunk kell az új technika még szélesebbkörű alkalmazásának akadályait és azokat a nagy feladatokat, amelyek ezen a téren mozgalmi szerveink előtt állnak. Világosan kell látnunk azt is, hogy *a vasúti munka színvonalának emelése nem egyszerűen technikai vagy szervezési kérdés,* hanem elsősorban *politikai feladat. A munka termelékenységének fokozásától függ végső soron, hogy sikerrel oldjuk meg pártunk III. kongresszusa és a Központi Vezetőség márciusi határozatában megszabott feladatokat.*

Több életet a tapasztalatcsere-mozgalomba

Az üzemi bizottságok mozgósító-, nevelőmunkájának minden egyes dolgozóra ki kell terjednie, mert *az új technikához és a technika fejlesztéséhez olyan emberekre van szükség, akik megismerték és hasznosítják munkájukban az új eljárásokat.* Az új technikai módszerek elsajátításához alapvető követelmény *a dolgozók szakmai képzettségének állandó fokozása.* Az elmúlt években sok továbbképző tanfolyamon, tapasztalatcserén, sztahanovista beszámolón, sztahanovista iskolán gazdagították a szakvonali és mozgalmi szervek a vasutas dolgozók, technikusok és mérnökök szakmai tudását, azonban az utóbbi időben visszaesés következett be ebben a tevékenységben. A munka termelékenységének fokozását, az önköltség csökkentését lebecsülő jobboldali nézetek itt is éreztették káros hatásukat.

A tapasztalatcserék, sztahanovista beszámolók, iskolák sok helyen megszűntek. Különösen nagy felelősség terheli a szakszervezet vezető szerveit, az üzemi bizottságokat a dolgozók műszaki ismereteinek bővítésében 1953-ig nagy szerepet játszó tapasztalatcsere mozgalom ellanyhulásáért, a gyakorlati bemutatók elhanyagolásáért. Bár a szakszervezet most, az őszi forgalmi előkészületek során ismét felélesztette a sztahanovista ankétokat, sőt bizonyos mértékben a tapasztalatcserék közé sorolhatjuk a gócponti őszi forgalmi értekezleteket is, mégis be kell látnunk, hogy ez nem elég. A szakszervezetnek, az üzemi bizottságoknak meg kell szívlelniük a SZOT elnökségének véleményét, amely leszögezte, hogy ezen a helyzeten a legsürgősebben változtatni kell.

Elsősorban az a feladat, hogy az üzemi bizottságok — a szakszervezet hathatós támogatásával — *sokoldalú, színes, vonzó propagandamunkát fejtsenek ki.* A műszaki propaganda fő formája a bemutató, a tapasztalatcsere, a patronázs-mozgalom legyen. Beszámolók, konzultációk, tapasztalatcsere-bemutatók, régi és új dolgozók találkozásai, más szolgálati helyek, üzemek meglátogatása, a műszaki irodalom rendszeres terjesztése és még sok más eszköz segítheti a dolgozók technikai színvonalának állandó fejlesztését. Feltétlenül szükséges — szögezte le a beszámoló —, hogy *a kultúrotthonok a műszaki propagandából az eddiginél fokozottabban vegyék ki a részüket.*

Az újítómozgalom helyes irányítása

Az új technika széleskörű alkalmazása szempontjából nagyjelentőségű *az újítómozgalom,* amely a vasútnál is lényegesen hozzájárult a technikai színvonal emeléséhez, a termelékenység növeléséhez és az önköltség csökkentéséhez. Az újítómozgalomnak is vannak azonban hiányosságai, amelyek elsősorban a SZUÉBek munkájának fogyatékosságaiból, valamint az újításokat elbíráló felsőbb — igazgatósági, főosztályi — szervek bürokráciájából erednek. A legtöbb helyen *szembeötlő az irányítás hiánya.* Jó irányítómunkával *mindig a legfontosabb feladatokra kell felhívni az újítók figyelmét.* Hiba az is, hogy a műszaki vezetők, igazgatók, szolgálati főnökök legtöbbször nem kérik az újítók segítségét a tervek végrehajtásához, túlteljesítéséhez. Rendkívül káros jelenség, hogy a kisebb jelentőségű, kisebb megtakarítással járó újításokat elhanyagolják, lebecsülik, nem végeznek lelkiismeretes utókalkulációt s az alacsonyan megállapított eszmei díjakkal elveszik az újítók kedvét s ezzel útját állják az újítómozgalom tömegméretűvé tételének.

El kell érni, hogy az újítási javaslatokat sokkal kevesebb bürokráciával, gyorsan, szakszerűen bírálják el, gondoskodjanak az elfogadott újítások mielőbbi bevezetéséről és elterjesztéséről. A SZOT elnöksége — mint a beszámoló mondotta — indokoltnak látja, hogy az újítás értékének arányában azokat a műszaki dolgozókat is díjazzák, akik közreműködnek az újítások bevezetésében.

Harmadik kérdésként a technológiai fegyelemmel foglalkozott a beszámoló s az üzemi bizottságok fontos feladataként jelölte meg, hogy *őrködjenek a technológiai fegyelem legszigorúbb betartása felett.* A technológiai fegyelem együttal a munkafegyelem megszilárdításának az eszköze is.

Végezetül a feladatok végrehajtásának megszervezésével foglalkozott *Gáspár Sándor* elvtárs s beszámolójának ezt a részét is fel kell használniuk az üzemi bizottságoknak, különösen most, az őszi forgalom sikeréért vívott harcban. A technikai színvonal fejlesztését nem szabad kampány-feladatnak tekinteni. Szívós, céltudatos, állandó munkát kíván a feladatok megoldása, amely az egész szakszervezeti mozgalomtól és minden funkcionáriustól sok erőfeszítést, türelmet, lelkesedést és hozzáértést követel.

Ne bízzuk a véletlenre az új 2000 tonnás mozgalmat!

Augusztus még a nyár időszaka, de már az ősz közeledtét jelzi. A vasút dolgozóit arra figyelmezteti, hogy még egy hónap és megkezdődik az őszi forgalom. Még egy hónap áll a rendelkezésünkre ahhoz, hogy amit eddig nem tettünk meg az őszi forgalomra való felkészülés érdekében, azt a rendelkezésre álló idő alatt tegyük meg.

A feladatok közül messze kimagaslik a legfontosabb: *a túlsúly-továbbítás.* A vasútüzemi értekezlet tanácskozásain, az igazgatósági őszi forgalmi értekezleteken, gócponti megbeszéléseken vörös fonálként húzódtak végig ezek a fogalmak: *túlsúlytovábbítás, 2000 tonnás mozgalom.* Nem ismeretlen fogalmak ezek, sőt nagyon is eleven, élő valóságok vasútunkon, de az idei őszi forgalomban még élőbbé, elevenebbé kell őket tenni. *El kell, hogy következzék a 2000 tonnás mozgalom virágkora! Ennek előmozdítására kell felhasználni a még rendelkezésre álló időt!*

Csak együttműködéssel érhetünk el sikert

Az új 2000 tonnás mozgalom a vontatás mozgalma, de ugyanúgy a forgalmi és kereskedelmi szolgálat mozgalmává is kell tenni. A legnagyobb feladat az, hogy a gépészeti szolgálat biztosítsa hozzá a műszaki feltételt, a felemelt terhelés továbbítására alkalmas, *jó állapotú mozdonyokat,* a forgalmi szolgálat pedig az üzemi feltételt, *a zöld utat.* E két feltétel biztosítása nélkül nem virágozhat az új 2000 tonnás mozgalom.

Elérkezett az ideje, hogy elkészüljön mindhárom szolgálati ág kötelességeit, fontos tennivalóit részletesen rögzítő *végrehajtási utasítás* a 2000 tonnás mozgalomra vonatkozóan, amint azt a vasútüzemi értekezleten a miniszter elvtárs követelte. És erre jó alkalom az őszi forgalom kezdetéig hátralevő idő. *A 2000 tonnás mozgalmat nem lehet tovább a véletlenre bízni, hanem pontos végrehajtási utasításban kell szabályozni!*

A 7. és 8. szakosztály adja meg az alapelveket a vontatásnak, illetve a forgalomnak, és ezeknek alapján az igazgatóságok dolgozzák ki a maguk viszonyainak megfelelően, vonalanként az utasítás szövegét. A forgalom jelölje ki azokat a vonatokat, amelyeket túlsúlyolyal kíván közlekedtetni. A végrehajtási utasításban le kell szögezni, hogy a 2000 tonnás vonatokat hol, milyen jelzőnél nem szabad megállítani. Elő kell írni: ha a forgalom úgy alakul, hogy nem biztosíthatja a megállás nélküli áthaladást, akkor a vonatot csak olyan időben szabad közlekedtetni, amikor az áthaladás a kritikus ponton nem ütközik semmiféle akadályba. Rögzítendő, mely napszakokban, mely állomásokon kívánja a forgalom a vontatástól a megállás nélküli áthaladást.

Az ácsorgás a mozgalom halála

Intézményes megvalósításra vár a miniszter elvtársnak az a javaslata, hogy az előtes állomásokon valamilyen jelzéssel hozzák tudomására a mozdonyvezetőnek, ha a következő állomáson áthaladhat, hogy az ilyen utasítások átvétele végett ne kelljen megállnia. Például *Kál-Kápolnán* meg *Mezőkövesden* már messziről olvashassa a mozdonyvezető egy nagy táblán, esetleg másféle jelzés tudassa vele, hogy *Füzesabonyban* a vonat áthaladhat.

Így kell gondoskodni arról, hogy a forgalmi szolgálat ne folyamodjék a megállítás eszközéhez akkor sem, amikor a forgalmi helyzet megváltozásáról kell értesíteni a mozdonyvezetőt. Ha például *Vámosgyörkön* a vonat az ötödik vágányra jár, ezt szintén a táblán levő felírás, vagy más, meghatározott jel adja tudtára. Be kell venni az utasításba azt is, milyen jelzéssel tartozik nyugtázni a mozdonyvezető az ilyen módon kapott utasítások tudomásulvételét.

Használjuk ki a hátralevő időt a mozdonyok mind jobb állapotba helyezésére. Minden gép olyan állapotban legyen az őszi forgalom kezdetére, hogy a túlsúlyt menetidővel továbbíthassa, mert enélkül nincs új 2000 tonnás mozgalom. Legfőbb törekvésünk mindenképpen az legyen, hogy *szeptemberre megteremtsük a 2000 tonnás mozgalom felvirágoztatásának, kiszélesítésének műszaki és üzemi feltételeit.*

Az ötödik vasutasnap programja

Az ötödik vasutasnapot Budapesten és a fontosabb gócpontokon az idén is gazdag ünnepi, kulturális és sportprogrammal tesszük emlékezetessé.

Augusztus 12-én

délután 6 órakor nyitja meg kapuit ünnepélyes külsőségek között a városligeti román kiállítási pavilonban a vasutasszakszervezet rendezésében a hagyományos képzőművészeti és újító-kiállítás. A kiállításon kiváló vidéki és budapesti képzőművészek és újítók műveit mutatják be az érdeklődőknek.

Augusztus 13-án

délután 4 órai kezdettel a parlament kupola-csarnokában *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter kiosztja a vasutasnap alkalmából a kormánykitüntetéseket és a *„Kiváló vasutas"*-jelvényeket.

A sportesemények már augusztus 13-án, szombaton megkezdődnek. Délután 16 órakor a Vasas SE népligeti pályáján nemzetközi salakpálya motorversenyt rendez a Törekvés SE, a csehszlovák és magyar versenyző élgárda részvételével. Két év óta ez lesz az első nemzetközi motorverseny hazánkban.

Augusztus 14-én

reggel 8 órakor a miniszter elvtárs rádión keresztül üdvözli a vasutas-dolgozókat.

Délelőtt 10 órakor lesz a gellérthegyi felszabadulási emlékmű megkoszorúzása.

Reggel 9 órától a Sport utcai pályán rendezik meg a vasutas-, postás-, közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezeti sportünnepélyét. A műsorban atlétika, kerékpár, röplabda, kézilabda és ökölvívás szerepelnek. Az esti kultúrműsorban a három szakma kiváló kultúrcsoportjai, zenekarai és neves fővárosi művészek lépnek fel. Este tűzijáték, majd tánc. A gyermekek szórakoztatására léggömb, körhinta, bábszínház, gyermekrajz-kiállítás, roller-verseny, zsákban-futás, lepényevés, köcsögverés és tombola áll rendelkezésre. A Sport utcai Törekvés-pályát a Nemzeti Színháztól induló 38-as és 28-as villamossal, a 75-ös trolibusszal, vagy az 55-ös autóbusszal lehet megközelíteni.

Este 21 órakor a margitszigeti Szabadtéri Színpadon díszelőadás lesz.

Vasutasnap — 1955

Ünnepi hangulat zsong a sínek felett,
Díszbe öltöztek a szolgálati helyek.
Vidámság mindenütt, mosoly minden arcon,
Megmozdult az ország, hogy ma velünk tartson.
Velünk, hisz egy a cél, közös minden harcunk,
Örömben, bánatban össze kell, hogy tartsunk.
Ezért jó munkánkkal köszöntjük-e napot,
Mindnyájunk ünnepét, a vasutasnapot.

Épül, virul hazánk, nap-nap újjá éled,
És e csodás testben mi vagyunk az élet,
Száguldó vérerünk befut minden zugba,
Mint győzelmünk fényes, diadalmas útja.
Mert ez győzelem volt. Romhalmazunk nincs már,
Fényesebben ragyog a végtelen sinpár,
S felette, mint a szél, mint vad bérci sasok,
Büszkén száguldanak át az „ötszázasok".

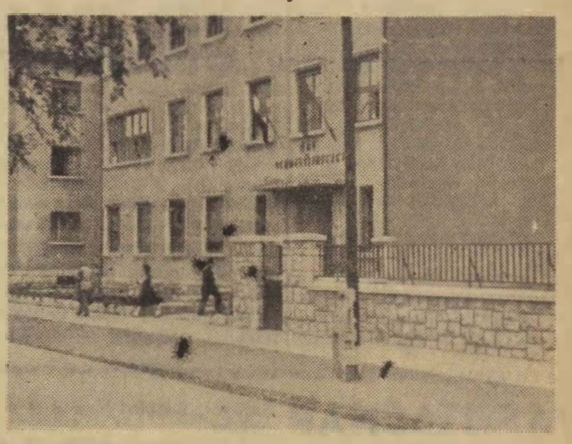
Öröm, jókedv, munka, tekintsünk bármerre,
Szebben kattog benn a távíró réznyelve.
„Hetedik", „nyolcadik", hangzik künn nagy hévvel.
Majd egy hang: „Bejárat, álljunk meg a géppel!"
Szól is már a jelzés — egyik „szomszéd" adja,
Szinte zenélőn cseng a harangmű hangja,
Telefon csilingel, de leintik: „Várjon,
Irányvonat halad át az állomáson."

Élénkül a mozgás, egy cél, egy akarat . . .
Áll már a bejárat, kijárat is szabad.
És robog be máris, nem kell rá várnia;
Csillog a kocsikon a „MÁV Hungária",
Csattog a sok kerék az ütközők felett,
Felsír a gépen a biztonsági szelep.
Áthalad robogva, mint a sebes szellő,
Röpke félperc és már messze a zárjelző.

Ünnepi hangulat zsong a sínek felett,
Díszbe öltözötten vidám, tarka sereg . . .
Ünneplő sokaság, sportolók és mások,
Termelés hősei, vasutas brigádok.
Nemes vetélkedés, erő, izom, szépség . . .
Díszes kultúrműsor, s számos sok egyéb még
Emeli a fényét e szép ünnepnapnak,
„Éljen az ötödik magyar vasutasnap!"

ILLÉS GYULA, főirodavezető
Pécs állomás

Új rendelőintézetet kaptak a szombathelyi vasutasok



A közelmúltban adták át Szombathelyen a vasutas dolgozóknak az új rendelőintézetet. A szombathelyi és környéki vasutas dolgozok ezrei mentesülnek a hosszú utazástól, ha betegségükre gyógyulást akarnak keresni.

(Németh Gyula felv.)

Köszönet a szakszervezetnek

A szombathelyi új rendelőintézet dolgozói az intézet átadása után a következő szövegű táviratot küldték a szakszervezet elnökségének:

„A szombathelyi rendelőintézet dolgozói köszönik a szakszervezetnek, hogy kétmillió forintos költséggel lehetővé tette az új rendelő felépítését. Munkahelyünk megjavítását azzal fogjuk viszonozni, hogy minőségi munkával küzdünk a vasutas dolgozók egészségének helyreállításáért, a munkakiesések csökkentéséért."

Jól sikerült kezdeményezés a Sztálin-úti „vasutaskörzetben"

A múlt héten a Sztálin úti „vasutasházak" hirdetőtábláin, faliújságjain szerény plakát jelent meg, amely arról értesítette a lakókat, hogy augusztus 1-én a *MÁV Szimfónikus Zenekar* hangversenyt ad a Sztálin út 88. számú ház kertjében.

Az újszerű zenei esemény, amely egyúttal a „kultúrkerté" átalakított, szépen parkírozott és feldíszített kert avatása is lett volna, nagy érdeklődést váltott ki a lakók között. Az időjárás, sajnos, beleszólt a „kertavatásba". Az esti zivatar a vasúti főosztály kultúrtermébe kényszerítette a hangversenyt, de a sikert nem tudta befolyásolni. Zsúfolt terem hallgatta *Suppé, Strauss, Kálmán. Lehár* közkedvelt muzsikáját, amelyet *Pécsi István* karnagy vezénylésével szólaltatott meg a kiváló zenekar.

Az erkölcsi siker mellett nem maradt el az anyagi siker sem. A zenekar tagjai a hangverseny teljes bevételét, közel 1500 forintot felajánlották a VI. kerületi Tanács hárshegyi úttörő-táborának építkezésére.

A kezdeményezés sikere arra ösztönzi a VI/10. körzet lakóbizottságát és vasutas tanácstagjait, hogy a jövőben hasonlóképpen módot keressenek a körzet lakóinak nívós szórakoztatására, művészi jellegű összejövetelek rendezésére. A tervek szerint mikrobarázdás hanglemez- és kultúresteket rendeznek az új „kultúrkertben".

Befejezés előtt áll a budakeszi tüdőgyógyintézet

Két évvel ezelőtt még bokrokkal benőtt domb húzódott meg a befejezés előtt álló budakeszi tüdőgyógyintézet négyemeletes épülete helyén. A dombot robbantással távolították el és több ezer köbméter sziklát hordtak el az építők.

A száz méter hosszú épületen az utolsó simításokat végzik a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökségének dolgozói, akik két év alatt a csodálatosan szép tájra idevarázsolták a vasút első tüdőszanatóriumát.

A munkát 1953. szeptember végén kezdték meg és az építési munkának azt a részét, amely a még hiányzó gépészeti berendezési tárgyak szereléséről függetleníthető, augusztus 14-re, a vasutasnap tiszteletére be is fejezik. Úgy tervezik, hogy a szanatóriumot ez év végén adják át rendeltetésének, mivel még hátra vannak a gépi berendezés beszerelési munkái.

A bevakolt épület kiemelkedik a környezetből, Budakeszin és Törökbálinton ez vonja magára leginkább a néző figyelmét. Különösen szép az építkezés stílusa; megtalálta a szocialista realizmus kifejezési formáját; egyszerű, de mégis díszes, s nagyvonalúvá teszik az íves-árkádos boltozatok, ahol egyébként a fektető terjaszok helyezkednek el.

Huszonhatmillió forintos költséggel épült fel a vasutasok első tüdőszanatóriuma, amely Európa egyik legmodernebb tüdőgyógyintézete lesz. A betegeket 3 és 7 személyes szobákban helyezik el. A hatvan betegszobában összesen 240 beteg fér el.

Igen modernek a betegszobák: beépített szekrénnyel, mosdóval, rádióval, ágyanként külön csengővel és asztali lámpával. A tervezők figyelembe vették, hogy a tüdőbetegeknek napra van szükségük, ezért úgy tervezték meg a szanatóriumot, hogy a beteg-szobák ablakai délre nézzenek. Az északra nézó részben vannak a mellékhelyiségek, az orvosi és ápolónői szobák és az elkülönített műtő. A tervezők célja az volt, hogy minden igényt kielégítsen a szanatórium, de ugyanakkor ne érezzék a betegek a kórházi hanguiatot sem. A negyedik emeleten külön ebédlőt építettek, az előcsarnokban pedig espresszó, büfé, társalgó teszi szebbé a betegek életét.

A szanatórium tervét az UVATERV készítette. Dícséret illeti a tervezőket, mert a Budakeszi MÁV Tüdőszanatórium az utóbbi évek egyik legszebb épületei közé tartozik. Az előcsarnokok oszlopait zöld márvánnyal burkolták és szép a külső mészkőburkolat is.

Néhány hónap alatt épült fel a szanatórium melletti energiaépület, amelyben 22 kazán biztosítja majd a melegvízfűtést, a világítást, főzést és a mosást. Már lerakták az orvosok részére épülő, 2—3 szobás lakásokat magában foglaló 1. számú orvosi lakóépület alapját is, amit még ez évben befejeznek. Kilenc orvos ott lakhat majd a szanatórium közvetlen közelében.

Igen sokat lehetne beszélni az épület berendezéséről. Most azonban csak annyit még, hogy a vasutasok első tüdőszanatóriuma újabb bizonyíték arra, hogy *népköztársaságunkban legfőbb érték az ember!*

Kívánjuk, hogy a szanatórium beteg dolgozóinknak minél előbb adja vissza az egészségét. Tulajdonképpen ez teszi majd igazán széppé a domboldalban meghúzódó épületet.

Jól halad a Béke úti aluljáró építése

Az elmúlt év nyarán a *MÁV Hídépítési Főnökség* dolgozóit azzal a feladattal bízták meg, hogy 1956 őszére építsék fel a Béke úti aluljárót, amely az ország legnagyobb vasúti vasbetonhídja lesz!

Miért vált szükségessé az aluljáró építése? Erre a kérdésre *Dénes Oszkár* főmérnök ad feleletet, aki kezdettől kinn dolgozik az építkezésen:

— Két szempont sürgette az aluljárót: az egyik vasúti, a másik fővárosi.

— Budapest-Angyalföld állomás tavaly még szinte nem létezett a forgalom szempontjából. Az újpesti vasútihíd megépítése előtt ezen a vonalon nem közlekedtek vonatok. Most azonban naponta több mint 60 vonatot fogad ez a kis állomás. Ideérkeznek a dorogi szénmedencéből a szénvonatok. Az eddigi aluljáró gátolta az állomás munkáját.

A főváros közlekedése szempontjából is szükségessé vált egy új aluljáró építése. Eddig csak a Váci úton volt közúti forgalom Újpest felé. Az aluljáró megépítésével a *Lehel* és *Béke* úton is közlekedhetnek a teherautók Újpestre.

Az aluljáró megépítése nehéz feladat elé állította a hídászokat. A műtárgy vasbetonból készül. Hossza: 36, szélessége több mint 250 méter lesz. Ez az egyik érdekessége. Az aluljáró közepén bonyolódik le a kétirányú villamosforgalom, mellette mindkét felől 7—7 méter széles közút és 3—3 méter gyalogjáró húzódik majd.

A hídon 13 vágány épül, széles rakterülettel és egy közúti híddal, amely a *Balzsam* utcát köti össze.

Az építésnél problémát jelentett a talajvíz. A műtárgy alsó síkja már talajvízben van és a földmunkát vízben kellett volna végezni. De segített a lehetőség: a szivattyúk éjjel-nappal szívják a vizet. A talajvíz nem éri el a munkahelyeket és szárazon lehet végezni a földmunkát.

A talajvíz elszívása mellett másik probléma volt a vasúti forgalom fenntartása. Ezért hat vágány alatt, ideiglenes szükséghidat építettek. Biztosítani kellett az aluljáró alatt a villamosforgalmat is. A 90-es és a 91-es villamosoknak éppúgy kell közlekedniök, mint máskor. Ezt egy mozgó rácsos híddal oldották meg. A villamos ezen a hídon megy, alatta pedig végzik a föld- és betonozási munkálatokat.

Egy évi munka után az építkezés jelentős szakaszához érkezett, július 29-én átadták a forgalomnak a hídon épült 6 vágányt és ezzel a hídászok teljesítették vasutasnapi felajánlásukat. (A hat vágánynak az eredeti terv szerint szeptemberre kellett volna elkészülnie.)

Ma már az új vágányokon bonyolódik le a forgalom és hozzákezdtek az ideiglenesen épült másik hat vágány felszedéséhez. Az ideiglenes tartókat gőzdaruval húzzák ki a földből és azután hozzákezdenek a további rész építéséhez. Az aluljáró teljes egészében 1956 őszére készül el.

Néhány adat is bizonyítja, hogy milyen hatalmas méretű az építkezés. Szeptember óta mintegy *35 ezer köbméter földet mozgattak meg, 3000 köbméter betont, 1000 tonna cementet és 600 tonna gömbacélt építettek be.*

Nagy ütemben halad az aluljáró építése. A közelmúltban megkezdték a munkát a *Hídépítési Vállalat* dolgozói is, akik a hídhoz csatlakozó kifutó útszakaszok építését végzik. Kezdettől versenyeznek a hídászokkal, s közös céljuk, hogy minél előbb átadják rendeltetésének az aluljárót.

A Gazdasági Vasutak budapesti vonalfőnökségének őszi forgalmi értekezlete

Az idén vettek részt először az országos vasútüzemi értekezleten a vasutasok nagy családjába *„hazatalált"* gazdasági vasúti dolgozók. Munkájukról, terveikről, feladataikról *Gyócsi Jenő* elvtárs, a Gazdasági Vasutak igazgatója számolt be a forgalmi szakszolgálat tanácskozásán, jelezve, hogy az új kötelékben a GV, az *„idősebb testvér"*, a MÁV segítségével az eddiginél szervezettebben, nagyobb erővel vesz részt az őszi forgalom lebonyolításában.

Ennek a bejelentésnek jegyében tartották meg az elmúlt napokban a *Gazdasági Vasutak budapesti vonalfőnökségének őszi forgalmi értekezletét*, amelyre meghívták a szállító felek is, hogy velük együtt beszéljék meg az őszre való felkészülést.

Dákai József elvtárs, budapesti vonalfőnök felkérte a felek képviselőit, mondják el kívánságaikat, javaslataikat, az üzemfőnököket pedig arra szólította fel, számoljanak be, mennyire haladtak az őszi forgalomra való felkészülődésben mik a problémák, az orvoslásra váró bajok a vonalakon.

KÖZEL FÉLMILLIÓ TONNA ÁRU

Mielőtt erre sor került volna, *Perei József* elvtárs, tervosztályvezető ismertette a vonalfőnökségre váró feladatokat. A feladat nagy, hiszen *az éves terv 55—56 százalékát a Gazdasági Vasút természetéből eredően az őszi-téli négy hónap alatt kell teljesíteni.* A budapesti vonalfőnökség részt vesz a gabonafélék és egyéb magvak szállításában, de főleg a cukorrépaszállítás lebonyolítása a legfontosabb dolga. Jó cukorrépatermésre van kilátás és a budapesti vonalfőnökségnek olyan nagy cukorgyárakat kell kiszolgálnia, mint az *ercsi*, a *selypi* és az *ácsi* gyár. Emellett fontos ipari üzemek, bányák — mint *Oroszlány, Szob, Pásztó* — szállításait kell végeznie. *Az őszi idény 3—4 hónapja alatt közel félmillió tonna áru elszállítása vár a budapesti üzemfőnökség dolgozóira.* Ezt a nagy munkát csak a szállító felekkel jól együttműködve lehet elvégezni. Az üzemfőnökök kötelessége, hogy szoros kapcsolatban álljanak a felekkel, naponta érintkezzenek velük, a már meglevő komplexbrigád-szerződéseket tartsák be, ahol még nincs ilyen szerződés, kezdeményezzék. A szállítmányozók késedelem nélküli rakodással segítsék a GV-t. Az üzemfőnökök és az üzemi bizottságok *fejlesszék a munkaversenyt.* Mivel a szállítás éjjel-nappal folyik, gondoskodjanak jelző- és világítófelszerelésekről, jó előre mérjék fel az igényeket, hogy az üzemeket elláthassák elegendő lóréval és megfelelő mennyiségű repülővágánnyal. Meg kell tárgyalni, hol létesítenek felrakóhelyeket, a MÁV-val pedig tisztázni kell az átrakások kérdését, nehogy zökkenők álljanak be azok folyamatosságában. *A teherforgalom mellett a személyforgalmat sem szabad elhanyagolni.*

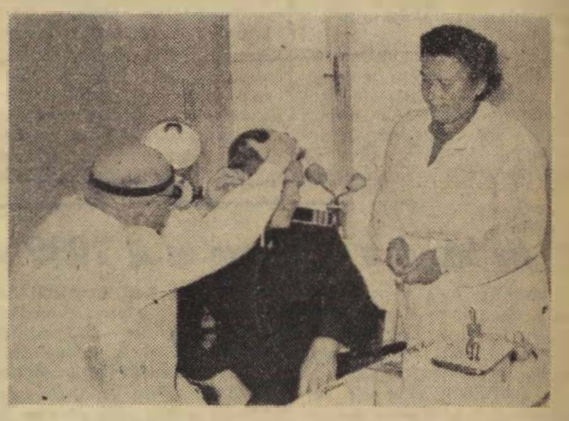
A pályafenntartásra is fokozott felelősséget hárít az őszi forgalom. Az igazgatóság tisztában van a talpfahiánnyal, ezért a budapesti vonalfőnökség a közeljövőben jelentős mennyiségű talpfát kap. A repülővágány-lerakásnál lehetőleg ki kell küszöbölni a vas aljazatot, mert az beragad a sárba és nehéz mozdítani. A legfontosabb, hogy *az őszi csúcsforgalomra a pályafenntartás megszüntesse a forgalomkorlátozásokat.*

A szállítmányozó felek képviselői szólaltak fel ezután, ismertették lóré- és repülővágány-igényeiket, tájékoztatták a vonalfőnökséget a várható árumennyiségről.

Az üzemfőnökök, mozgalmi vezetők és a dolgozók közül is többen járultak hozzá hozzászólásukkal a megbeszélés sikeréhez. *Fodor Bertalan* selypi üzemfőnök *a vonószeg-hiány megszüntetésére, a motorjavítások meggyorsítására hívta fel a figyelmet* és kérte, vezessék be üzemfőnökségére a villanyt meg a telefont. *Hontvári József*, a szobi javítóműhely pártitkára fúrógép és fűrészgép beszerzéséhez kérte a vonalfőnökség segítségét, *Mezősi Miklós* ercsi üzemfőnök a ki- és berakásokra vonatkozóan tett javaslatot. *Horváth Kálmán* (Szob) hangoztatta, hogy az újfelvételesek kiképzéséhez idő kell, de még így is *vállalják, hogy zökkenőmentesen bonyolítják le az őszi forgalmat. Soltész Rózsa aszódi* üzemfőnök is erre tett ígéretet, egyúttal kérte, hogy nagyobb gondot fordítsanak a motorok javítására. *Vashegyi* elvtárs, a budapesti üzemfőnökség pályafenntartási előadója elmondotta, hogy a dolgozók nem szívesen jönnek pályafenntartási munkára, mert *bürokratikus és rendkívül hosszadalmas az orvosi vizsgálat.*

Perei elvtárs válaszolt a felszólalásokra, majd *Dákai* elvtárs azzal zárta le az értekezletet, hogy az rendkívül hasznosnak bizonyult mind a GV, mind a szállítmányozó felek szempontjából.

A debreceni rendelőintézetben



A közelmúltban megnyílt debreceni rendelőintézetben a vasutas dolgozók gyógyulást találnak a legkülönbözőbb betegségekre. (Kovács Géza felv.)

VASUTASNAP

— ELBESZÉLÉS —

Írta: Gulyás János

Most is úgy jött augusztus, mint legtöbbször. Aranyló napfénnyel, délutáni viharfelhőkkel, cséplőgép-zúgással, életigérettel, dús nedűvel erezett szőlőgerezdekkel.

Az öreg Gerse Gábor ott tettvett, matatott a házvégen meghúzódó kertecskében. Pillangók lebbentek át a gyalogutak zöldelő gyepén. A méhek harmattól részegen fürödtek a virágok kelyhében. A szorgalmas kis bogárkákat órákig el tudta nézegetni az öreg, mert ezek az igénytelen, csak munkának élő kis lények úgy hasonlítanak az ő szorgoskodó, kaparkodó életéhez.

Dehát meg is lett az eredménye. Itt van ez a kis ház. Igaz, hogy keserves volt összekuporgatni, meg kellett koplalni, szűkölködni, de milyen jó most öreg napjaira. No, meg a kis kert! Minden kvadrátja aranyat ér.

A gyerekek már mind a maguk szárnyán, s minden fizetésnél jut az öregnek is. Mégis akkor a legkedvesebb vendég a postás, amikor a nyugdíjat hozza. Nyugdíj — hej, ha mindenkinek elmondhatná, mit jelent neki, Gerse Gábornak, aki 36 évi szolgálat alatt nyugbérecskéről álmodozott — s végül nyugdíj lett belőle.

Ahogy egymás után kergetnek szeles őszidők forró nyarakat, úgy közeledett, úgy görbült Gerse Gábor a földhöz. Ha ránéz a pitvarban lógó, homályosodó katonaképre, el sem akarja hinni, hogy az a hegyesbajuszú, hetyke legény ő volt valaha.

S a vasúton eltöltött évek! — Hej, vasút, vasút! Hányszor kellett aláírnia csak egy év alatt is, hogy: „...Önnek a szolgálat minden indokolás nélkül, bármikor felmondható." Most mégis olyan büszkén vallja: Gerse Gábor nyugdíjas pályamunkás vagyok.

S amióta az egyik beszélgetés során szóbakerült a közelgő vasutasnap, az öreg szinte gyermekké lett. Számlálta a napokat. S mikor felvirradt a várva-várt vasárnap reggel, már pirkadatkor az eget kémlelte, s örömmel látta, hogy nincs esőre kilátás.

*

Ott sétálgatott ünneplőben az udvaron fel s alá, nézegette hogyan játszik fényesre vikszelt csizmáján a napsugár. Azt hitte, ő az első felkelő a faluban, hogy ő köszönti elsőnek a vasutasnapot, de a falu közepéről, az iskola tájáról az ébredező szellő zeneszót hozott az alvégi kis utca felé.

Vajon ki az, akinek ilyen korán nótás kedve támad? Már éppen kérdeni akarta, kifélék ezek a jó nótás legények, amikor a szomszéd gyerek —, aki az ágyból ugrott ki a trombitaszóra — odakiált:

— Gerse bácsiéknak szól az ébresztő, mert hát tudja tán, hogy máma vasutasnap van?

— Én ne tudnám! Egy hete készülök már rá öcsém.

És egy percig bánja, hogy olyan korán felkelt, hiszen, ha nekik, vasutasoknak szól az ébresztő, úgy illett volna, hogy a marsra ébredjen.

S ahogy magában morfondirozik, egyre közelebbről hangzik a nóta, már a dobpergést sem tudja elnyomni a klarinét. Már be is fordult a banda az utca végén. Beljebb áll hát az ámbitus karima alá, mert hát világéletében úgy tudta, hogy nem szép dolog a bámészkodás.



De hiába minden szemérmeskedés. Már itt állnak az udvaron, s szól a zene, neki, Gerse Gábor nyugdíjas pályamunkásnak, őt köszöntik a fiatalok a vasutasnapon. S egyszercsak előlép egy ifjú legénynek s tűzpiros virágcsokrot nyom a kezébe olyan hirtelen, hogy ideje sincs szabódni. Elhallgat a zene, s a kis úttörő az öreg felé fordulva hozzá beszél:

— Kedves Gerse bácsi! A vasutasnapon szívből kívánunk még sok-sok boldog évet, erőben, egészségben!

S ő csak áll komolyan, hallgatagon. Ugy mondana valamit, úgy szólna a mosolygó karéjban állókhoz, de a nyelve nem engedelmeskedik. Csak tartja kezében a csokrot, alig meri fogni, nehogy semmivé váljon a szerszámnyél keményéhez szokott kezében.

Már a másik utcát járja a zenekar, de ő csak áll, révedezik, s elindul egy nagy forró könnycsepp homályosodó szeméből: Hej, Eszter, Eszter, életem párja, ha ezt a napot megérhetted volna!

*

S most itt ballag hajlott háttal, fehér hajjal, panyókára vetett ujjassal. Munkában kiaszott keze görcsösen szorítja a furkót. Szinte nem is támaszkodik rá, pedig ugyancsak szaporáznia kell, hogy lépést tudjon tartani a katonás léptű, sötétkék egyenruhás utódokkal, a daloskedvű menetelő vasutasokkal. Egy percre le nem venné tekintetét a zöldparolinos szaktársakról, no meg a pályamesteri rangjelzést viselő Gerse Péterről —, az ő fiáról —, akinek mellérőI a nap ezer csillogó sugarát veri vissza a sztahanovista jelvény.

Hogy irigyelte valamikor a „bakter gúnyát", s szinte nem tudja mire vélni, hogy most miért esik olyan jól öregedő szemét legeltetni a volt munkástársakon, akik közül jónéhánnyal egy csapatban dolgozott forró nyárban, csikorgós télben.

Oh, hogy szeretett volna ő is egyenruhában végigfeszíteni a falun! Hadd mondták volna: nini, az öreg Gerse, de kicsípte magát! Dehát 36 évi pályamunkás élet alatt mindez csak álom maradt. Igaz, neki is volt egy bódésapkája beírva a ruhakönyvecskébe —, amelyet úgy őrzött, hogy más az adófizetési csekket sem jobban —, de azt nem érte meg, hogy zubbonyt, nadrágot is öltheSSen a babérről mellé.

36 évig állt csákánnyal, villával a pangét-oldalban, ahogy elhaladt mellettük a vonat. S olyan büszke volt arra, hogy egynémelyik vonatvezető már nevéről szólítgatta, mikor elhúzott vonatjával a csapat mellet.

Egyszer a pályamester is kezetfogott vele. Vele, Gerse Gábor pályamunkással. Az ő becsülete végett vették fel a vasúthoz a gyereket is, aki most itt feszít a sorban, s ha jól hallja, az ő hangja harsogja legöblösebben:

...egyik ember olyan, mint a másik.

...mennyi munkát végez, annyit ér...

Mindig titkos vágya volt, hogy „különb" emberré váljon a fia, mint ő — legyen előmunkás, s ha jól viszi, tán még a műszakhoz, vagy a forgalomhoz is bekerülhet.



De nem került sem a műszakhoz, sem a forgalomhoz. Hű maradt az apja szakmájához, a pályafenntartáshoz, megis többre vitte, mint az apja: pályamester lett.

S most itt menetel a többi elvtársával. Még a nap is lemosolyog rájuk: menetelnek a vasutasnap ünnepségére.

Vasutasnap! Milyen kedves lágysága van a szónak.

Vasutasnap! Egy ország népe néz ma a vasutasokra. Ünnepli a Gerse Gáborok utódait. De hiszen őt is — bár ő „csak" nyugdíjas, de mégis a nagy családhoz tartozik. Igaz, nagy 47-ben nyugdíjba ment, mert hát nem bírta már a talpfát, meg a gyomra az örökös szárazat, de arra büszke, hogy 45-ben első volt a szakaszon, aki hozzálátott a munkához.

Most csak révedezik, úgy ballag a sor mellett. Egyre újabb sorok, újabb arcok haladnak el mellette. Szaporázná a lépést, de nem engedelmeskednek az öreg csontok. A szív még vinné, de a láb makacskodik. Messze még, mégis alig várja, hogy elérjék a vasutat, az ő kedves vasútját. S ahogy odaér, szinte lerogyik a töltésre, oda, ahol annyiszor állt a kirámolt ágyazat mellett, amíg elrohant a vonat. Oda, ahová csak addig ült le 36 év alatt, amíg a tarisznyából elfogyasztotta a szűkös hazait.

Most ismét megtért ide — pihenni. Egyszerre sir és nevet a szeme, ahogy az utolsó sorok is elvonulnak előtte. Az öröm és a lemondás feltörő érzése csavargatja szívét.

Milyen szép is a vasút, a kigyózó acélszalag. Hányszor nézett végig ezen a két sinszálon forró nyáron, mint most, amikor szinte rezeg a melegben a csillogó vas, s érdekes, eddig sohasem jutott eszébe, hogy ahogyan a két sínpár a távolban összeér, ugyanúgy lassan, minden dolgozó egymásra talál. — S a gondolat végét már a halkan szálló dal adja:

...bár a bőre barna, vagy fehér.

9. §: „A Magyar Népköztársaság társadalmi rendjének alapja a munka"

A munkáról, az alkotmányunkban biztosított munkához való jogról beszélgetünk *Erdélyi Tibor* mérnökkel, a vasúti főosztály 6. szakosztályának dolgozójával. Szívesen beszél erről. Ez ad értelmet életének, ez tölti meg napjait tartalommal.

Erdélyi elvtárs tíz esztendővel ezelőtt szerezte meg mérnöki diplomáját. A háború idején arra kényszerült, hogy megszakítsa tanulmányait, reménytelenül nézett jövője elé. Akkor még nem is gondolta, hogy az elkövetkezendő tíz év során mennyi nagyszerű vasúti alkotásnak lesz részese!

Fiatal mérnök volt, amikor fontos megbízatást kapott az Úttörővasút építésénél. A pályamunkákon kívül részese volt a hüvösvölgyi, az Előre, a széchenyi-hegyi felvételi épület kivitelezési munkáinak.

Azóta számos építkezés irányítója, ellenőrzője, kivitelezője. Az ő csoportja gyakorol felügyeletet a vasút valamenynyi magasépítési munkája felett. Most nagy lendülettel dolgozik azért, hogy vállalásuk szerint a hatvani felvételi épület még ebben az évben átadásra kerüljön.

— Bár hetenként kétszer is kiutazom Hatvanba, mégis mindenkor izgatottan figyelem, mennyit fejlődött az építkezés, mi újat találok.

Aztán arról beszélgetünk, hogy mit jelent egy fiatal mérnök számára az alkotás szabadsága, az alkotás lehetősége.

— Sokat utazom az országban — mondja —, és látok még romos vasúti épületeket, korszerűtlen, szűk állomásokat, laktanyákat. Tudom, sorrakerül újjáépítésük és azt is tudom, hogy csaknem valamenynyiben nekem is részem lesz. Jó érzés ez, amely egyúttal életprogramomat is megjelöli. Mert munka van bőségesen és jogunk is van a munkához. Milyen más volt ez a multban. Tehetséges mérnökök állásnélkül voltak esztendőkön keresztül. Télen a havat vártak, hogy egy tányér levesért és pár pengőért lapátolhassanak éjszakákon keresztül. Miniszteri, államtitkári, püspöki protekció kellett ahhoz, hogy orvosok, mérnökök 60 pengős inségmunkát vállalhassanak.

Most jut minden dolgozni akaró számára munka, kenyér és a kenyér mellé jut más is. *Erdélyi Tibornak* gyönyörűen berendezett kétszobás lakása van Budán, a Bertalan utcában. Ma már ott tart, hogy a rengeteg könyvéhez újabb könyvállványokat szerezzen, kicserélje a bútorzatot szebbre, korszerűbbre.

A munka jogáról, a munka öröméről beszélünk. Él a munka jogával, a munka öröme egész lényét áthatja. Érthető is. Fiatal ember létére munkája nyomán nagyszerű alkotások születtek. Az esztendő végén Hatvan állomás ünnepélyes avatásán — előreláthatóan — *Erdélyi Tibor* áll majd a szónoki emelvényen számot adni az elvégzett munkáról, életének egy darabjáról. És biztos, hogy még sok újat fog alkotni és alkotásai hirdetik majd, hogy népköztársaságunk államrendjének alapja a munka...

Országszerte lelkesen készülnek a vasutasnapra

„Nem volt ilyen megbecsült a vasutas a múltban, nem volt ilyen nagy ünnepe, csak félelemmel és megaláztatásokkal teli hétköznapjai voltak — írja levelében *Törőcsik*, elvtárs vésztői mozdonyfelvigyázó. — *A dicsőséges szovjet hadsereg hozta el nekünk a szabadságot, az egyszerű dolgozók megbecsülését...*

A vasutasnapon ismét felesküszünk a béke védelmére, mert mi, magyar vasutasok nagy békeműveink, mind virágzóbb mezőgazdaságunk számára akarunk szállítani. A mi fűtőházunk az utóbbi két évben egész sor olyan technikai felszereléssel gazdagodott, ami megkönnyíti, meggyorsítja munkánkat. Tavaly mozdonykerékpár-süllyesztőt kaptunk, a szénszerelő dolgozókat elektromos daru mentesíti a nehéz kosarazástól, a lakatosok esztergapadot és fúrógépet, a motorjavító üzem dolgozói motorsüllyesztőt kaptak. Központi állítású karos védjelző teszi biztonságosabbá a munkát... Az ötödik vasutasnapot további eredmények kiinduló pontjává akarjuk tenni s ezért munkánk legjavával készülünk megünneplésére..."

A városok és falvak dolgozóival együtt...

Törőcsik elvtárs leveie nem az egyetlen, amely a vasutasnap lelkes előkészületeiről ad hírt. A termelési sikerek, a vállalt felajánlások teljesítéséről és túlteljesítéséről szóló beszámolások mellett arról értesítenek ezek a levelek, hogy a vasutas dolgozók nemcsak a maguk számára kívánják ünneppé avatni a vasutasnapot, hanem még közelebb akarnak kerülni a városok és falvak dolgozóihoz.

SZENTESEN a forgalom, a vontatás, a pályafenntartás és az építési főnökség dolgozói tavaly is együtt ünnepeltek a város dolgozóival, azonban a kert, amelyben az ünnepséget rendezték, kicsi volt, sokan nem vehettek részt az együttes ünneplésben. Most közös erővel, társadalmi munkával valóságos ligetté varázsolták a népkertet. Szabadtéri színpadot építettek, a kert egyenetlen talaját feltöltötték. Jöhetnek a vendégek!

A GÖDÖLLŐI vasutasok egész napos ünnepi műsorában nagy szerep jut a *„gödöllői vasutas rádiónak"* — így nevezték el a községbeliek a hangosberendezést —, amely egész délután szórakoztató műsort sugároz. Az ünnepi műsort délelőtt atlétikai versenyek nyitják meg az Agráregyetem sportpályáján. A kora délután a gyermekeké lesz, majd a Ganz Árammérőgyár kultúrgárdájának vendégszereplésével nagyszabású műsoros estet rendez a kultúrcsoport.

Újjávarázsolt kultúrházak, kultúrparkok

Nehezen ismerne rá *Kunszentmiklós—Tass* állomásra a látogató. Megszépült, újjászületett a vasutas dolgozók kezenyomán az állomás és a kultúrház környéke. Mint *Magyar Mihály* elvtárs levelében beszámol róla, a kultúrház melletti parkot *Sirkó László* üzemi bizottsági elnök az állomás dolgozóival együtt rendbehozta, a kultúrházhoz vezető járdát újjáépítették, a parkban új padokat helyeztek el.

Kovács Antal mozdonyvezető és *Balogh II. András* pályafenntartási dolgozó középkori vár miniatür mását építette fel a parkban. *Miklós István* mozdonyvezető és *Páli Sándor* lakatos szökőkutat épített az *„ódon"* várral szemben. A patronált *Lenin Termelőszövetkezet* dolgozó parasztsága is segített a liget újjávarázsolásában. Az egykori gödrös, gazzal benőtt parkban ma friss fű zöldel, vidáman piroslanak a muskátlik.

A lelkes, együttes munkából *Vidovich László* állomásfőnökkel az élen egyetlen dolgozó sem maradt ki. A DISZ-fiatalok mellett —, akik egyébként az egésznapos sport- és kultúrműsor rendezésében oroszlánrészt vállaltak —, ott volt *Tabajdi Ferenc* elvtárs, váltókezelő, az állomás legidősebb dolgozója is.

RÁKOSPALOTA—UJPEST állomás dolgozói sem „maguk között" akarnak ünnepelni. Az utazóközönség szórakoztatásáról is gondoskodnak. A hangosbemondó egész nap zenés műsort sugároz, ugyancsak hangosbemondón ismertetik a vasutasnap fő ünnepségeit és a miniszter elvtárs beszédét. A szombatesti kultúrműsorra meghívták a szomszédos kis állomások dolgozóit, valamint a nyugdíjas vasutasokat is.

KISKŐRÖS állomás is szépen dekorált külsővel köszönti a vasutasnapot. A vasutaszenekar reggel zenés ébresztővel járja be a község utcáit és ellátogat a vasutasnapi felajánlásokat legkiemelkedőbb eredménnyel teljesítő vasutas dolgozókhoz. Délelőtt felvonulnak a szovjet hősi emlékmű megkoszorúzására. Délután térzenét ad a vasutas zenekar, majd a kultúrgárda ünnepi műsort rendez a községi kultúrotthonban.

PÉCS vasúti csomópont dolgozói reggel 8 órától éjfélig tartó gazdag programmal ünneplik az ötödik vasutasnapot. Vasárnap reggel a szovjet hősök emlékművénél róják le hálájukat a felszabadítók iránt. A programban változatos sportesemények szerepelnek, este a vasutas kultúrotthonban gazdag kultúrműsort rendeznek.

SOMOGYSZOB állomás dolgozóinak kultúrgárdája a vasutasnapi ünnepi műsor keretében bemutatja *Csehov: Kutyák* című színművét. Vasárnap reggel a DISZ-szervezet fiataljai virággal köszöntik az idős és nyugdíjas vasutasokat.

BARCSON a vasutasnap kiemelkedő eseménye lesz a sportolók váltófutása az állomástól a szovjet hősök emlékművéig, majd az emlékmű ünnepélyes megkoszorúzása.

KÉSZÜLŐDÉS A MUNKÁS-PARASZT TALÁLKOZÓRA

1.

Amikor ellátogattunk a Landler Jenő Járóműjavítóba, *Boronkai Ferenc* elvtárs vállalatvezető éppen *Schmall József* főmérnökkel beszélgetett a Hajdúszoboszlói Gépállomásról.

Tavaly ősszel elsők voltak megyei viszonylatban az őszi mélyszántásban. Az idei tavaszi munkákban is a megye elsői között voltak. Nem akárhogy dolgoznak a szoboszlóiak!

A vállalat vezetősége meghívta a gépállomás dolgozóit a vasutasnapra. A pártbizottság a napokban fogja megtárgyalni, hogy miként osztják be az időt, milyen programot csinálnak a szoboszlóiak részére. Tervezik, hogy délután elviszik őket a Vidám Parkba, megmutatják nekik a város nevezetességeit, este a kultúrcsoport ad műsort.

— Az üzem dolgozóit viszont az alkotmány ünnepére a gépállomás hívta meg! — mondja Boronkai elvtárs.

Készül a kultúrcsoport is, mert meg akarják lepni a hajdúszoboszlóiakat. A sok gazdasági segítségen túl, vidám ünneppé akarják tenni a munkások és parasztok baráti találkozóját.

2.

A Felépítményi Vasanyagjavító pártbizottságán már készen vannak az augusztus 20-i találkozó tervei.

— *Meghívtuk a Tarnaszentmiklósi Gépállomást, és akkora ünnep lesz a Vasanyagban, amilyen még nem volt* — mondja nevetve *Dévényi Ferenc* elvtárs, a pártbizottság titkára.

Úgy készülnek a traktoristák fogadására, mint akik régi ismerősöket, barátokat várnak.

— *Ezért nehéz is a helyzetünk. Olyan programot kell csinálni, ami új lesz és eltér a tavalyitól. A fiatalok részére ugyan lesz új program, ami biztos nagy tetszésnek örvend majd...*

— Új futballpályát avatunk. Az első meccset az üzem és a gépállomás csapata játssza. De van még egy másik ok is, amiért nagy ünnepet csapunk! — mondja Dévényi elvtárs titokzatosan. — Túlteljesítettük az élüzemszintet, és biztosan megkapjuk az élüzem-címet. Nagy szó ez, mert még sose kaptunk ilyen nagy kitüntetést.

A diszisták kultúrműsorral készülnek, a futballisták, meg a röplabdások már edzenek, nehogy szégyent hozzanak az élüzem-cím átvételekor az üzemre. Nem tudják, hogy a traktoristák mennyire érnek rá a csépléstől, de ők is edzenek, ha másként nem, a cséplőgépek mellett.

Büszkék egymás eredményeire, talán még jobban, mint a sajátjukra. Az üzem dolgozói örülnek a maguk kiváló eredményének, de még jobban örülnek annak, hogy segítségükkel a Tarnaszentmiklósi Gépállomás is az elsők között van.

Új élüzemeink

A második negyedévi versenyeredmények alapján kijelölték a vasút új élüzemeit. A második negyedév élüzemei a következők:

A miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének zászlajával kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Budapest-Rákosrendező pályaudvar, Záhony állomás.

Vontatási szolgálat: Nagykanizsa fűtőház, Miskolc fűtőház.

Pályafenntartási szolgálat: Pécs pályafenntartási főnökség.

Műhelyi szolgálat: Szolnoki Járműjavító ÜV.

Kereskedelmi szolgálat: Debreceni Rakodási Főnökség.

Távközlő és biztosító berendezési szolgálat: Pécsi TBKE.

Egyéb vállalatok: Fatelítő ÜV.

Élüzem-címmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Komárom, Szombathely, Szerencs, Szob, Püspökladány, Budapest-Keleti-pályaudvar, Tatabánya-alsó, Csorna, Keszthely, Somogyszob, Törökszentmiklós.

Vontatási szolgálat: Záhony, Kiskunhalas, Balassagyarmat, Budapest-Keleti motorszín, Budapest—Kelenti villamosszín, Eger, Makó motorszín, Pusztaszabolcs, Sátoraljaújhely, Szeged GV, Szentes, Vác, Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.

Műhelyi szolgálat: Debreceni, Szombathelyi, Északi, Miskolci Járműjavító ÜV.

Kereskedelmi szolgálat: Budapest-Nyugati rakodási főnökség.

Pályafenntartási szolgálat: Baja, Debrecen, Hódmezővásárhely, Kisújszállás, Sopron, Szombathely pft. főnökség.

Távközlő és biztosító berendezési szolgálat: Debreceni TBKE, szegedi szerelésvezetőség.

Egyéb vállalatok: Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV, Budapesti Felépítményi Vasanyagjavító ÜV, Vasúttervező ÜV, Budapesti Épületelemgyártó Főnökség.

Anyagszerkezelési szolgálat: Budapest-Keleti szertár.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesített szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Gerje, Mezőtárkány, Polgárdi, Erdőtelek, Szendrőlád, Pusztamonostor állomások.

Anyagszerkezelési szolgálat: Debrecen műhelyi szertár, Győr szertár.

Az őszi forgalom kilszöbén többszörösére nő az élüzemkitüntetés jelentősége. A második negyedévi élüzem cím azt jelenti, hogy a kitüntetett szolgálati helyeknek a legnagyobb részük van az őszi forgalom előkészítésében és élgárdaként indulnak az őszi nagy munka csatájába. A már-már körülöttünk zajló és hamarosan teljes nagyságában kibontakozó őszi forgalom élharcosaiként üdvözöljük az új élüzemeket és azt várjuk tőlük, hogy élüzemhez méltó kiváló munkával példát mutassanak, a legnagyobb sebességűre szabják az őszi forgalmi verseny első szakaszának, a harmadik negyedévnek lendületét, sodró lendületükkel ragadják magukkal a többi szolgálati helyet is a győzelem kivívására.

AZ ÉPÜLŐ GYŐRI ÁLLOMÁSON

A vonatok éppúgy közlekednek most is *Győr* állomáson, mint régen, mintha felvételi épülete lenne. Pedig néhány hónapja nincs. Januárban hozzáfogtak a lebombázott állomásépület lebontásához, s ma már csak a középső lakórész áll. Az is csak pár napig. Az élet mégsem állt meg Győrben.

A forgalmi iroda és az állomásfőnök irodája a kettes és a hármas vágányok közötti szigeten áll, ideiglenesen. Innen irányítják a vonatokat, még lelkesebben, mint valaha.

— *Ez az év a feladatok éve a győri vasutasok részére* — mondja *Gerencsér Ferenc* állomásfőnök. — *De örömmel vállaljuk a többletfeladatot, mert jövőre új állomást kapunk. Izgatottan várjuk a felavatást, s azt szeretnénk, ha szép lenne, hiszen Győr az ország kapuja is, s nyugati vendégeink nem utolsó sorban az állomásokról mondanak véleményt.*

A Hídépítő Vállalatnak még a régi állomásépület lebontása előtt tízezer légköbméternyi ideiglenes üzemi épületet kellett építeni. Ezzel egyidőben 300 dolgozó részére szállástábort, ebédlőt, kultúrotthont építettek, szinte hetek alatt.

A középső részt még most is bontják, de a *pesti* oldalon már a postaszárny emeletén dolgoznak a kőművesek. A *hegyeshalmi* oldalon most rakják le a pincefödéméket az éttermi szárnyhoz. Ősszel megkezdik az utasforgalmi rész építését is.

Rakonczay Nándorral, a Hídépítő Vállalat főépítésvezetőjével beszélgetünk az épülő állomásról.

— *Jövő év augusztus 31-re kell elkészülni az épületnek.*

— *És elkészül?* — kérdezzük.

— *Nehéz lesz, de meg lesz. Sőt, már arról is volt szó, hogy augusztus 20-ra, alkotmányunk ünnepére készítjük el. Sajnos, a tervek késnek és mi néha tétlenül várunk.*

A tervekkel baj van, az éttermi rész mellett is megkezdhetnék az alapozást, ha lenne terv, s ezzel is nyernének vagy két hetet. Az építésvezetőség minden nap hívja Budapestet: tervet, és tervet kérnek, mert ez az alapja a gyors munkának.

— *Milyen lesz az új állomásépület?*

Rakonczay elvtárs elénk rakja a 250 méter hosszú felvételi épület tervrajzát.

— *64 ezer légköbméter!* — mondja.

Nem a végleges tervet nézzük, de egyet megállapíthatunk, hogy túlságosan egyszerű formával dolgoztak a tervezők, akik minden valószínűség szerint figyelembevették a környezetet, a barokk tanácsházát és több más hasonló épületet, még sem sikerült olyan formát találni, amely a szocialista realizmusnak megfelelően készült volna, s ugyanakkor teljesen bele is illene a környezetbe. Reméljük: a végleges terv szebb lesz.

Az építők viszont a legjobb munkát adják. Már megyeszerte hírement a Hídépítők jóminőségű munkájának, s sokan azt mondják: *Győrben még nem készült a felszabadulás után ilyen téglafal.* A falak szépek, s ami a legfontosabb: szilárdak. (Különös figyelmet kell fordítani a fal tartóképességére, hiszen közel vannak a vágányok és igen nagy a rezgés.)

A kőművesek legnagyobb része a szigetközi építkezésekről került ide, s a vezetők szerint: ilyen jó gárdával régen dolgoztak. A „gárda" most bővült egy óriással: *hatalmas toronydarut kaptak.*

Az elmúlt évek alatt is állandóan fejlődött az állomás: helyi rendező, egy deltavágány és több vágány épült. Az új állomás betetőzése az eddigi fejlődésnek.

A győri vasutasoknak egyébként is ünnep ez az év: száz éve futott be az első vonat Bécs felől, 1855. december 23-án. Most úgy akarják köszönteni az évfordulót, hogy az építés mellett is sikeresen lebonyolítják az őszi forgalmat, hogy ezzel is megköszönjék az új állomást.

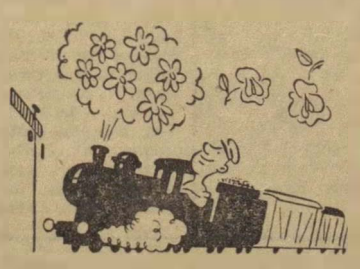
AUGUSZTUS 14: ÖTÖDIK VASUTASNAP



— *A vasutasnap ötödik születésnapjára készítettem.*



— *Kérek egy fapadost Sztálinvárosba, és engedje meg, hogy átadjam ezt a virágot.*



— *A mozdony is ünnepel.*



— *Apuka, ez a legjobb alkalom, hogy megvedd az igért kisvonatot.*



— *Elvégre vasutasnap van...*

(Pusztai Pál rajzai)

Ifjúsági élet

AZ IDŐSEBB DOLGOZÓK FELELŐSSÉGE PÁRTUNK ÉDES GYERMEKE, A DISZ IRÁNT

KÉT NAGYJELENTŐSÉGŰ értekezletről számoltunk be lapunk hasábjain. Az egyik a vasutas DISZ-tagok országos aktívaértekezlete volt, a másik — amelyről lapunk más helyén közlünk tudósítást — az idős, tapasztalt vasutasok megbeszélése. Mindkét értekezleten vezérfonalként vonult végig az ifjúság nevelésének kérdése. A fiatalság — a mi jövőnk: ez csendült ki ezekből az értekezletekből is éppen úgy, ahogyan ez a sűrített tartalma a Központi Vezetőség május 27-i határozatának, s ez volt a központi témája a DISZ II. kongresszusának.

„Tudvalévő, hogy hat-nyolc hónappal ezelőtt a DISZ a jobboldal és a jobboldali elhajlók pergőtüzében állott, és bizony a pártnak teljes mellel kellett kiállni a DISZ-ért, hogy megmutassa mindenkinek: a DISZ pedig a mi édes gyermekünk, nem hagyjuk cserben, ellenkezőleg, teljes erővel támogatjuk" — mondotta *Rákosi* elvtárs a DISZ júniusi kongresszusán. Ezek a szavak pártunk minden tagjának, minden kommunistának világosan megmutatták: *az ifjúság ügye — pártügy.* Sohasem sokallhatjuk, amit az ifjúságért teszünk, s mint ahogy a DISZ pártunk édes gyermeke, úgy kell mindenkinek a maga helyén, a maga jól felfogott érdekében minden fiatalt saját gyermekeként oktatni, nevelni, emberré faragni.

A VASUTAS DISZ-TAGOK országos aktívaértekezletén *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédében hangsúlyozottan fordult az idősebb generációhoz. Az ifjúság nevelésében nem lehet különbséget tenni szülők és gyermektelenek, vezetők és alacsonyabb beosztású elvtársak között — mondotta — mindenkinek jó munkával kell biztosítani a nemzet jövőjét, az ifjúság helyes nevelését, azt, hogy az ifjúságot a termelés élcsapatává, rohamcsapatává tegyük.

Mindenki felelős ifjúságunk neveléséért, de *különösen előtérben áll a vezetők, a gazdasági vezető funkcionáriusok felelőssége.* A gazdasági vezető, aki egy részlegnek, szolgálati helynek, vagy több ezer dolgozót foglalkoztató műhelynek a parancsnoka, igen sokat tehet az ifjúság neveléséért, s ez egyben — hangsúlyozta a miniszter elvtárs — *kommunista és hazafias állampolgári kötelessége* is, mint a párt tagjának, mint a magyar népi demokrácia állama egyik vezetőjének. Pártunk szava arra kötelez mindenkit, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel, a legtevékenyebben, a leghatározottabban támogassa a DISZ munkáját. Ezt a határozatot a legkövetkezetesebben kell végrehajtani a vasút vezetőinek.

A HATÁROZAT VÉGREHAJTÁSA ott kezdődik, hogy a vezetőknek teljes erővel elő kell segíteniük, támogatniuk kell az üzemekben és a szolgálati helyeken a *virágzó, eleven, sokoldalú, vonzó DISZ-élet kialakítását.* A fiatalokban megvan a készség ahhoz, hogy társadalmi munkával, öntevékenyen hozzájáruljanak kulturális és sporttevékenységük anyagi alapjainak a megteremtéséhez. De milyen sokat, mennyivel több eredményt jelent, ha a főnök, a vezető szívügyének tekinti ezeket az ifi-problémákat is, ha tekintélyével és a rendelkezésére álló anyagi eszközökkel is támogatja a virágzó DISZ-élet kialakítását.

A vezetők másik fontos kötelességét abban jelölte meg *Bebrits* elvtárs, hogy teremtsék meg a lehetőségeit annak, hogy a fiatalok minél kedvezőbb körülmények között tanulhassanak, hogy *szakmai oktatásuk ne száraz, elvont, bürokratikus izű, hanem érdekfeszítő, lebilincselő legyen.* Az oktatás kérdésénél egyetlen vezetőnek sem szabad abból kiindulnia, hogy milyen körülmények között tanulta meg ő annak idején a szakmáját, szerezte meg tudását, gyakorlati tapasztalatait. Ez legtöbbször bizony küzdelmes, nehéz, megaláztatásokkal, nélkülözésekkel járó út volt. A mai fiatalok számára egészen más, szebb, simább a tanulás útja. Az a jó szolgálati vezető, aki *még szebbé teszi ezt az utat,* aki úgy foglalkozik fiatal beosztottjai szakmai és politikai nevelésével, mintha saját gyermekeinek a jövőjével törődne.

AZ IDŐSEBBEK, a szakmai vezetők legyenek türelmesek, szívósak ebben a munkában. Legyenek példamutatók a maguk munkájában, mert ez a nevelés, a pedagógia egyik legjobb módszere. A szakmai nevelés, amit a vezetők végeznek, legyen mindig politikus is, vigye előre a fiatalok soraiban a marxista—leninista világnézet megerősödését. Természetes, hogy a vezetőknél — mint minden más kérdésben — ebben is nagyfokú határozottságra, céltudatosságra, keménységre van szükség. Neveljék a fiatalokat önállóan gondolkozni tudó, öntudatos emberekké.

A nevelés másik fontos módszere *a buzdítás.* Ha a fiatalok jól dolgoznak, ha munkasikereket érnek el — hívta fel rá a figyelmet Bebrits elvtárs — ne késlekedjenek a vezetők meg is jutalmazni, megdicsérni őket, példaként állítani a többiek elé. A dicséret, a jutalmazás nagy lendítő erő, újabb, még szunnyadó energiákat szabadít fel, különösen a fiatalokban. Sok tapasztalat van rá, hogy a buzdítás után még nagyobb, még szebb feladatokat oldanak meg fiataljaink.

A vasúti munkában mindenütt, így az ifjúság nevelésénél is teljes értékű együttműködésre, jó összhangra van szükség. A tapasztalt, idősebb és a lendületes, kezdeményezőkész fiatal vasutasok közötti együttműködés új, nagy eredmények, sikerek alapja lesz. Most van erre különösen szükség, a nagy erőpróba, az őszi forgalom előtt. Az idősebb dolgozók saját munkájukat teszik könnyebbé, ha minél jobban felkészítik a fiatalokat a nagy feladatok megoldására, ha ott állnak mellettük, szívvel-lélekkel, szeretettel. És egyben hazafias kötelességüket teljesítik ezzel a jövő nemzedéke, pártunk édes gyermeke, a DISZ iránt.

A Törekvés SE a tömegsport-mozgalom fejlesztéséért

A Törekvés Sportegyesület országos elnöksége sajtófogadáson tájékoztatta a lapok munkatársait az összevonás óta végzett munkáról és az egyesület előtt álló feladatokról. Soproni József elvtárs, a Törekvés elnöke elöljáróban leszögezte: a vasutasok, postások, közlekedési és szállítási dolgozók sportegyesületének legfőbb célja, hogy megvalósítsa pártunk március 4-i határozatának a sportnevelésre vonatkozó részét, teljes erővel igyekszik fejleszteni a tömegsport-mozgalmat. Az egyesületnek ehhez kedvező adottságai vannak, mert az összevonás után egyike a legnagyobb sportegyesületeknek, több mint 300 000 dolgozó egyesületévé vált, sportköreinek több mint 50 000 tagja van.

A tömegsport-mozgalomban az egyesület már ért el eredményeket, különösen a szakszervezeti sportünnepségeken mutatkozott ez meg, ahol a részvevő sportolók száma meghaladta a 30 000-et, a tavalyi kétszeresét. Új sportkörök is alakultak. Komlón a három szakma közös sportkört alakított, a makói, mezőhegyesi, salgótarjáni, jászberényi új sportkörök már sikerrel vettek részt a városi üzemi bajnokságokban.

Jó kezdeményezések vannak a súlyponti szakosztályok létrehozásában, fejlesztésében, különösen a kerékpáros és az úszószakosztályokat illetően. Keszthelyen, Zalaegerszegen, Veszprémben alakultak új szakosztályok. Az úszószakosztály fejlődését a vidéki városokban az uszodák hiánya gátolja. Az egyesület most Szolnokon helyreállít és versenyuszodává alakít át egy uszodát.

Atlétikában igen jó az utánpótlás, de az atlétikai pályák hiánya, nem megfelelő karbantartása sok helyen útját állja a fejlődésnek. Több pályát a Törekvés sportolói társadalmi munkában állítanak helyre: Szobon új pályát építettek, Székesfehérvárott, Nyíregyházán és több más városban egy-két hónapon belül helyreállítják az atlétikai pályákat.

A legnagyobb arányú tömegsport-megmozdulás, a VIT jelvényszerző versenyek a vasutas, postás, közlekedési és szállítási szakmában dolgozó ifjúságot is megmozgatták. A Törekvés SE kezdeményezésére egymás közötti versenyt indítottak a sportkörök, hogy minél több fiatalt vonjanak be a VIT jelvényszerző versenyekbe. A Törekvés vállalta, hogy az előírt 17 000 helyett 25 000 fiatalt vizsgáztat le a VIT-jelvény megszerzéséért. Az országos elnökség díszes serleget ajándékoz annak a sportkörnek, amelyik a legjobb eredményt éri el a VIT jelvényszerző versenyben.

Soproni elvtárs végül arról számolt be a sajtónak, hogy a Törekvés SE a vasutasnap ünnepségeiből méltó módon kívánja kivenni a részét.

A fiatalok tervei a Hámán Kató Fűtőházban

Palla István, a Hámán Kató Fűtőház DISZ-titkára részt vett a tizedik vasútüzemi értekezleten. A tanácskozáson felötlött terveiről, elgondolásairól beszélgetünk vele.

— *Tölgyes* elvtárs fejtegetéseit összevetettem az itteni helyzettel és úgy érzem: a legfontosabb most az ifjúsági brigádmozgalom kiszélesítése és továbbfejlesztése.

— Szervezetünknek 160 tagja van, januárban még csak 105 volt. Az új tagokkal még csak most kezdünk foglalkozni. De a régebbi tagok sem ifjúsági brigádban dolgoznak.

— *Hány ifi-brigád van?*

— *Tizenkettő.*

A fiókműhelyben hat ifibrigád dolgozik, holott több mint nyolcvan fiatal van a műhelyben. A DISZ-vezetőség most azt tervezi, hogy újabb ifi-brigádok szervezésével és bizonyos átcsoportosítással megvalósítsák a zártciklusos brigádmunkát.

Nagyobb felelősséget

— Most alkalomszerűen dolgoznak az ifik — mondja. — Egyik nap 424-en, másik nap 328-an. Az lenne az ideális, ha egy-egy brigád egyféle gépeken dolgozna, mert így jobban ki lehetne mutatni az eredményeket, a hibákat.

Sokszor megtörténik, hogy futójavítás után rövid időn belül cserélni kell a féktuskót, mert hanyag munkát végeztek a javításnál. Ha az azonos sorozatot mindig egy brigád javítaná, akkor nagyobb lenne a felelősség és kevesebb hiba fordulna elő.

A DISZ-vezetőség már beszélt erről régebben is, de megoldást még nem talált. Akkor úgy merült fel a probléma, hogy az időszaki vizsgás javításokat kezdettől egy brigád végezze. Ez azért is fontos lenne, mert a főjavításos, vagy részlegvizsgás kocsikon kisebb a rongálódás és könnyebben el lehet tagadni egy-két hibát.

A megvalósítás előtt azonban komoly akadályok állnak: elsősorban a sokrétű, bonyolult munkafolyamat és a kis létszám.

Akadályok állnak a mozdonybrigádok megszervezése előtt is. A legfiatalabb mozdonyvezetők is 30—32 évesek, s őket már „öregnek" számítják. Másrészt: a fiatalabbakat öregebbekkel osztják egy brigádba.

A DISZ-vezetőség javaslatokat fog készíteni, hogy miként lehetne ifi-mozdonybrigádokat szervezni.

Van egy másik elgondolásuk is a fiataloknak, s talán ez lenne leghamarabb megvalósítható. Sokszor a javítóműhelyből kijött gépen néhány nap múlva elromlik a légszivattyú, vagy a foltillesztés mellett fúj, de az is megtörténik, hogy nem fékez a mozdony. Például május 6 és július 18 között kijött 16 gép közül 12 néhány nap után újra javításra szorult. Az ilyen gépek a fiatalok kezébe kerülnek, nekik okoznak terven felüli munkát. Ezért azt akarják, hogy kössenek szerződést a javítóműhely fiataljaival, akik vállalják, hogy kifogástalan munkát végeznek, a fűtőházi fiatalok pedig vállalják, hogy menetközben elvégzik a kisebb javításokat.

Még egy terv, amely foglalkoztatja a DISZ-vezetőséget: meg akarják szüntetni azt a tarthatatlan helyzetet, hogy az álló gépekről pótolják a hiányzó alkatrészeket. A gyakorlat ugyanis az, hogy a javítás alatt álló gépekről leszedik az alkatrészeket, s amikor erre a gépre kerül sor, újra egy másik gépet „kopasztanak" meg.

Palla elvtás és a vezetőség többi tagja ilyen tervekkel foglalkozik az őszi forgalom előestéjén. Ha megvalósítják, nagyban segítik vele az őszi forgalom sikeres lebonyolítását.

HÍREK

Százezer forint értékű társadalmi munka

Omladozó vályogkerítés övezte a kiskúnhalasi kultúrotthont. Az udvaron lakhatatlan düledező ház éktelenkedett, pedig nagyon kellett volna gondnoki lakásnak. Honnan vegyünk 120 000 forintot? (ennyit kértek a helyreállítási munkáért). Ez a kérdés foglalkoztatta a dolgozókat.

De nem sokáig. Tavasszal a kultúraktívák és helyi szervek vállalták, hogy a munkát a vasutasnapra elvégzik szabadidejükben, csak az anyagot biztosítsa a szakszervezet.

Tizenhatezer forintot kaptak anyagra és a szavakat tettek követték. A romos épület ma már gondnoki lakás. Áll a 200 méter hosszú, 2 méter magas betonkerítés is. (100 darab 2 és félméteres betonoszlop, 400 darab 2 méter hosszú és 50 centiméter széles betonlap kellett a kerítéshez.)

Köszönet az állomás, fűtőház és pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak, akik fáradságot nem ismerve dolgoztak közös ügyünkért. Külön köszönet illeti Belényi, Kurucz, Hegyi, Tornai, Puskás, Benyó és Takács elvtársakat, akiknek lelkesedése, odaadása példa volt a munkában részvevők számára.

Ördögh János
kultúrnevelési felelős, szegedi területi bizottság.

— **Új munkamódszer** bevezetésére kerül rövidesen sor a darabáru-szállításnál: a darabáru tervezésre. Az új módszer lehetővé teszi, hogy a feladások előzetes ismerete alapján a küldemények megfelelő csoportosításával jól kihasznált, közvetlen darabárus kocsik — állomási, átrakó vagy csoportkocsik — induljanak.

— **Tettenérte a vasúti rendőrség** Szlávik Béla és Petrő Benjamin rakodómunkásokat, amikor a Nyugati pályaudvar ponkján egy konzervesládát feltörtek.

— **Emlékünnepélyen** emlékezett meg Kiskőrös lakossága Petőfi halálának 106. évfordulójáról. A vasutas fúvószenekar térzenét adott. A műsoron a költő megzenésített versei szerepeltek.

— **Keskenynyomközű motoros osztály** alakul az Északi Járóműjavítóban. Az új osztály feladata a keskenynyomközű motoros járművek készítése, javítása, alkatrészek előállítása és javítása.

— **Dicsérő elismerésben** és pénzjutalomban részesült Vass Károly vonatvezető (Komárom), Pósa István állomáselöljáró, Dobronyi József váltóőr és Molnár Ferenc állomásfőnök (Környe áll.), mert május 13-án Környe állomáson éber szolgálatukkal balesetet háritottak el.

— **Eljárást indítottak** a békéscsabai pályafenntartásnál dolgozó Molnár István pályamester és Kiss János pályamunkás ellen. Nevezettek nagy mennyiségű vasúti talpfát tulajdonítottak el.

— **„Tíz szabad esztendő"** címmel a vasutasnapra megjelent a vasút politikai főosztály legújabb kiadványa. Az ízléses kiállítású füzet az élenjáró vasutas dolgozók életéről szóló színes írásokból tartalmaz összeállítást.

— **Javul a darabárus kocsik kihasználása.** Az áprilisi havi 2,9 tonnás induló darabárus kocsikihasználás júliusra 3.0 tonnára emelkedett. Figyelembe véve, hogy a nyári hónapokban a könnyű fajsúlyú és terjedelmes áruk forgalma megnő, az eredmény dicséretes.

— **Az Északi Járóműjavító** Pierre Semard kultúrotthon ifjúsági színjátszó-csoportja a „Pál utcai fiúk" c. színmű előadására készül.

— **Dihocsivnij „Nászutazás"** c. zenés vígjátékának előadására készül a ferencvárosi November 7-kultúrotthon.

LAKÁSCSERE

Mezőtúri kétszobás, összkomfortos magánlakásomat, 300 négyszögöles területen, gazdasági melléképületekkel és udvarral, gyümölcsössel, elcserélném kétszobás debreceni vagy budapesti lakásért. Cím: Dávid főintéző, Debrecen, Vörösmarty u. 11.

Elcserélném Budakeszin lévő kétszobás, fürdőszobás, kertes lakásomat Budapest területén lévő kétszoba-összkomfortos lakásért. Érdeklődni lehet, üzemi telefon: 15—98.

Pécsi, belvárosi egyszoba-összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Lakatos János főintéző, Budapest—Nyugati-pályaudvar, vonatkisércti vezénylet. Telefon: 21—12

Szocialista Vasútért Budapest ... írják

28 ÓRA VÁRAKOZÁS

Július 24-én a 4161-essel, 16 óra 33 perckor érkezett *Pusztaszabolcsra Márk István tapolcai* vonatvezető és csapata. 25-én reggel 6 óra 30 perckor ébresztették őket, de csak este 20 óra 45 perckor indultak a 4198-as számú vonattal. Összesen 28 órát tartózkodtak Pusztaszabolcson akkor, amikor a legnagyobb erőfeszítésekkel tudjuk csak pótolni a vonatkísérő-hiányt.

Az ilyen meddő idők közbejöttével nehéz lesz az őszi forgalom feladatait megoldani.

Bognár Károly
Tapolca

A DOBÓ-CSALÁD

Nem írtak még *Dobó István*-ról, a kocsiosztály szekrénylakatosáról, pedig megérdemelné. 36 éve mutat példát a munkában, fegyelemben üzemünkben. Nem volt könnyű élete. Korán meghalt a felesége és egyedül nevelte öt gyermekét és hogy nem rosszul, azt az élet igazolja.

A legidősebb, Gyula, asztalos brigádvezető a kocsiosztályon. Arról híres brigádja, hogy jó minőségű munkát végez. Ég a munka a keze alatt. Teljesítménye mindig 140 százalék körül mozog.

János mázoló szakmát tanult. Hat éve a mázoló intézőcsoport vezetője. Ez idő alatt még egyszer sem vételezett anyagot a futójavításos poggyász- és személykocsikra. Mindig megtakarított festékanyaggal dolgozott. Sportolni is szeret, a Szolnoki Törekvés aktívája és persze lelkes szurkolója.

A legkisebb fiú, Dezső — „érdemes vasutas". Először az asztalos mesterséget tanulta, de szíve a lakatosokhoz húzta. Kitanulta ezt a szakmat is, méghozzá alaposan. Ebben a félévben 16 kocsival többet javított meg, mint amennyi a terve volt.

Büszkék vagyunk a Dobó-családra.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járóműjavító

„KÖNYÖRGŐ"

A BEV nyári menetrendje szerint 6 óra 48 perckor indulna egy vonat *Rákosszentmihályról Pestre.* A valóságban azonban hét óra előtt nemigen hagyja el az állomást. 7 óra 03 perckor indul egy másik, rendszerint pontosan — és üresen.

Mindkét vonatnál közös, hogy — „szinte menetrendszerűen" — naponta percekig áll a *Sashalom—Gizella út* és *Sashalom—Kossuth téri* megálló között levő jelzőnél, melyet az utasok *„könyörgő"*-nek neveztek el.

Kérésünk a következő: a 6 óra 48-as induljon rendesen, a 7 óra 03-as induljon 7 óra 10 perckor és nem utolsósorban, hogy szüntessék meg a „könyörgő"-t.

Major Gábor Pál
Anyagellátási Igazgatóság

ORVOSOLJÁK!

Kiskőrösön a raktárban nincs vízcsap. A dolgozók az állomásépülethez járnak vízért, ami bizony munkakiesést jelent. A raktár városfelőli oldalán nincs esőcsatorna. Ha esik az eső, az áru ázik, ami sokszor tetemes kárt jelent a népgazdaságnak. Évekkel ezelőtt volt itt csatorna, de elvitték Kiskunhalasra és nem akar visszakerülni. Egy kis jóakarattal mindkét hiányosság megszüntethető.

Zombori Sándor
üb-elnök, Kiskőrös

AZ ŐSZI FORGALOM SIKEREÉRT

Július 24-én az 1998-as számú vonatból — vonórúd-szakadás miatt — kisoroztuk a 307.266 számú rakott kocsit. Aznap 9 órakor táviratilag értesítettük a pécsi kocsijavító műhelyt és kértük a kocsi sürgős megjavítását. Azóta már több táviratot is küldtünk ebben az ügyben, távbeszélőn is sürgettük a szükséges munka elvégzését, de a kocsi még ma is itt áll. (A levél július 31-én kelt.)

A mi dolgozóink igyekeznek mindent elkövetni az őszi forgalom sikere érdekében. Jó volna, ha a pécsi kocsijavító műhely is mindent megtenne az őszi szállítások sikereért.

Kékesi Lajos
Szentlőrinc

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 33. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. AUGUSZTUS 15.



A magyar vasutas dolgozók képviseletében Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke és Csanádi György elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója megkoszorúzzák a gellérthegyi szovjet hősi emlékművet.

(Kovács Géza felv.)

Dolgozó népünk szeretetétől övezve ünnepeltük a vasutasnapot

Még a hetek óta rejtőzködő nap is előbújt a felhők mögül és melengető, aranyos sugaraival vonta be az augusztus második vasárnapjára készülődő ország hétvégi napjait. Mintegy jelezni akarván: azok a dolgozók, akiknek ünnepnapja ez a vasárnap, kiérdemelték, hogy fényelő világosságba, az érdeklődés reflektorfényébe kerüljenek. És csakugyan, jólesőn tapasztaltuk: a magyar vasutasnap soha sem állott még annyira az érdeklődés középpontjában, mint az idén. Az egész ország figyelme felénk fordult: a sajtó, rádió dolgos hétköznapjaink, vidám, örömteli ünnepünk eseményeit visszhangozta és sok üzem, amelyeket mi vasutasok szolgálunk ki a termeléshez szükséges anyaggal, pontos és gyors szállítással, velünk együtt vasutasnapi műszakot tartott.

A vasutas dolgozók, érezve a feléjük áradó szeretetet, büszkén viselték kitüntetéseiket, amelyek közül sok most került fel az ünnepi egyenruhára, népünk, pártunk és kormányunk megbecsülésének jeleként s amelyeket egyéb jutalmakkal, sok-sok kinevezéssel együtt a szombati ünnepségeken adtak át az arra érdemeseknek szolgálati vezetőik, a fővárosban megtartott parlamenti ünnepségen pedig a miniszter elvtárs.

Szerte az országban, Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsett, Szombathelyen és a többi városban, falun fellobogózott állomások, feldíszített vonatok fogadták az utasokat. Vasárnap reggel az állomások hangosbemondói vasutasnapi köszöntéssel üdvözölték az utazóközönséget, a kocsiba lépő kalauzok a vasutas dolgozók üdvözletét tolmácsolták az utasoknak. Derűs, szívbéli mosoly és simogató, szeretetteljes tekintet volt a válasz ezekre az üdvözlésekre. A szerte az országban megrendezett ünnepségeken pedig lelkes, hangos éljenkiáltások, amelyek azoknak szóltak, akik egész éven át, télen, nyáron, hóban, fagyban, kánikulában biztosítják az ország vérkeringését, a zavartalan vasúti forgalmat.

Az ünneplést az sem tudta számottevően megzavarni, hogy vasárnap délben a reggeli napsütést ború váltotta fel és megeredtek az ég csatornái.

Délután ismét derült időben folytatódtak az ünnepségek, sportversenyek, mulatságok és tartottak egész napon át.

A jó eredmények dolgozóink jó munkáját dicsérik

Az ötödik vasutasnap központi ünnepségei augusztus 13-án az Országházban rendezett ünnepséggel kezdődtek. Az Országház kupolacsarnokában tartott ünnepségen megjelent *Hidas István*, a Magyar Dolgozók Pártja politikai bizottságának tagja, a minisztertanács elnökhelyettese, *Bata István*, a Magyar Dolgozók Pártja politikai bizottságának póttagja, honvédelmi miniszter, *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Katona Antal*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Földvári László* és *Prieszol József* miniszterhelyettesek, *Bognár Imre*, a vasút politikai főosztály vezetője, *Gáspár Sándor*, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Csanádi György*, a MÁV vezérigazgatója.

A Himnusz hangjai után Csanádi György elvtárs üdvözölte a megjelenteket, majd megnyitó beszéde végeztével Bebrits Lajos elvtárs mondott beszédet.

A miniszter elvtárs beszéde elején utalt arra, hogy a vasutasnap, pártunk és kormányunk megbecsülését jelentő ünnepünk más természetű, mint az egyéb szakmában dolgozók ünnepe. A vasúti forgalom az ünnep napján sem állhat meg, ugyanolyan lendülettel és lelkesedéssel folyik a munka az ország egész vasúthálózatán, mint más napokon.

Az idei vasutasnapot békésebb körülmények között, a nemzetközi helyzet enyhülésének időszakában ünnepeljük. Az elmúlt tíz év alatt új vasúti rendszert építettünk — mondotta — a tíz év új vasutasokat teremtett. Az elmúlt rendszerben a vasutas lebecsült, megalázott szolga volt, az uralkodó osztály szekeréhez kötve. Megfosztották még a szervezkedés jogától is.

Ez a helyzet a felszabadulás után teljesen megváltozott. Ma a vasutasok hatalmas táborának nagyrésze tagja az országos szakszervezetnek, több tízezerre tehető azoknak a száma, akik a Magyar Dolgozók Pártja soraiba tömörülve kommunista példamutatással élen járnak a munkában és minden tőlük telhetőt elkövetnek a szocialista vasút miel őbbi felépítéséért.

Közvetlenül az őszi forgalom előtt állunk — mondotta. Az idei őszi csúcsforgalom minden eddiginél nagyobb méretűnek ígérkezik. Jó a gabonatermésünk, egyre emelkedik az ipari termelésünk, ezek elszállításához jó teherkocsik kellenek, hogy minden áru idejében rendeltetési helyére kerülhessen.

Gyorsan és gazdaságosan

— Mai ünnepségünkön itt vannak a legjobb vezetők, a végrehajtó szolgálat legjobbjai. Feléjük fordulok és kérem őket, hogy ki-ki a maga munkaterületén a munkája legjavával segítse az őszi forgalom sikeres lebonyolítását.

A járműjavító vállalatok és műhelyek feladata hogy minden jármű a legjobb állapotban álljon az őszi nagy szállítási feladatok lebonyolításának szolgálatába. A műhelyek dolgozzanak éjjel-nappal, ünnepnap és vasárnap, mert csak így tudjuk biztosítani, hogy az őszi forgalomban naponta 14 000, sőt gyakran 15 ezer kocsit bocsáthassunk szállító feleink rendelkezésére.

A vontatási szolgálat dolgozói előtt legyen parancs, hogy egyetlen vonat nem várhat gépre. Amikor a forgalmi szolgálat összeállította a vonatot, azonnal álljon rá a gép, és vigye a vonatot a lehető legnagyobb sebességgel, a leggazdaságosabban rendeltetési helyére.

A leggazdaságosabb szállítás azt jelenti, hogy minél több túlsúlyos vonatot továbbítsunk rendes, vagy rövidebb menettel.

Rendezőpályaudvarok előtt nem ácsoroghatnak a tehervonatok. A forgalom biztosítson minden egyes érkező vonat számára szabad vágányt. A gurítódombos pályaudvarokon, ahogy lejött a gurítódombról az egyik vonat, a másikat húzzák felfelé.

Legfőbb: az egyenletesség biztosítása

A kereskedelmi szolgálat dolgozói állítsanak össze minél több rakodásos irányvonatot, amelyek egészen a rendeltetési állomásig, vagy távoli csomópontig megosztás nélkül közlekedjenek. A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak feladata, hogy egyetlen percig se álljon rakott kocsi. Amint a kocsi megérkezett, a rakodómunkások azonnal fogjanak hozzá a kirakáshoz. *Folyjon a kirakás éjjel-nappal, vasár- és ünnepnap egyaránt.* Ugy, ahogy az a Szovjetunióban már megvan. Legyen a legfőbb feladatunk az egyenletesség biztosítása. Szolgáljon példaképül az a gigászi ritmus, amely a Szovjetunió egész vasútját jellemzi. A vasár- és ünnepnapi rakodás azonban nemcsak a vasutas dolgozóktól, hanem a szállító felektől is jobb munkát és szorosabb együttműködést követel. Ha a fentieket betartjuk, képesek leszünk feladatunkat maradéktalanul teljesíteni, bármilyen mértékű legyen is az idei őszi forgalom.

Bűnt követ el az egész dolgozó nép ellen az, aki nem ad idejében gépet, aki vonatokat ácsorogtat, nem követ el mindent annak érdekében, hogy a kocsikat minél előbb kirakják.

Ennek szem előtt tartásával kezdjünk az őszi forgalomhoz — mondotta. — A rendelet megvan, és a rendelet minden pontjának érvényt kell szerezni.

Az itt egybegyűlt elvtársak, akik rövidesen megkapják kitüntetésüket, tartsák szem előtt, hogy a kitüntetések nemcsak az eddigi munkáért járnak, hanem arra is köteleznek, hogy kövessenek el mindent a kocsiforduló leszorításáért, mert csak így tudjuk naponta a 15 000 kocsit biztosítani. Adjon lendületet a kitüntetés és a vasutasnapon felénk áradó megbecsülés a munka további még jobb, még sikeresebb végrehajtásához.

A napokban felhívott *Rákosi* elvtárs és érdeklődött, hogy mit tettünk az őszi forgalom zavartalan biztosítása érdekében, tekintettel arra, hogy az elszállítandó áruk mennyisége napról napra növekszik. Beszámoltam az őszi forgalom felkészülési munkájáról és *valamennyiünk nevében ígéretet tettem a pártnak, hogy december elsejére minden árut elszállítunk rendeltetési helyére.*

A készség és a képesség megvan vasutasainkban. Fel a munkára és biztos, hogy győzni fogunk — fejezte be beszédét Bebrits elvtárs.

A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* az ötödik vasutasnap alkalmából, a vasút területén végzett kiváló munkájuk elismeréséül 165 vasutas dolgozót kormánykitüntetésben részesített. A kitüntetéseket Bebrits miniszter elvtárs adta át az ünnepség során. Ezenkívül többen kaptak kiváló vasutas és érdemes vasutas kitüntető jelvényt. A kitüntetettek nevében *Házi József* műszaki ellenőr, a ferencvárosi fűtőház dolgozója mondott köszönetet. *(A kormánykitüntetésben és élenjáró vasutas kitüntetésben részesültek névsorát a 2. oldalon közöljük.)*

Az ünnepség után a miniszter elvtárs fogadason látta vendégül a kitüntetetteket.

Mutassanak példát az élenjárók

Az Országház különböző termeiben foglaltak helyet a kitüntetett vasutas dolgozók hozzátartozóik társaságában. A Vadászteremben a vacsora elfogyasztása után *Hidas István* elvtárs, miniszterelnökhelyettes, az MDP Politikai Bizottságának tagja pohárköszöntőt mondott, éltetve a vasút élenjáró dolgozóit.

— Pártunk és kormányunk megbecsülésében részesíti a vasutas dolgozókat, figyelemmel kíséri nagyszerű munkájukat. Most hatalmas feladat áll ismét a vasutas elvtársak előtt. A tavalyinál több árut kell elszállítaniok, és munkájukat a tavalyinál gazdaságosabban kell végezniök. Önök a vasút élenjáró dolgozói, mutassanak példát dolgozótársaik előtt, lelkesedésükkel, szakértelmükkel, fegyelmezettségükkel váljanak az őszi nagy szállítások motorjává.

— Engedjék meg, hogy jó egészséget kívánjak mindannyiuknak, és további munkasikereket, hogy győzedelmeskedhessenek a nehézségek felett. Ürítsük poharunkat a vasutasok nagy családjára, az összes magyar vasutas egészségére.

Hidas István elvtárs szavait nagy lelkesedéssel, tetszésnyilvánítással fogadták a kitüntetett dolgozók és hozzátartozóik.

A SZERETET ÉS A HÁLA VIRÁGAI

Verőfényes napsütésben ragyogott vasárnap reggel a Gellérthegy. A szovjet hősök emlékművénél a vasutas díszszázad feszes vigyázzállásban fogadta a pontosan tíz órakor a koszorúzásra érkező *Bebrits* Lajos közlekedés- és postaügyi minisztert.

A koszorúzási ünnepségen megjelent *Katona* Antal, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Földvári* László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, *Bognár* Imre, a vasút politikai főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója, ott voltak a vasút politikai főosztály, a vasutasszakszervezet és a szakszolgálati ágak dolgozóinak képviselői.

A magyar és a szovjet himnusz elhangzása után gyászinduló hangjai mellett helyezték el a hála és a kegyelet koszorúit *Bebrits* Lajos, *Bognár* Imre, *Gáspár* Sándor és *Csanádi* György elvtársak.

A vasút egyes szolgálati ágainak küldöttsége tisztelgett még koszorújával a szabadságunkért életüket áldozott szovjet hősök emlékn. nél.

A koszorúzási ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.

★

Vasárnap délelőtt 11 órakor Bebrits elvtárs szavai hangzottak fel a rádióban, üdvözölte a vasutas dolgozókat és az őszi forgalom jó lebonyolítására hívta fel őket.

„TÖLTS VELÜNK EGY VIDÁM NAPOT"

Sokan megfogadták a *Törekvés SE* barátságos felhívását, hogy *„Tölts velünk egy vidám napot"*. A Sport utcai pálya lelátóin már vasárnap reggel 9 óra előtt szépszámú közönség gyűlt össze, vasutas, postás, közlekedési és szállítási dolgozók családtagjaikkal együtt érdeklődéssel várták a szakszervezeti sportünnepély megnyitását.

Az ünnepély mintegy ezer sportoló színpompás felvonulásával kezdődött. Nemzetiszínű, vörös és a békemozgalom világoskék zászlói alatt, a vasutasszakszervezet fúvószenekarának indulójára vonultak fel a sportolók. Élénk taps fogadta a budapesti, szombathelyi, debreceni, szegedi, pécsi és miskolci Törekvés sportköreinek tagjait, akik a területi szakszervezeti sportünnepségeken elért jó eredményeik alapján kerültek az országos döntőbe. Utánuk a Törekvés SE különböző szakosztályainak sportolói következtek: a női és férfi röplabda, a kézilabda, a kerékpáros, motorkerékpáros, vívó és evezős szakosztályok tagjai vonultak végig a pályán.

Ezután *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke üdvözölte a sportolókat és a közönséget. Megnyitó szavaiban rámutatott, hogy az ötödik vasutasnap alkalmából rendezett nagyszabású szakszervezeti sportünnepély egyúttal bizonyítéka: a vasutas, a postás, a közlekedési és szállítási szakmák dolgozói mind nagyobb számmal kapcsolódnak be a rendszeres sportéletbe, s ezzel is hozzájárulnak pártunk márciusi határozatának megvalósításához, a sport tömegmozgalommá fejlesztéséhez.

Gáspár elvtárs megnyitó szavai után a Himnusz hangjára felvonták a zászlót és ugyanebben a pillanatban száz békegalamb röppent fel.

Ezután került sor az atlétikai előd öntőkre, amelyeken közel 700 dolgozó vett részt.

Mi leszek, ha megnövök

A vidám, változatos szakszervezeti sportünnepély a gyermekeknek is sok kedves élményt szerzett. Ez alkalommal rendezték meg a vasutas gyermekek rajzkiállítását *„Mi leszek, ha megnövök"* címmel. Több száz vasutasgyermek formálta rajzba vágyait s természetesen ezek a vágyak legtöbbjüknél 424-es mozdonyokban, karcsú motorvonatokban jutottak kifejezésre. De más szakmák is vonzzák a vasutasgyermekeket. *Horváth Karcsi* például egy jól sikerült traktor nyergébe rajzolta magát, a két *Földvári* gyermek, Anikó és Péter — mint rajzukból megtudtuk — orvosnak készül; *Fürling Gyurka* — nyilván alapos megfontolás után — ezt írta képe alá: „Én cukrász leszek". *Talán Sárdi Jóska* volt az egyetlen, aki nem önmagát örökítette meg a rajzlapon. Égszínkék háttérre fehér békegalambot rajzolt és szép, egyenletes betűkkel ezt írta föléje: *„Bármi leszek, ha megnövök, a békét fogom védeni"*.

★

Lapunk zártakor a sportesemények tartanak, a döntők eredményeire, valamint a vasutasnap budapesti és vidéki kulturális eseményeire még visszatérünk.



Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kitüntetést egy élenjáró dolgozónak.



A felvonuló sportolók egyik csoportja

(Kovács Géza felv.)

A budapesti helyőrség tisztjeinek találkozója a ferencvárosi vasutasokkal

Ma már ismeretlen fogalom a lenézett vasutas, a kardcsörtető katonatiszt,

Augusztus 10-én, a vasutasnap alkalmából a budapesti helyőrség tisztjei találkozón látták vendégül a ferencvárosi vasúti csomópont dolgozóit. A néphadsereg tisztjei között nem egy régi baráttal találkozta-t a ferencvárosi vasutasok.

Kovács János őrnagy elvtárs — aki szintén ferencvárosi vasutas volt — meleg szeretettel üdvözölte az állomás dolgozóit, az élenjárókat. Hangsúlyozta: a találkozó célja, hogy a néphadsereg tisztjei méginkább megismerjék a vasutasok munkáját, megerősítsék a testvéri kötelékeket a haza második hadseregével, a vasutasokkal. Elmondotta, hogy a vasutasok érdemesek arra, hogy dolgozó népünk, pártunk és kormányunk minden módon, így a vasutasnap rendszeresítésével is, kifejezze megbecsülését és szeretetét.

hiszen a vasutas is, a néphadsereg tisztje is népi államunk dolgozója.

Lőcsei János elvtárs, Kossuth-díjas főmozdonyvezető ismertette ezután a ferencvárosi vasutasok munkáját, néhány sajátos munkatapasztalatát, *Panyin* elvtárs tanításait és az ebből eredő nyereséget a vasúton. *Pékh* elvtárs, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség vezetője azokról az új létesítményekről számolt be, amelyeket a felszabadulás után kaptak a ferencvárosiak. *Csontos* elvtárs, a távközlő és biztosítóberendezés új létesítményeiről beszélt. *Kulicskó* elvtárs, főmozdonyvezető saját munkájáról beszélt. Hálával emlékezett meg a szovjet segitségről és hangsúlyozta, hogy a szovjet katonai szállítási erényeket a magyar vasutasoknak is át kell venniök.



A részvevők egyik csoportja
(Kovács G. felv.)

Udvarhelyi István elvtárs, Munka Érdemrenddel kitüntetett ferencvárosi állomásfőnök állt fel ezután szólásra. Arról beszélt, hogy milyen volt a vasutasok helyzete a felszabadulás előtt és után. A felszabadulás után a munkásosztály és a dolgozó parasztság fiaiból lett tisztikart ma a legbensőségesebb kötelékek fűzik a vasutasokhoz.

Trébel őrnagy elvtárs arról beszélt, hogy mennyire együtt kell működnie a vasútnak és a honvédségnek. Békében és háborúban egyaránt nélkülözhetetlen az összetartozás érzésének elmélyítése, a munkában való együttműködés. Különféle kérdéseket tett fel a vasúti munkáról, amire *Matusz* elvtárs, fűtőházfőnök adta meg a választ. *Hernádi Tibor* százados elvtárs arról beszélt, hogy ahol ilyen jó eredmények születnek, mint a ferencvárosi csomóponton, nyilván jól dolgozott a pártbizottság, élenjártak a kommunista vasutasok. Erről szeretett volna többet hallani. Ugyanakkor a vasutasok szociális ellátása is érdekelte. Ezekre a kérdésekre *Lőrincz Ferenc* elvtárs, Budapest-Keleti fűtőház párttitkára, *Udvarhelyi* elvtárs és *Czimma János* elvtárs, a vasút politikai főosztály agitációs alosztályának vezetője válaszolt.

Czimma elvtárs, mint volt ferencvárosi dolgozó, történelmi visszapillantást nyújtott a ferencvárosi vasutasok múltrendszerbeli életére és a felszabadulás után megváltozott munka- és életviszonyaira. És mindezek tengelyében — nagy figyelem közepette — elmondotta, hogyan alakult meg a *Magyar Kommunista Párt* helyi szervezete, közvetlen a felszabadulás után, hogyan dolgoztak, hogyan harcoltak az áruló szociáldemokraták ellen. Arról beszélt, hogy a fejlődő életet, az egyre sikeresebb munkát hogyan előzte meg a politikai munka, hogyan segítették a kommunista elvtársak a ferencvárosi eredmények megszületését. Hangoztatta, hogy az új iránti érzék helyes kifejlődése, a szovjet módszerek bevezetéséért vívott harc, egy szűkkörű kommunista aktívának harca, az elvtársi kezdeményező készség, a fűtőházba kerülő fiatalokkal való kommunista foglalkozás, a termelés jó pártellenőrzése és nem utolsósorban a kommunisták marxi—lenini nevelése voltak a kulcsai a ferencvárosi csomópont vasutasai sikerének.

Bartos őrnagy elvtárs elmondotta (1950-ig ő is vasutas volt), hogy a békeszállításoknál is érezni kell, hogy a vasutasok dolgozó népünk második hadseregét képezik.

Kovács elvtárs zárószavai után egy szovjet dokumentumfilmet mutattak be, egy szállítási körlet rakodásáról. A vetítés után sokáig folyt még a baráti beszélgetés.

Nagy fejlődésről tesz tanuságot az országos vasutas újító és képzőművészeti kiállítás

A vasutasszakszervezet és a vasúti főosztály rendezésében az ötödik vasutasnap alkalmából rendezett országos vasutas újítási és képzőművészeti kiállítás megnyitására augusztus 12-én került sor a városligeti román kiállítási pavilonban. A kettős kiállításon a megnyitó beszédet *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke mondotta.

Beszéde első részében az újító mozgalomról szólt. Hangsúlyozta, hogy nem csupán a közvetlen anyagi érdekeltség az ami alkotó tettekre készteti újítóinkat, hanem elsősorban az, hogy magukénak érzik a vasutat. Az, hogy nem kell féliniök attól, hogy a munkafolyamatok egyszerűsítése és korszerűsítése következtében munkanélkül maradnak. Munkájuk, újításaik nyomán megtakarított forintok végsősoron visszakerülnek hozzájuk több és olcsóbb közszükségleti cikk formájában.

Az újító mozgalomról megemlékezve elmondotta, hogy 1950-ben 8545 újításból 2045-öt fogadtak el. Ez tízmillió forint megtakarítást eredményezett. Az idén az első félévben 8279 újítást nyujtottak be, amelyből 2527-et fogadtak el. Ez közel tízmillió forint megtakarítást jelent.

A számok megukért beszélnek — mondotta — és élénk bizonyítékai annak a nagy alkotó kedvnek, amely vasutas dolgozóink között kifejlődött. Példaként hozta fel az új szikrafogó megalkotóit *Endrődi Józsefet* és *Osgyáni Károlyt*, valamint a kocsiakkumulátorok időelőtti elromlását megakadályozó készülék alkotóját, *Szeles Pált*, akiknek munkái jelentősen segítik a vasút gazdaságosságát.

Gáspár elvtárs felhívta a figyelmet az újítómozgalom hiányosságaira is. A bürokrácia, az újítások bevezetésének elhanyagolása, a jogtalanul elutasított újítások felülvizsgálatának hiánya, azt mutatja, hogy sem az üzemi bizottságok, sem a szakszolgálat nem segíti kellően a dolgozók újító mozgalmát. Az a feladat, hogy segítsük a technika szakadatlan fejlődését, szervezzük a műszaki propagandát, szélesítsük az újító mozgalmat.



Az újítókiállítás egyik részlete
(Kovács Géza felv.)

Ezután a képzőművészeti kiállítás anyagához szólt hozzá. Hangsúlyozta, hogy a vasutas képzőművészeti körök munkája hozzájárul tömegkultúrális életünk fejlesztéséhez. Felhívta a vasutas képzőművészek figyelmét arra, hogy bátrabban merítsenek a magyar vasutasság századforduló utáni hősi harcaiból, a dicsőséges 1919. forradalmi hagyományaiból, a felszabadulás utáni idők diadalaiból. Annak a gondolatnak jegyében nyitotta meg a kiállítást, hogy a kettős bemutató segíti a pártunk által meghatározott cél elérését, az őszi szállítási feladatok végrehajtását, a békét.

•

A városligeti kiállítási román pavillonban összegyűjtött érdeklődő közönség nagy figyelemmel tekintette meg ezután a kiállított újításokat és képzőművészeti alkotásokat. A gépészeti szakosztály képviselette magát legerőteljesebben. Különösen dicséretet érdemelnek a Debreceni Járóműjavító dolgozói, akik rendkívül ötletesen és finom kidolgozásban, valamennyi modellüket működtetve mutatták be. Egész sor értékes újítást csodáltak meg a nézők. Érdeklődéssel szemlélték a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat kitűnőbbnél kitűnőbb újításait, amelyek mindegyikét használat közben is bemutatták. Ezek között a kulcsrögzítős biztosítóberendezést, a hívasrögzítő ötvonalas asztali távbeszélőt, az újtípusú rendelkező forgalmi szolgálattevő asztalt, az automatikus szabályozó jelzőállító vezetéket a *Kiss*-féle kulcszáras biztosítóberendezést és nem utolsósorban a nagyszerű új háromfogalmú mechanikai előjelzőt.

Ugyancsak nagy sikere volt a képzőművészeti kiállításnak. *Gomola József, Csáki István, Bottyán János, Swieckiewich Róbert, Szemenyei Béla, Hlavács Ferenc, Lukács Péter, Radnai József* és mások festményei, *Kirchmayer Károly, Gerencsér József, Szente János, Tóth Zoltán, Mády Ilona* és a többi tehetséges kiállító biztosítja, hogy a képzőművészeti kiállítás is megérdemelt sikert arat.

Kár, hogy ezt az anyagában, rendezésében kitűnő kettős kiállítást bizonyos fokig a fővárosi közönség érdeklődési körén kívül, az ilyenkor elhagyatott kiállítási terület egyik pavilonjában helyezték el. Megfontolandó, nem érnénk-e el nagyobb sikert, nem keltenénk-e fel nagyobb érdeklődést, ha jövőre az újító kiállítást a Keleti pályaudvar, a képzőművészeti kiállítást pedig a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében rendeznénk meg. Olyan javaslat ez az érdekelt szerveknek, amelyen érdemes gondolkozni.

A vasutasnap alkalmából kitüntették élenjáró dolgozóinkat

„Munkaérdemrend" kitüntetést kaptak:

Hegyi János m. főfelügyelő Szolnok, Fütő József v. kocsirend. Diósgyőr, Czimma János felügy., Pol. Főoszt., Arató Károly főig. Bp. Ig.

Hajdú József főfelügyelő Pécs, Martinek István m. főtanácsos Szombathely JJ. ÜV., Varga Jenő ig. vasúti főosztály.

„Szocialista Munkáért Érdemérmet" kaptak:

Szolnoki Imre pályamunk. Bp. Ép. Főn., Németh János felügyelő Landl. JJ., Varga Gábor felügyelő Miskolc Ig. Pol. O., Szegedi Nándor főfelügyelő Bp. Ig. III., Vincze Pál főpályamest. BÉV Pft. főn., Adám Sándor főfelügyelő Bp. Pol. O., Takács János m. vez. főell. Szombathely JJ., Kéri József intéző Szeged, Virág Béla főtanácsos Bp. Ép. Főn., Földi Béla vez. blokkm. Bp. Ép. Főn., Tőkés Bernát m. ellenőr Debrecen fth., Kovács József főtanácsos KPM./I., Novák János vez. kalauz Pécs. áll., dr. Kiss Lajos főtanácsos KPM I/Főkönyv., Ernyes József m. felügyelő Szekszárd, Rődönyi Károly ig. h. KPM I/1., Földényi Pál felügyelő Bp. Ig. VI. o., Rév Pál felügyelő Bp. Pol. O., Gavora Jenő felügyelő, KPM I/8. F., Herédi József intéző KPM I/2., Szeniczei Rezső ig.h. GYSEV., Tusa Lajos ig. h. KPM I/6., Csányi Attila főtanácsos, KPM I/3. B., Tóth János m. főtanácsos, Bp. Ig., Hasznos Mátyás főintéző Pol. Főo., Horváth Márton m. felügyelő Bp. Ép Főn., Marinics György m. főell. Miskolc fth., Repkó János főfelügyelő Debrecen Ig., Szigeti János szakmester Szombathelyi JJ., Jusits Gyula intéző Szombathelyi JJ.

Berke Béla ig. h. vasúti főosztály, Láng Viktor főig. vasúti főosztály, Jávor Nándor m. főtanácsos Debrecen JJ. ÜV., Koroknai Jenő m. főtanácsos Debrecen JJ. ÜV., Kmetty Imre ig. h. vasúti főosztály, Máté Sándor főfelügy, vasúti főosztály, Juhász Dániel vez. főell. Landler JJ., Pintér József m. ell. Szombathely fth., Hámoros Imre m. főfel. vasúti főosztály, Virág Antal mérnök Ferencváros pft., Lacza Sándor főpm. Józsefváros, Zsiga István vez. kalauz Orosháza áll., Karáth Ferenc főfel. vasúti főosztály.

Juhász János ell. Landler Jenő JJ. ÜV., Sándor Ferenc szakm. Diósgyőr fth., Pásztor István főell. Miskolc-Gömöri fth., Ollei Pál előm. Szeged pft., Frankó András vez. szakm. Békéscsaba pft., Kántor Gyula főint. Pécs. fth., Vincze János vez. szakm. Dombóvár. Zilahi Balázs munkam. Nyírábrány, Kovács P. Béla k. munk. Záhony áll., Koós II. László előm. Bp.-Teréz pft., Sági Ferenc vez. fűt. Szfehérvár fth., Erőss István vez. főell., Bp.-Ferencváros áll., Kovács Imre vez. főm. Bp.-Ferencváros áll., Khell József ell. Máv. Autóforvarozási Főn., Papp István vez. szakm. Északi JJ. ÜV. dr. Lengyel Géza főkönyvelő h. KPM., Sánta József főfelügyelő, Pécs Pol. O.

„Munkaérdemérem" kitüntetést kaptak:

Balogh Farkas István v. munkás Pécs szert., Kiss Imre intéző Szombathlyi Pol. O., K. Márta Ferenc v. váltókez. Záhony., Kupa László m. ellenőr Kiskunhalas, Kelenyik Miklós v. váltókezelő Debrecen állomás. Silye Sándor k. munkás Bp.-Nyugati., Tarján Ferenc főintéző Szombathely áll., Takács József főtiszt. Szakszerv. k., Juhász Miklós főintéző KPM Pol. főo. Bánhegyi József főintéző Bp.-Nyugati, Kovács I. István v. főellenőr Győr áll., Magyari István főtanácsos Debreceni ig., Asztalos Lajos főszak mest. Hídép. Főn., Balázs István főintéző Bp. Ter. Biz., Belcsik János főtanácsos KPM I/5. C., Nagy II. Béla ellenőr Miskolc szpu., Hermann László főfelügyelő KPM I/5. E. Zsiri Kálmán v. főellenőr Győr GYSEV. Fucskó Imre v. szakmest. Debrecen JJ., Varga V. József v. kocsirend. Szombathely áll., Bács István felügyelő KPM I/8. C., Horvai Ferenc felügyelő KPM I/8. E., Pápai János előmunkás Füzesabony, Gyalogh Imre m. főintéző KPM I/9. B., Otrok László m. főtanácsos Szeged IV. o., Köves János főintéző Pécsi Ig. V. o., Bagoly István főpmest. Szigetvár, Stiglmayer Mihály m. főtanácsos Bp. Ferencváros fth., Jurasits János előmunkás Pécs pft., Béres Kálmán főintéző Miskolc. Mojzis András intéző Rákosrendező, Wollmuth Frigyes intéző Tapolca, Szabó Pál m. főmunkamester Nagykanizsa. Vörös János m. főell. Ferencváros fth., Németh Gyula előmunkás Székesfehérvár, Olasz István főfelügyelő Szeged forg. techn., Jónás János intéző G. V. Ig., Salamon Károly főintéző GYSEV, Tari Kálmán munkfelv. Szolnok fth., Forgács Béla m. ellenőr Zalaegerszeg pft., Szabolcsi Dénes m. tanácsos Debreceni ig. II., Tánczos István főintéző Szombathelyi pft., Varga József v. szakmester Zalaegerszeg pft., Lehárt Károly m. főintéző Bp. Józsefváros pft., Pék István m. tanácsos Ferencváros, Ormossi Lajos ellenőr Dombóvár áll., Mészáros József főmunkm. Szeged rend. pu., Szabó Pál főint. Bp. Ig., Rigó László főfel. Bp. Ig., Simon Gyula v. főell. Miskolc JJ. ÜV., Hájas Béla főint. Diósgyőr. Kovács József felügy. Eger, Békési Rezső felügy. Szolnok, Tamás György ell. Debrecen JJ ÜV., Borsi Sándor m felügy. Debrecen fth., Molnár Imre főint. Tapolca, Gáborján Ernő ig. h. vasúti főosztály, Bernáth József int. Veszprém-külső, Buza Kiss Lajos m. főtanácsos vasúti főosztály, Varga László főmozdvez. Miskolc fth., Dr. Virágh Sándor tanácsos vasúti főosztály, Ficzere László m. főell. Miskolc ig., Rédei István m. főtanácsos vasúti főosztály, Ludányi Béla főmérn. Szombathelyi JJ. ÜV., Keserű László m. főint. Debrecen JJ. ÜV., Bükki Pál m. főtanácsos vasúti főosztály, Horváth Károly m. int. vasúti főosztály, Kardos Sándor m. vez. főell. Szeged fth., Somlai Tibor m. tanácsos Anyagvizsgáló Intézet, Hrivo Barna főint. Miskolc állomás, Orosz József főint. MÁV Sajtóhiv., Gellért László m. vez. főell. Debrecen JJ. ÜV., Bartha Lajos m. ellenőr Debrecen fth.,

Szilveszter László főszakm. Landler Jenő JJ. ÜV., Molnár Ferenc vez. főell. Landler Jenő JJ. ÜV., Wunderlich Gyula vez. szakm. Pécs fth., Dobos II. József k. munk. Bp.-Nyugati pu., Farkas Tibor ell. Bp.-Ferencváros áll., Perger Károly szakm. Bp.-Keleti TBKE., Hajnali János előm. Bp.-Ferencváros pft., Papp Bálint főpm. Bp.-Teréz pft., Babics József vez. szakm. Hídépítő Főn., Zimonyi Béla ell. Északi JJ. ÜV., Jónás András ell. Hatvan áll., Juhász I. Lajos áll. előlj. Hatvan áll., Kolozsvári Lajos ell. Miskolc JJ. ÜV., Takács Erzsébet áll. előlj. Szeghalom, Fodor István főmunkm. Dombóvár ép. Főn., Pető László munkm. Hajdúhadház áll., Tóth Ferenc ell. Debrecen JJ. ÜV., Márvány János főint. Tapolca fth., Kohlman Lajos főkal. Szombathely áll., Söptei Ferenc munkvez. Szombathely áll., Indi Lajos vez. kocsim. Szfehérvár áll., Nagy András előm. Bp.-Józsefváros pft., Hegyi Lajos mvez. főell. Bp.-Keleti fth., Prétor János vez. m. Bp.-Ferencváros áll., Farkas Béla ell. Északi JJ. ÜV

„Kiváló vasutas" kitüntetést kaptak:

Markó László főfelügy. Bp. Nyugati pu., Szabó II. Gábor vez. munkamester Miskolc személy pu., Horváth Sándor intéző Komló áll., Bacsik Sándor műsz. ellenőr Ferencváros Pft., Sárkány Pál főmunkamester Szerencs áll., Boglári József vez főellenőr Bp. Keleti áll., Mészáros János főfelügy. KPM I/8. Harmati Sándor ig. h. Anyagellátási ig., Süveg János vez. főmunkamester Dombóvár Pft. Csobály Sándor főfelügy. KPM I/8., Dévényi Pál műsz. v. főell. Keleti Fth., Szabó Tibor főfelügy. Miskolc Ig., Bencs József műsz. vez. főmunkamest. Nyíregyháza Fth., Gede János ellenőr Távk. Ép. Főn., Kövesdi János m. vez. főell. Bp. Ferencv. Fth., Dér Sándor műsz. főint. Felép. Vasanyagjav., Csóti József vez. szakmest. Szeged Fűtőház, Zoltán Dezső főfelügyelő MÁV Sajtóhivatal, Paulics Jenő főtiszt Veszprém külső, Balázs István főfelügy. Bp. Ig. FEO., Koncz József vez. főmunkamest. Szentes Ép. Főn., Sári Gyula üzemmérnök Vas. Tud. Kut. Int., Kozáry József m. főtan. KPM I/7., Kiszely András műsz. munkamest. Békéscsaba áll., Bognár Ferenc intéző Szombathely Ig., Perlaki Gyula műsz. int. Sopron. Pft., Bajnóczi Sándor főint. Bp. Pol. Oszt. Lelik György főfelügy. KPM I/3., Frigyik Lajos főint. Debrecen Ter. Biz., Bódogh Mihály vez. kalauz Dombóvár áll., Somodi János vez. mozd. fütő Bp. Keleti Fth., Erdélyi Tibor főmérnök KMP I/6., Molnár Gábor főint. Békéscsaba áll., Magyar János főfelügy. Szombathely Pol. Oszt., Hajdú Lajos m. főint. KPM. I/9., Brandt Jenő m. főtan. Északi J. j., Krizsán Erzsébet főír. kez. Sátoraljaújhely Pft., Szabados Sándor főtiszt Dombóvár áll., Kiss Mihály int. KPM I/2., Kőszáli Péter m. vez. főell. Békéscsaba Fth., Kun Dezső int. Pol. Főoszt., Barva Pál v. főell. Diósgyőr áll., Pálfi István főfel. Sopron Pft., Kovács Lajos intéző Szombathely J. j. ÜV., Kaposvári Béla m. főtan. KPM. I/1. szak., Jakab Gyula mozd. felv. Ferencváros Fth., Nagy Torma Géza főfelügy. MÁV Tisztképző., Lisinszky Lajos főint. Nagykanizsa., Szabó István vez. főell. Szombathely J. j., Kósa Pál főfelügy. K. P. M. Főkönyv., Barna Lajos int. Miskolc Ig., Csik Sándor főint. KPM. I/8. Harmati István m. vez. főell. Szeged Fth., Csombó Pál munkás Bp. Nyugati., Füzesi Pál felügy. Debreceni Ig., Kolláth Gyula vez. szak. mest. Sztálin Vasmű., Borosnyói Zoltán főfelügy. Miskolc Ig., Réti József m. vez. főell. Fatelítő ÜV., Benhardt Rezső felügy. Pécsi Ig. III. o., Kálmán Ernő főmunk. mester Debrecen áll., Jordán Imre főfelügy. KPM I/7. szak., Istók István m. felügy. Puszta szabolcs. Házi József m. ellenőr, Ferencvárosi Fth., Kiss Pál mérnök, Celldömölk Ép. Főn., Elek Sándor vez. kocsirend. Debrecen áll., Baksa Béla főfelügy. Szeged Ig., S. Kovács István intéző Debrecen Pol. Oszt., Angyal Andor m, főtan KPM Hídosztály., Török Antal munkamester Debrecen Pft. Főn., Szabados Dezső m. főtan. Landler J. j. ÜV., Vince Pál m. ellenőr Szeged TBKE., Halmos László felügy. KPM I/5., Borsándi István vez. rakt. Hódmezővásárhely., Balázs Dénes m. főtan. KPM Hídosztály., Szuha Géza főtiszt Balatonfenyves., Etzl József v. főell. Sopron., Szatmári Ferenc m. főtan. Miskolc J. j. ÜV., Fehér László főint. Budapest Ig., Oravecz László főváltókez. Miskolc személy pu., Holló Lajos főfelügy. KPM I/4., Aranyos János m. főfelügy. Veszprém, külső, Bitter Lőrinc m. főell. Felép. Vasanyag., Tóth Károly Vince m. tan. Pécs Ig., Kvaszta Ferenc vez. szakmest. Miskolc J. J., Szabó Gyula felügy. Debreceni Ig., Bócs Mihály felügy. KPM, Fekete Károly v. távirdam. Tapolca, Cserős Sándor főtiszt, Debrecen Ig. Deák Gyula főfelügy. Debrecen Ig., Jónás András vez. kalauz Hatvan áll., Borsodi István főint. Sopron Fth., Denk Dezső főint. Komárom áll., Paddi Sándor mozd felv. Pusztaszabolcs Fth., Juhász János munkamest. Ferencváros Pft., Horváth Lajos mozd. fütő Hámán Kató Fth., Kovács Bálint főmunkavez. Esztergom Pft., Csizmadia Ferenc m. főint. Nyugati, Halász Tibor főtan. KPM I/1., Németh Pál főtan. KPM I/7., Gyócsi Jenő Ig. h. GV., Bencs Mihály főfelügy. KPM, Dósa József főfelügy. KPM L. H., Csoltó László főint. KSZT., Szentirmai Károly főfelügy. Tervhiv., dr. Varga István főtan. Vasúttervező V., Batta Ferenc m. int. Szolnok J. J. Makk Ferenc főfelügy. KPM FEO, Kecskés István int. Kelenföld áll., Kulicskó Lajos főmozd. vez. Ferencváros Fth., Sasvári Károly m. főell. Hámán Kató Fth., Haraszti Ferenc főfelügy. Soroksár áll., Rózsa József felügy Soroksár áll., Gergely József főfelügyelő Rákosrendező, Strohmayer Ferenc főmérnök, Vasúttervező Int.

„Gyula-Jánoszug megállóhely"

Gyula és Békéscsaba között nagy tanyai település van, amelynek lakói eddig bizonyára nem is igen tudták, hogy augusztus második vasárnapja a vasutas dolgozók ünnepe, de az idei vasutasnapon a tanyacsoport aprajanagyja szeretettel, hálával emlékezik meg a vasutas dolgozókról. Nagy oka van annak, hogy a tanyai dolgozó parasztok „felfedezték" a vasutat. Mégpedig az, hogy a vasut teljesítette réges-régi kívánságukat. A frissen meszelt 42-es számú őrházon néhány napja vadonatúj tábla díszeleg, ezzel a felirattal: *„Gyula-Jánoszug megállóhely"*. Megállóhelyet kapott *Jánoszug, Bicére, Ciórét, Pástelek* dolgozó parasztsága.

Köszönet illeti ezért a *békéscsabai* pályafenntartási főnökség vezetőit és dolgozóit, akik a megállóhely engedélyezése után azonnal felvették a kapcsolatot a Hazafias Népfront gyulai bizottságával, valamint a tanács végrehajtó bizottságával. A megállóhely építkezési munkálatait a pályafenntartási főnökség dolgozói együtt végezték a tanyaiakkal, akik mintegy 35 000 forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá ahhoz, hogy vasútállomásuk legyen.

TÖRZSÖK MARTON,
a Hazafias Népfront Gyulai Bizottságának elnöke

Alkotmányunk ünnepe és a vasutasnapra tett vállalások teljesítésével az őszi forgalom sikeréért

A szombathelyi igazgatóság és öt megye terményforgalmi vállalatainak szocialista szerződése

Példamutatóan segíti a termény begyűjtés szállítási feladatainak végrehajtását a szombathelyi igazgatóság: szocialista szerződést kötött a területén lévő öt megye terményforgalmi vállalataival. Az igazgatóság vállalta, hogy szervein keresztül a vállalatokkal a berakható súlyt időben közli, az ötnapos kocsiigénylési tervben foglalt kocsikat hiány nélkül kiállítja, a kiállításokról időben értesíti a vállalatokat. Vállalta továbbá több más között, hogy a rakodási főnökségek szabad munkaerejéből a vállalatok rendelkezésére bocsátja a megfelelő munkáslétszámot, az irányvonatok képzése érdekében.

A terményforgalmi vállalat a ki- és berakás négy órán belüli elvégzésére kötelezte magát, vállalta, hogy megyénkívüli szállításait 5 százalékban irányvonatok képzésével teljesíti, továbbá, hogy *munkaszüneti napon is tervszerűen és arányosan rakodik.*

Harmadszor zászlós élüzem

Keveset hallani a *pécsi TBKE* munkájáról, pedig ez a szolgálati hely kiválóan dolgozik. Dolgozói ezúttal negyedszer szerezték meg az élüzem címet és harmadszor nyerték el a miniszter és a szakszervezet zászlaját. Hogy csak néhány adatot említsünk: fenntartási tervüket ezúttal 119,9, beruházási és felújítási műszaki tervüket 116,1, gyártási tervüket 137,1, önköltségcsökkentési tervüket 129,9 százalékra teljesítették. A szerelőcsoportnak 84 sztahanovistája, 34 kiváló dolgozója van, a szakma kiváló dolgozója címet pedig nyolcan érdemelték ki közülük.

A dolgozók az őszi forgalom sikerének előmozdítása érdekében megfogadták, hogy a harmadik negyedévben még jobb eredményeket érnek el. *(Várnai László leveléből.)*

Így kell takarékoskodni

Nagy öröm ért bennünket augusztusi termelési értekezletünkön, amikor szolgálati helyünk, Veszprémvarsány állomás főnöke bejelentette, hogy júliusban elértük az élüzemszintet és ezzel teljesítettük a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett vállalásunkat. Eredményeink a következők: személyvonatok menetrendszerinti indítása 92,6, rakodási idő csökkentése 111,1, kocsikihasználás 109,5, kocsitartózkodás 128,1, berakandó kocsimennyiség 154,9, kirakandó kocsimennyiség 181,2 százalék.

Sikerült csökkentenünk az önköltségünket is és az anyagtakarékosságban is jó eredményeket értünk el. Kiszámítottuk, hogy 44 vonat zavartalan áthaladtatásával, az idegen kocsik tartózkodásának 8 óráról 6,09 órára való csökkentésével, összesen 32 óra korábbi közlekedtetéssel, a gazdaságos gőztartással, az egy kocsira eső mozgatási időnek 3,6 percről 2,3 percre való leszállítása útján elért 43 órás megtakarítással, összesen *3990 forintot takarítottunk meg egy hónap alatt.* Ehhez jönnek azonban még azok a megtakarítások, amelyeket a nem értékelhető tényezőknél értünk el.

Minden erőnkkel arra törekszünk, hogy tovább is így dolgozzunk és takarékoskodásunkkal hozzájárulhassunk a március 4-i párthatározat végrehajtásához, az őszi forgalom sikeréhez. *(Hoffmann József leveléből.)*

Így lett élüzem Erdőtelek állomás

A *kál-kápolna—kiskörei*, úgynevezett alsómátrai vonal középállomásainak egyike *Erdőtelek.* Az állomás dolgozóit most az az öröm érte, hogy jó munkájuk jutalmaképpen megkapták az élüzem címet jelentő vezérigazgatói elismerést és pénzjutalmat. A dolgozók a kocsitartózkodási tervet 40, a kocsikihasználási tervet 17, a rakodási egységidőt 60—70 százalékkal múlták felül az élüzemszinthez képest. Az állomás kollektívája *Udvari József* állomásvezető irányításával egymást segítve dolgozik és minden célja az, hogy a harmadik negyedévben is megőrizze az élüzem-kitüntetést, s ezzel eredményesen járuljon hozzá az őszi forgalom sikeréhez. *(Fülöp János leveléből.)*

Nőtt a termelékenység, csökkent az önköltség

A *Budapesti Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* második negyedévi eredményei alapján élüzem lett. Ezt annak köszönheti, hogy termelési tervét mind normaórában, mind pedig forintban túlteljesítette. A normaóra-terv teljesítése 108 százalékot mutat. A forintban tervezett 10 251 000 forint változatlan áras teljes termelési értéket 11 365 000 forintra emelték, a teljesítés 110,9 százalékos. A termelékenységi terv az élüzemszint eléréséhez szükséges 101 százalékkal szemben 106,8 százalékra nőtt. Önköltségi tervét 88,4 százalék helyett 86,3 százalékra teljesítette a vállalat. A negyedév folyamán 2,1 százalékos túlteljesítést ért el az élüzemszint eléréséhez előírt teljesítési százalékkal szemben.

A kiemelkedő eredmények elérésében nagy része van *Lipcsei Károly* esztergályosnak, *Kovács Pál* gyalusnak, *Vas Gyuláné* gyalusnak, *Császár Nándor* villanyhegesztőnek és *Kiss Ferenc* lakatosbrigádjának. Külön ki kell emelni *Nagy Endre* és *Nagy László* lakatos ifibrigádját, amelynek átlagos teljesítése 197 százalék. *(Jónap Béla leveléből.)*

Munkásvonatok — késés nélkül

A *salgótarjáni fűtőház* dolgozói közül a munkásvonatok késésmentes továbbításával és gépük példás rendbentartásával kiváló munkát végeznek *Hatala Károly* mozdonyvezető és *Horváth Gyula* fűtő, *Knizse József* mozdonyvezető, *Simon József* fűtő, *Vass József* mozdonyvezető, *Szomszéd József* fűtő, valamint *Szőke János* mozdonyvezető és *Béres József* fűtő. Ezek az elvtársak megfogadták, hogy a harmadik negyedévben is úgy dolgoznak, hogy vontatási hibából ne késsenek az általuk továbbított munkásvonatok. Vállalásukat ez ideig teljesítették.

A túlsúlytovábbításban élenjár *Bodor Lajos* mozdonyvezető és *Varga Sándor* fűtő, akik 1829 tonna túlsúlyt továbbítottak a vasutasnapra való készülődés során. *Bakos József* mozdonyvezető brigádja 815 tonna, *Kelecsényi Ferenc* brigádja pedig 733 tonna túlsúlyt vitt júliusban. *(Szücs István leveléből.)*

Az őszi forgalom sikere érdekében

A *Keleti Fűtőház Szabad Ifjúság* DISZ mozdonybrigádja, amely a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére alakult, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára 5 százalékos szénmegtakarítást vállalt, ezenkívül felajánlotta, hogy az egy mozdonyra eső javítási költséget 15 százalékkal csökkenti, százelegy-tonnakilométer tervét 110 százalékra teljesíti, mosástólmosásig kilométertervét pedig 15 000 kilométerre emeli.

A *Debreceni Rakodási Főnökség dolgozói*, akik harmadszor nyerték el az élüzem címet és másodszor a miniszter és a szakszervezet zászlaját, november 7-re vállalták 1955. évi súlymozdítási tervük befejezését, a 85 százalékos foglalkoztatási foknak 86 százalékra való felemelését és az élüzemszintül megállapított 120 százalékos tervteljesítésnek 125 százalékra való növelését.

Tatabánya-felső állomáson a vasutasnapi műszakban jó eredmények születtek. Augusztus 9-én, az állomás 159 százalékra teljesítette szállítási tervét. Az augusztus 9—10-i éjszakai műszakban *Győri Vilmos* forgalmi szolgálattevő és brigádja kocsikifutási tervének teljesítése 145, vonatterhelési tervének teljesítése pedig 116 százalékos volt. Az állomás *alkotmány-dekáddal* készül augusztus 20-ra.

A *mezőcsáti pályafenntartási dolgozók* az alkotmány ünnepére vállalták, hogy az önkezelési anyagokat a megszabott két óra helyett egy óra alatt kirakják, szakaszukat szeptemberben elsejére teljesen rendbehozzák, a vágányzáras munkákat szeptember hónapban elvégzik.

Szajol állomáson befejeződött az új biztosítóberendezés szerelése. Az új berendezés növeli az állomás átbocsátóképességét, és lehetővé teszi, hogy a dolgozók az eddiginél is jobb munkát végezzenek. El is határozták, hogy augusztus 20-ig vasutasnapi és alkotmánynapi műszakot tartanak és a kocsitartózkodást a leadásnál 0,3, a feladásnál 0,2 órával csökkentik.

Ahol a gyorsdarabáruk gyorsasági rekordja születik

Az első negyedévi élüzemek sorában ott találjuk Budapest—Józsefváros állomást is. A dolgozók az élüzem cím elnyerése után sem pihentek meg babéraikon. Az elmúlt negyedévben a gyorsdarabáruk kirakását 150, berakását pedig 132,8 százalékra teljesítették. És mindezt különösebb károsodás, a népvagyon rongálása nélkül végezte a huszonhat brigád.

Már most elérik naponta a 800—1000 feladási, 400 leadási és többezer átmenő tételt. A tételek azonban az egy fuvarlevéllel feladásra kerülő árumennyiséget jelölik, de még csak nem is sejtetik, hogy mit jelent ez árudarabban. Bizony sok tízezer colli, láda, göngyöleg, hordó, ketrec, stb. mozdítása válik szükségessé egyetlen nap alatt. A gyorsdarabáruk szállításánál joggal várja el a szállító fél, hogy áruja legkésőbb 24 óra alatt eljusson az ország legtávolabbi részébe is.

A józsefvárosi csarnokban kezelik az átmenő és a budapesti feladási elegyet, míg az I-es raktárnál végzik a leadási áruk és a peremvárosok átmenő darabárujának kezelését. A peremvárosokról hét autóval fuvarozzák ide a gyorsdarabárukat az innen induló „C"-vonatokba.

Éjjel-nappali szolgálatot lát el az állomás kereskedelmi főnöksége. Az áruk be- és kirakása folyamatosan, zökkenőmentesen történik, egyetlenegy visszamaradt árujuk sincs. Kiemelkedő eredményüket annak köszönhetik, hogy a gyűjtők beállítását szovjet síktolatási módszerrel végzik; annak, hogy a *„háztól-házig"* szállítást előre megszervezik és úgy csoportosítják a gépkocsikat, hogy az érkező gyorsdarabáru még aznap elmenjen az állomásról. Ezzel elérik azt, hogy az érkezés napján kiürülnek a raktárak és a másnap reggel érkező gyűjtők már üres tárolóhelyeket találnak.

Elvtársi segítségnyújtás

A sikert segíti az elvtársi támogatás is. A csarnokiak a kora reggeli órákban segítenek az I-es raktáriaknak, később az induló vonatoknál a csarnokban megjelennek az I-es raktár dolgozói és visszaadják a *„kölcsönt"*. Sok apró szervezőmunkából tevődik össze az eredmény. Ezek közé tartozik az a kemény harc, amely a gyorsdarabáruküldemények azonnali elviteléért, időbeni feladásáért, a pontos, előírt címzésért folyik.

Az árukezelő-helyek között traktorok végzik az átfuvarozást és villamostargoncák segítségével mentesítik a nehéz munkától a fizikai dolgozókat. *Erdélyi* János, *Orsovai* István, *Lajkó* András, és *Tóth* V. János, *Tóth* Zsigmond, *Majoros* András, *Pólya* János, *Katona* II. János —, hogy csak néhányat említsünk a legjobbak közül —, derekasan dolgoznak, védik az árut a sérüléstől, jól együttműködve érik el kimagasló teljesítményüket.

A fiatalokat *Ráczi* Lászlóné DISZ-titkár jó politikai és szakmai nevelőmunkával segíti. *Tóth* Károly állomásfőnök, *Keveházi* Zoltán kereskedelmi főnök büszkén tekinthetnek a munka zászlóvivőire, a brigádokra, akik a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett vállalásaikat becsületesen megtartják. El vannak szánva arra, hogy — a brigádok átszervezésével — az őszi forgalom legnehezebb napjaiban is elszállítanak minden felkínált árut. És a józsefvárosiak nemcsak ígérnek, hanem cselekednek is.

Történelmi győzelmünk: az alkotmány

Még szívünkben zsong a vasutasnap ünnepségeinek kedves, vidám öröme, még a fülünkben cseng a vasutas munkát méltató ünnepi beszédek visszhangja, izmainkban még ott feszül a vasutasnapi műszak versenylendülete és néhány nap múlva újabb ünnepet, alkotmányunk születésnapját ünnepeljük.

A két ünnepnek a naptárban való szomszédsága szinte utal arra a szoros összefüggésre, amely valóban összekapcsolja ezeket az eseményeket. Hiszen a *Magyar Népköztársaság Alkotmányának* megteremtését lehetségessé tevő történelmi fordulat nélkül sohasem kerülhetett volna sor a vasúti munka, a vasutas dolgozók olyan megbecsülésére, mint amilyenben most részünk van.

A magyar nép évszázadokon át harcolt és áldozta életét azért, hogy minden fia egyaránt helyet foglalhasson a jog asztalánál, minden dolgozó ablakán beüssön a műveltség napvilága és minden dolgozó munkája, tehetsége alapján meríthessen a bőség kosarából.

Évszázadokon át jogfosztott, elmaradott, nyomorbadöntött népünk alapvető követelése valósult meg, amikor a felszabadulással *megérett az idő* a jogok biztosítására, az elnyomás, a nyomor felszámolására és hat esztendővel ezelőtt elkészült államunk alaptörvénye, *az új alkotmány.* Hat esztendeje, hogy pártunk, kormányunk hírül adta népünk nagy, történelmi jelentőségű győzelmét: *Magyarország Népköztársaság!*

A népé lett a hatalom! Nem az urak, tőkések és földbirtokosok kormányozzák többé az országot. A nép fiai kerültek a gazdasági, a politikai és kulturális élet parancsnoki posztjaira, százezrek és milliók tudatos politikai aktivitása, országot építő munkája teremti az új magyar történelmet. Az alkotmány a demokratikus szabadságjogok legszélesebbkörű biztosításával kaput nyitott népünk tehetségének, alkotó erejének kibontakozása előtt.

Ennek a történelmi jelentőségű változásnak a lehetőségét, szabadságunkat a szovjet nép hős fiai hozták el nekünk. A dicsőséges Szovjet Hadsereg zúzta szét az arisztokraták, földbirtokosok, nagytőkések népellenes uralmát és teremtette meg dolgozó népünk számára a demokratikus fejlődés útját. Megingathatatlan erejével, a béke fenntartásáért folytatott diadalmas harcával a Szovjetunió azóta is mellettünk áll.

A Szovjetunió felszabadító harca, ezt követően a dolgozó parasztsággal szövetséges munkásosztálynak pártunk vezetésével megvívott következetes küzdelme eredményeképpen vált dolgozó népünk az alkotmányban foglalt jogok és vívmányok birtokosává. Ennek köszönhetjük, hogy alkotmányba írhattuk és a gyakorlatban megvalósíthattuk a munkához való jogot, a nők egyenjogúságát, a sajtó és szólásszabadságot, a törvény előtti egyenlőséget, a vallás- és lelkiismereti szabadságot, s népi demokratikus államunk dolgozóinak több nagy vívmányát, amelyek nélkül már el sem tudnánk képzelni életünket.

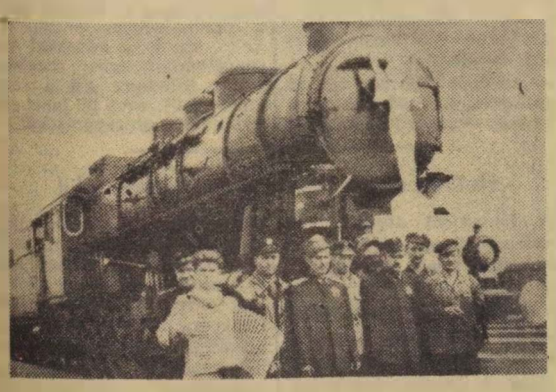
Alkotmányunkban népi demokráciánk legfőbb törekvése tükröződik: a szocializmust építő dolgozó nép jogainak biztosítása. De dolgozóink tudják, hogy a jogok kötelességekkel járnak. Az alkotmány napját megelőző hetekben a dolgozók legszélesebb tömegei tettekkel juttatták kifejezésre, hogy egyetértenek pártunk és kormányunk politikájával, a március 4-i határozattal, azokkal az intézkedésekkel, amelyeket az utóbbi időben — éppen az alkotmányban lefektetett állampolgári jogoknak az eddiginél fokozottabb biztosítása, a nehézipar fejlesztése, a mezőgazdaság támogatása, a gazdaságos termelés, az önköltségcsökkentés, a takarékosság érdekében a *Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége* és kormányunk hozott.

Ennek a programnak megvalósításáért harcoltak a vasutasnapi műszakban dolgozóink s harcolnak tovább megállás nélkül az alkotmánynapi vállalások teljesítésével. Tulajdonképpen együtt a kettőért — a vállalások is így szóltak — mintegy az alkotmánynapi verseny munkagyőzelmeivel is megköszönve, hogy *az alkotmány a vasutasoknak is felemelkedést, megbecsülést, biztató jövőt biztosít.*

Dús termés, gazdag aratás jutalmazta ebben az esztendőben népünk szorgalmas munkáját. *A termés betakarításából s az egyéb hatalmas szállításokból a vasutas dolgozók az őszi forgalom jó lebonyolításával veszik ki részüket.* Ehhez a munkához a Magyar Népköztársaság alkotmányából merítenek hitet, erőt, útmutatást pedig pártunk március 4-i határozatából. Az átmeneti nehézségek nem szegik kedvüket. Hiszen tudják, látják hogy a jövő kilátásai egyre szélesednek. *Rákosi* elvtárs a csepeli dolgozók előtt mondott képviselői beszámolójában mindenki számára világosan összefoglalta, hogy a Szovjetunió politikai, gazdasági és kulturális sikerei, amelyek nagymértékben erősítik a béke, a demokrácia és a szocializmus táborát, továbbá pártunk erejének növekedése, iparunk fokozatos fejlődése, a mezőgazdaság fellendítése és nem utolsósorban a békeharchoz való eredményes hozzájárulásunk erőt, kitartást ad további munkánkban.

Sorakozzunk fel mi, vasutas dolgozók az őszi forgalom sikeres lebonyolításával a márciusi határozat minél gyorsabb, minél eredményesebb végrehajtására. Járuljunk hozzá dolgozó népünk egységének, erejének, népünk boldogságának gyarapításához. Örködjünk még éberebben alkotmányos jogaink felett és tegyük még szilárdabbá a békefront ránkeső szakaszát törhetetlen barátságban a hatalmas Szovjetunióval és minden baráti néppel, szüntelenül szépítve, gazdagítva életünket és szilárdan haladva a szocializmus építésének útján.

A vasutasnap tiszteletére



A „2000 tonnás" mozgalomban 1909 tonnás vonatot továbbított augusztus 10-én Debrecenből Sztálinváros rendeltetéssel Kiss Antal sztahanovista mozdonyvezető Ratku János és Szász Máté munkaérdemrendes fűtőkkel. A túlsúlyos vonatot Munkácsi László vonatvezető és brigádja, a szakma kiváló dolgozói kísérték. Az állomás kultúrbrigádja zeneszóval búcsúztatta őket.

A munkás-paraszt találkozóra készülnek Pécs állomáson

Augusztus 20-át *Pécs* állomás dolgozói együtt akarják ünnepelni a dolgozó parasztsággal. Az alkotmány ünnepére meghívták a *bodai* termelőszövetkezet tagjait, akiket már hosszú ideje segítenek munkájukban. A patronált szövetkezet dolgozóival a találkozón mégjobban elmélyítik a kapcsolatokat.

A találkozón bemutatják a dolgozó parasztságnak az állomás munkáját is, különösen a mezőgazdasági termékek szállítását. A dolgozó parasztok láthatják majd, hogy a vasutas dolgozók milyen gondos, gyors munkával juttatják el a gabonát a rendeltetési helyére.

A találkozó alkalmából az állomás kultúrgárdája gazdag műsort mutat be.

LEITI FERENC. Pécs

Öt békekölcsön sorsolás lesz a második félévben

Szeptember 18-án *Egerben* tartják a *Negyedik Békekölcsön* harmadik, október 20—23-a között *Veszprémben* a *Második Békekölcsön* hetedik sorsolását. Novemberben két húzás is lesz. 13-án kerül sor *Budapesten* az *Ötödik Békekölcsön* első, majd 26 és 29 között *Miskolcon* az *Első Békekölcsön* kilencedik sorsolására. *Székesfehérvárott* december 30-án tartják a *Harmadik Békekölcsön* ötödik húzását.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Fordítsunk több figyelmet a középvezetők munkájára, segítésére

A vasút szerteágazó munkaterületein száz és száz középvezető irányítja a nehéz és sokrétű vasúti munkát. Irányító tevékenységük, személyes példamutatásuk döntően kihat arra, hogy a vasutas dolgozók hogyan valósítják meg a párt politikájából adódó feladatokat. Bátran állíthatjuk, hogy *a vállukon nyugszik a vasúti munka lebonyolításának fő feladata, az utasításszerinti szervezett munka, ők biztosítják a hatáskörük alá rendelt dolgozók felajánlásainak megvalósításához szükséges technikai feltételeket, rajtuk múlik elsősorban a szilárd munkafegyelem.*

A középvezetők — akiket a termelés és szállítás alsó parancsnoki karának is nevezünk — eredményes munkáján dől el végső soron, hogy a vasutas dolgozók hogyan teljesítik a szállítási feladatokat, mennyire emelik a termelékenységet és milyen sikeresen valósítják meg a gazdaságos szállítás, az önköltségcsökkentés feladatait.

Adjunk pártmegbizatást a középvezetőknek

Nagyon fontos, hogy a vasutas pártszervezetek állandóan gondoskodjanak a középvezetők politikai neveléséről, serkentsék őket szakmai tudásuk bővítésére és biztosítsák munkájuk politikai segítését. A debreceni igazgatóság területén működő vasutas pártszervezetek egyrésze helyesen látja el ezt a feladatát. Számos pártszervezet egyrészüket párt- és tömegszervezeti funkcióval bízza meg. A *debreceni fűtőházban* például a

kommunista középvezetők többsége aktív pártmunkát végez.

Résztvesznek a párt-végrehajtóbizottság munkájában, az alapszervezetek vezetőségében dolgoznak, sokan közülük propagandisták. Igy közvetlen kapcsolatuk van a pártszervezetek vezetőségeivel és politikai megbízatásaikat ellátva nagyobb felelősséget éreznek a termelésért is. A politikai munkába bevont középvezetők nehézségeik esetén fokozott bizalommal kérik a pártszervezetek segítségét, amely természetesen nem is marad el.

Számos pártszervezetünk vezetősége pártaktíva értekezleteken ismerteti előttük a párthatározatokból rájuk háruló feladatokat, útmutatást ad azok végrehajtásához. *Záhonyban a párt-végrehajtóbizottság rendszeresen megbeszéli velük a terveljesítés feladatait, a meglévő hibák kijavításának módszereit.* Ez a tevékenység nagymértékben járult hozzá ahhoz, hogy *Záhony* állomás és fűtőház ebben az évben a tervét élüzem színten teljesítette. A középvezetők felelősségérzetének növelése érdekében alapszervezeti vezetőségi üléseken

rendszeresen beszámoltatnak egy-egy középvezetőt

üzemrésze munkájáról. A beszámoltatások után a vezetőség határozatot hoz és a végrehajtandó feladatokat népnevelő-értekezleteken is ismertetik, hogy azok elősegíthessék a középvezetők munkáját.

Több pártszervezetünk vezetősége egyénileg foglalkozik a középvezetőkkel. Ez a módszer hozzásegíti a pártvezetőségeket ahhoz, hogy közelebbről megismerjék munkájukat, magatartásukat, családi életüket és segítséget nyújtsanak az esetleges problémák megoldásához. *Az egyéni foglalkozások gondos, körültekintő, alapos munkát igényelnek, de megérik a fáradságot, mert hatásuk meglátszik a javuló termelési eredményekben.*

A segítés elsősorban a munkahelyen történjen

A vasútnál a középvezetői munkakörök egész sora található (forgalmi szolgálattevő, tolatásvezető, művezető, pályamester, előmunkás stb.). Munkájuk ellenőrzésére és segítésére elsősorban a munkahelyen, termelés közben kell nagy gondot fordítani. *Debrecen* fűtőház párt-végrehajtóbizottságának és alapszervezeti vezetőségeinek tagjai *rendszeresen felkeresik őket munkahelyeiken és ott beszélik meg velük észrevételeiket.* Itt lassan rendszeressé válik az is, hogy a középvezetőket

meghívják a népnevelő-értekezletekre,

ahol elmondják, hogy miben kérik a népnevelők segítését.

Legtöbb pártszervezetünk nagy gondot fordít arra, hogy résztvegyenek a pártoktatásban. *A marxizmus—leninizmus alapjainak ismerete nélkül egyetlen gazdasági vezető sem lehet igazán jó szakember szocializmust építő társadalmunkban. Csak a marxizmus-leninizmus tanításának birtokában lehet megérteni és harcolni azokért a nagyszerű célokért, melyeket pártunk III. kongresszusa és a Központi Vezetőség határozatai elénk tártak.*

A pártszervezeteknek ezeket az elvtársakat politikai tudásuk állandó fejlesztése mellett arra is nevelni kell, hogy állandóan fejlesszék műszaki és szakmai tudásukat. E cél érdekében a pártbizottságok irányításával a Debreceni Járműjavító ÜV-nél, Debrecen fűtőházánál és állomáson a középvezetők részére

havonta műszaki tanácskozásokat tartanak.

Jobban használjuk fel a középvezetők tapasztalatait

Most, amikor a vasutas dolgozók előtt az őszi forgalom hatalmas feladata áll, még fokozottabb figyelmet kell pártszervezeteinknek fordítaniuk a középvezetők munkájára, segítésére. Nem tűrhető, hogy egyes pártszervezetek ne beszéljék meg velük nehézségeiket, ne adjanak tanácsokat, segítséget a meglévő hibák kijavításához. Feltétlenül *változtatni kell azon is, hogy egyes pártszervezetek csak nagyritkán ismertetik előttük a párthatározatokból adódó feladatokat és nem kérik ki véleményüket, javaslatukat azok megoldásához.* Sok helyen elnézik a pártszervezetek, hogy a középvezető megtűri a hanyag, fegyelmezetlen munkát, amely a munkafegyelem lazulásához és nem egy esetben balesethez vezet. Ez a helyzet áll fenn többek között *Nyiregyháza* és *Püspökladány* állomáson.

Sok esetben előfordul az is, hogy a pártszervezetek sem ösztönzik a középvezetőket a munka jobb megszervezésére, a munkaverseny színvonalának emelésére, a dolgozókkal való politikai foglalkozásra. Különösen megmutatkozik ez a pályafenntartási szakszolgálatnál, ahol a legtöbb esetben fordul elő, hogy a pártszervezetek elhanyagolják e fontos munkaterületen dolgozók nevelését. Ezek a pártszervezetek még nem ismerték fel, hogy a középvezetőkön múlik a dolgozók nagy tömegének lelkes, fegyelmezett munkája, tervteljesítése. Hogy mennyire így van, bizonyítja *Munkácsi* László elvtárs, debreceni vonatvezető példája, akinek irányításával vonatkísérő csapata minden tagja elnyerte a Szakma kiváló dolgozója jelvényt.

Feltétlenül szólni kell még arról, hogy nagyon kevés az olyan pártszervezet, amely a középvezetők figyelmét rendszeresen ráirányítja a fiatal vasutasok szakmai és politikai nevelésére. Említésre méltó e téren *Záhony* párt-végrehajtóbizottságának tevékenysége, amely szívós felvilágosító munkával elérte, hogy a középvezetők megértve a fiatalok nevelésének fontosságát, rövid idő alatt olyan fiatal szakembereket neveltek, akik a legnehezebb munkaterületeken is megállják a helyüket. E példa követésre méltó valamennyi pártszervezetünk számára.

Minden pártszervezetünknek a gazdaságos szállításért harcolva, ki kell szélesítenie és rendszeresebbé kell tennie a középvezetőkkel való foglalkozást. *Időközönkint össze kell hívni őket tanácskozásokra és fokozottabban fel kell használni a munkához mérhetetlenül gazdag tapasztalataikat.* Jobban ki kell hangsúlyozni a szolgálati helyeken szerepüket, növelni kell tekintélyüket és felelősségüket. El kell érni, hogy a vasutas pártszervezetek munkájában, gyakorlati tevékenységében mindenkor érvényre jusson az, hogy pártunk és kormányunk megbecsüli és rendkívül fontosnak tartja a középvezetők munkáját.

Szilágyi Sándor,
a debreceni politikai osztály PTO vezetője

Nemzetközi ÉLET

Személy- és árufuvarozási konferencia Berlinben

A *Szovjetunió*, a *Kínai Népköztársaság*, a *Koreai Népköztársaság*, *Lengyelország*, *Csehszlovákia*, a *Német Demokratikus Köztársaság*, *Románia*, *Bulgária*, *Mongolia*, *Albánia* és *Magyarország* vasutainak küldöttei július 1-től 30-ig tartották Berlinben a nemzetközi személy- és árufuvarozási egyezmények harmadik rendes revíziós konferenciáját. A konferencia több mint 120 küldötte sok fontos módosítást határozott el az egyezményekben, valamint az azokhoz tartozó díjszabásokban és szolgálati utasításokban, amelyeket a fejlődő gazdasági élet, a megélénkült kereskedelem és árucsereforgalom zavartalan lebonyolítása tett szükségessé.

A konferencia 11 bizottságát az az irányelv vezérelte, hogy a külkereskedelmi vállalatok és a vasutak dolgozóinak a legegyszerűbb kezelést biztosító szabályozásokat dolgozzanak ki, amelyek kizárják a többféle értelmezés lehetőségét, ami sokszor áldatlan vitákat okozott a fuvaroztatók és a vasút végrehajtó szervei között.

Fejlődést jelentenek az *Egységes Átmeneti Díjszabásban* végrehajtott egyszerűsítések, amelyek létrehozásuk óta a demokratikus tábor külkereskedelmi és általános gazdasági életének fontos tényezőivé váltak.

A konferenciának különös jelentőséget adott a *Vietnami Demokratikus Köztársaság* vasutjának felvétele, továbbá az, hogy a fuvarjogi, díjszabási, valamint a forgalom lebonyolításával kapcsolatos szolgálati utasítások felülvizsgálatán kívül elsőízben ültek össze a műszaki szakértők a vasúti gördülőanyag, valamint a jelzések egységesítésére.

Elhatározták a konferencián az egyezmények végrehajtásával megbízott ügyvezetőségi iroda öt szakértővel történő megerősítését, akiknek feladata lesz a műszaki egységesítés továbbvitele, valamint a nyugati vasúti szervezetekkel a koordináció fenntartása.

A magyar vasúti delegációt *Csanádi György* elvtárs, vezérigazató vezette és a magyar vasutak nevében a felülvizsgált egyezményeket és szabályzatokat ő írta alá.

VASUTASLEVÉL JAPÁNBA

Augusztus 6-án volt tíz esztendeje, hogy az amerikaiak *Hiroshima* városára ledobták az első atombombát. A robbanás sok tízezer gyermek, férfi, nő halálát okozta. Ezen a napon az egész békét akaró emberiség tiltakozott a háború ellen és követelte az atombomba gyártásának betiltását, az atomerő békés felhasználását.

A Szegedi Igazgatóság dolgozóinak békebizottsága nevében *Hódi Sándor* és *Szélpál István* a következőket írták *Kojima Jasuchirenek*, a Japán Béketanács titkárának; idézve a hiroshimai borzalmakat:

„... Ennek a robbanásnak emlékei még most is élnek világszerte, elevenek a katasztrófát túlélt hiroshimai japán embertársaink és gyermekeik szívében, akik közül többen az atombomba okozta különféle betegségekben szenvednek. A népek százmillióri szerte a világon borzadva gondolnak erre a szörnyű emlékre és minden erejükkel küzdenek azért, hogy ez ne ismétlődhessen meg.

A békeszerető emberek százmillióri emelik fel tiltakozó szavukat az atom háborús célokra való felhasználása ellen. Ezek közé tartozunk mi is, magyar vasutasok, a Szegedi Igazgatóság dolgozói. Jól emlékszünk Hiroshimára és amikor részvétel gondolunk a tíz év előtt elpusztult japán embertársainkra, a leghatározottabban követeljük az atomfegyverek gyártásának betiltását, hogy a hiroshimai szörnyűségekhez hasonló soha többé ne fordulhasson elő.

Kérjük Önöket, japán békeharcosokat és Önökön keresztül az egész japán népet, folytassák tovább bátor harcukat a fegyverkezés csökkentéséért, az atomfegyver betiltásáért, a béke megőrzéséért.“

Sürgősen meg kell találni a géprevárások csökkentésének módját Szombathelyen

„Akármelyik ujjunkat harapjuk meg, mindegyik fáj“ — éppen ez a meglehetősen megalkuvó mondat üti meg a fülünket, amikor belépünk a szombathelyi fűtőház mozdonyfelvigyázói szobájába. *Koltai* elvtárs, mozdonyfelvigyázó beszél telefonon *Koller* elvtárssal, az igazgatósági mozdonyirányítóval. S bizony a hosszúra nyúlt beszélgetésből az derül ki, hogy sokszor „meg kell harapni valamelyik ujjunkat“. A képletes beszéd a valóságban azt jelenti, hogy a fűtőház nagy, de nem mindig sikeres harcot vív a géprevárások ellen.

Melyik lenne az a vonat, amelyiknek legkevésbé „fáj“, ha nem kapja meg időben a gépet? — ez itt a fő kérdés s a fűtőház, ahol pillanatnyilag ötvenketten vannak szabadságon és emiatt munkaerőhiánnyal is küzd, aligha tud a közeljövőben olyan választ adni, hogy „megszüntettük a géprevárásokat.“ Pedig az őszi forgalom idejére legkésőbb — de lehetőleg már most — ezt a választ várja tőle az állomás, amely cserébe hajlandó megígérni, hogy a napi átlagos egy vonatravárást megszünteti.

Ne ismétlődjenek meg a tavalyi hibák!

Természetesen az ilyen „ha te, én is“ játék egyáltalán nem alkalmas arra, hogy gyökerében irtsa ki az őszi forgalomból a legsúlyosabb hibát, a vonatok géprevárását. Itt, ahol nemcsak tehervonatok, hanem gyakran még személyvonatok is várnak gépre, sokkal mélyebben, erélyesebben kell a hibákhoz nyúlni.

— Tavaly az őszi forgalom idején teljes volt a torlódás állomásunkon — mondja *Szalai László* elvtárs, állomásfőnökhelyettes. — Előfordult, hogy tíznapos leadási, négynapos feladási elegyünk volt, idegen kocsik álltak két-három napig. Az idén nem szabad ismétlődniük a tavalyi hibáknak. Mi is sokkal jobban akarunk dolgozni, továbbra is meg akarjuk tartani az első két negyedévben elért élüzem címet, aminek a tehervonatok menetrend szerinti indításának kivételével júliusban is megfeleltünk.

És itt meg kell állnunk egy pillanatra. Elgondolkoztató, hogy a második negyedévi eredmények alapján egyedül a fűtőház nem tarthatott Szombathelyen élüzem ünnepséget. A forgalom, a pályafenntartás, a járműjavító többszörös élüzemek, a vontatás még egyszer sem volt az. Kétségtelen, hogy a fűtőház helyzete nem könnyű. A nehéz terep, a rövid vonalak, a szűkreszabott mozdonyfordulási idő — amelyeket a forgalmi szolgálat gyakran nem biztosít — mind a fűtőház eredményeit befolyásolják. De belső bajok is vannak, elsősorban a fegyelem körül. A szabadság, vagy betegség címén távollévő ötvenkét dolgozó, a vezénylések miatti folytonos zúgolódás, a szerelési idők elnyújtása fegyelmi lazaságokra vallanak.

Szombathely, Celldömölk, Tapolca ...

Az idő megérett arra — augusztus közepét írjuk —, hogy sokkal nagyobb erővel vegyék fel a harcot Szombathelyen, de az igazgatóság többi fűtőházánál is — főleg a celldömölkinél és a tapolcainál — a géprevárások ellen. A veszélyt, amit a jelenlegi géprevárások jelentenek, igazi nagyságában kell meglátnia az igazgatóságnak is.

— Az idén több gép van az igazgatóság területén, mint tavaly volt — mondja, mégpedig megnyugtató szándékkal *Horváth József* elvtárs, az igazgatósági tervosztály vezetője. Pedig egyáltalán nem megnyugtató, ha több gép jelenlétét nemigen lehet észrevenni a géprevárások számának alakulásánál. Az igazgatóságnak, elsősorban a IV., de a III. osztálynak és a tervosztálynak is a legsürgősebben revízió alá kell venni a gépekkel való gazdálkodást, hogy megtalálják a fonalnak azt a végét, amelyiknél fogva fel lehet göngyölíteni a géprevárásokat.

Hetven darab középjavítás terven felül

A *Debreceni Járműjavító* kocsiosztályának dolgozói a vasutasnapra tett vállalásaikat teljesítették, és most lankadatlan lendülettel küzdenek azért, hogy az alkotmány ünnepére vállalt munkát is hiánytalanul elvégezzék. A futórészleg dolgozói arra tettek vállalást, hogy az alkotmány ünnepéig 70 középjavításos kocsi futómunkálatait végzik el. A vállalást háromnegyedrészben már teljesítették, sőt határidőre valószínűleg túl fogják teljesíteni. *Zelenka András* ifjúmunkás brigádja az alvázrészlegben megfogadta, hogy augusztusi tervét 19-re, az alkotmány ünnepére befejezi. A Zelenka-brigád jól dolgozó tagjai patronálják kisebb szaktudású társaikat, hogy a vállalást teljesíteni tudják. *Szelei Sándor* reszortvezető vállalta, hogy reszortjában igazolatlan mulasztás nem lesz, az önköltséget két százalékkal csökkentik.

(Keserű László leveléből.)

Túlsúlyos irányvonatok indulnak a Nagybátonyi szénosztályozó alól

A nagybátonyi szénosztályozó tornya, a Bányakészletező Vállalat új emeletes raktárháza mellett egészen eltörpül a fák mögé bújt felvételi épület. Csillék surrognak a drótkötélpályákon, itt fut össze a bányavonalak keskenyvágányú hálózata s az osztályozó fekete torkából szüntelenül zuhog a vasúti kocsikba a szén.

Az osztályozó alatti öt beállítóvágányon gyors egymásutánban adják át helyüket egymásnak a kocsik. A kihúzóvágányon gyors ütemben folyik a rakott kocsik mérlegelése, a szénrakományok meszelése.

— *Két irányvonat készül jelenleg az osztályozó alatt* — mondja *Kocsárdi* elvtárs, a bánya szállítási irányítója. — *Az egyik Debrecenbe, a másik Rákosra megy. Mai harmadik irányvonatunk, a ferencvárosi, már indulásra készen áll az állomás hatodik vágányán.*

— Naponta rendszeresen három irányvonat indul? — kérdezzük.

— Sajnos, ezt még nem tudtuk elérni — hangzik a válasz —, pedig a vasutas dolgozók és a bánya együttes törekvése az, hogy minél több távolsági vonatot állítsunk össze. Jelenleg átlagosan napi két irányvonatunk van. A harmadik összeállítását, ahogyan én látom, legtöbbször az akadályozza, hogy későn kapjuk a diszpozíciókat.

— Van azonban egyéb akadálya is annak, hogy több irányvonatot tudjunk képezni és főleg annak, hogy mindig minőségileg rendezett, lépcsőzetes irányvonatot tudjunk indítani — veszi át a szót *Bodon Géza elvtárs*, állomásfőnök. — Az egyik akadály a Bányakészletező Vállalat fatelepe. A vállalat ugyanis a bányafaanyagokat az osztályozó alatti vágányok meghosszabbított részén rakja ki, de úgy, hogy nemcsak hogy ürszerelvényt nem hagy, hanem teljesen eltemeti a vágányokat, amelyeken pedig üres kocsikat tudnánk tárolni, másnap pedig olyan állomási sorrendben, ahogyan a rakodásnál szükségünk lenne rá. *Jó lenne, ha felsőbb kereskedelmi szerveink intézkednének, hogy ezek a vágányok felszabaduljanak* azért is, mert a farakományok alatt teljesen tönkremennek.

— A másik kérésünk pedig az, hogy *állomásunk hatodik vágányát, az indulási vágányt, hosszabbítsák meg.* Sokszor kértük már ezt, mert a vágány kis — 86 tengelyes — befogadóképessége miatt igen sokszor meg kell osztanunk már indulásra kész 100—120 tengelyes vonatokat.

— A nehézségek ellenére mindig *túlteljesítjük irányvonati tervünket* — jegyzi meg *Nagy Lajos Áron* elvtárs, tervhivatalnok. — Augusztusra 55 irányvonatot ír elő a terv, augusztus 10-ig már 21-et küldtünk el, a vasutas napig pedig 30-at indítunk, tehát tervünk teljesítésében 115 százalékra fogunk állni. A bányász elvtársak a jó együttműködés bizonyítékaként vállalták, hogy vasutasnapi műszakot tartanak s ezzel is hozzásegítenek bennünket felajánlásunk teljesítéséhez, egy 150 tengelyes ferencvárosi túlsúlyos irányvonat összeállításához.

Vasutas-bányász együttműködés

— Egyébként — a vasútüzemi értekezlet irányelveinek megfelelően — nemcsak arra törekszünk, hogy több irányvonatunk legyen, hanem arra is, hogy *minél több túlsúlyt továbbítsunk* velük. Irányvonataink eddig 11 263 tonna túlsúlyt vittek. augusztus 5-én például a szolnoki irányvonat 1834 tonnát, 8-án a ferencvárosi 1765 tonnát továbbított a megállapított 1500 tonna helyett.

— Most — mondják búcsúzóul, túlkiabálva az osztályozó dübörgő zaját —, a bányász elvtársak segítenek minket vasutasnapi felajánlásunkban Azután mi igyekszünk minél jobban segíteni őket bányásznapi vállalásaik teljesítésében.

MEGVÁLTOZOTT ÉLETÜNK TÜKRE AZ ALKOTMÁNY

52. §. „A Magyar Népköztársaság különös gondot fordít az ifjúság fejlődésére és nevelésére"

Az ifjúság a mi jövőnk, a mi reménységünk. Pártunk május 27-i határozata, a DISZ II. kongresszusa és a vasúton megtartott ifjúsági értekezletek a parancs erejével állították elénk az ifjúság nevelésének ügyét. Meg kell találnunk azokat a módszereket, amelyekkel a fiatal nemzedéket vidám, bátor, ügye igazában hívő, nehézségektől vissza nem rettenő, minden akadály legyőzésére kész emberekké és hivatásukat szerető vasutasokká neveljük.

Az ifjúság nevelése megtisztelő feladat.

Nagy szakértelmet, alapos emberismeretet kíván — ezért nem elégedhetünk meg kész formulákkal, gépies utasításokkal, hanem egyénileg kell megismernünk a fiatalokat. Nem lehet olyan gazdasági vagy egyéb hivatalos feladat, amely háttérbe szoríthatná a vezetők felelősségérzetét az ifjúság nevelésénél. Az aktáknál, a jelentéseknél, a mindennapi ügyeknél előbbrevaló, hogy *a fiatalokat a vasutasság első soraiba emeljük*, hogy már most, az őszi forgalomban ott lássuk őket az első vonalban. *Féltő gondossággal kell őrködnünk afelett, hogy az alkotmányban biztosított jogokkal maradéktalanul éljenek a fiatalok.* Álljunk mellettük a tanulásban, a munkában, szórakozásaikban, tegyük életüket olyanná, amilyen életet mi szerettünk volna magunknak ifjúkorunkban, amilyet saját gyermekeinknek akarunk.

Ifjúságunk zöme becsületes, munkáját, tanítóit, az idősebbeket megbecsülő fiatal. Ezek

a fiatalok igen sok örömet szereznek nevelőiknek,

amikor jó eredményeik alapján felsőbb dicséretben részesülnek, magasabb beosztásba kerülnek. Állomásunkon *Lábas Mihály* váltóőr mellé volt beosztva *Brenner Ferenc* váltóőr tanuló. A jó nevelőmunka eredményeként hat hét alatt kiváló minősítéssel tette le a váltóőri vizsgát, majd rövidesen a távírda és a forgalmi vizsgát. Idősebb dolgozóink jó nevelő, előkészítő munkáját dicséri az is, hogy tiszti és segédtiszti tanfolyamon résztvett fiataljaink közül *Dénes Ferenc* tanfolyamelsőként. *Sallai István, Szabó László, Kiss Dezső* és *Horváth Gábor* pedig osztály-elsőként végezték el a tanfolyamot. A bizonyítványok átadásakor *a tanulók együtt örültek tanítóikkal*, akik első lépéseiket irányították a vasútnál.

Hosszú szakvonali gyakorlatom alatt azt tapasztaltam, hogy

egyetlen fiatal sem „reménytelen ügy".

Meg kell találni a hangot, amely visszacseng bennük. Az állhatatosság, a szorgalom, a fegyelmezett magatartás, a hűség a néphez, a haza szeretete — mindezek a szép tulajdonságok akkor bontakoznak ki igazán a fiatalokban, ha *megtalálják helyüket a szocializmust építő társadalom közösségében.* A DISZ-szervezetek elsőrendű feladata, hogy a fiatalokat bevezessék a közösségi életbe, de a DISZ-szervezet nem tud teljes egészében megfelelni ennek, ha nem kap *erős, következetes támogatást a pártszervezettől, a szakmai vezetéstől.* Állomásunkon a DISZ-szervezet így, kölcsönös segítségadással találta meg a módját a fiatalok egységbe tömörítésének. Mind több fiatal vesz részt a közös kirándulásokban, tapasztalatcseréken, színházlátogatásokon. Nagyon sok fiatal így találta meg az utat a DISZ-hez is, úgyhogy állomásunkon ma már alig egy-két — főként újfelvételes vagy újonnan odahelyezett — fiatal nem tagja az ifjúsági szövetségnek.

Hiba még, hogy amikor az ifjúság neveléséről beszélünk, sokszor csak a fiatal férfi dolgozókra gondolunk. Sok fiatal nő is dolgozik a vasúton — állomásunkon is három forgalmi szolgálattevő nő teljesít igen eredményes szolgálatot, tartalékos tisztünk is nő. *Takács Katalin*, aki valamennyi forgalmi beosztásban megállja a helyét. A vasutas dolgozó nőknek is ott kell lenniük az őszi forgalom sikeréért küzdő vasutasok soraiban, segítsük hát az ő munkájukat is legjobb tudásunk szerint.

Augusztus 20-án *fogadjuk meg, hogy alkotmányunk 52. §-ának szellemében különös gonddal, szívesen, szeretettel foglalkozunk fiatal dolgozóinkkal.*

Varga József állomásfőnök.
Várpalota

ÜDVÖZLET A VARSÓI VIT-RŐL

A varsói Világifjúsági Találkozón résztvevő négy vasutas ifjúmunkás nevében forró elvtársi üdvözletemet küldöm az otthon dolgozó vasutas fiataloknak.

A Varsóban töltött napok, a világ ifjúságának felénk áradó szeretete, a gyönyörű ünnepségek sorozata életünk leggazdagabb élményét jelenti. Igérjük, úgy teljesítjük megbízatásunkat, hogy a magyar fiatalok iránti szeretet még forróbb legyen, a világ fiataljai győződjenek meg még erősebben a mi törhetetlen békeakaratunkról, ismerjék meg még behatóbban a magyar ifjúság felszabadult, boldog életét.

Természetesen mi is igyekszünk minél több tapasztalatot gyűjteni, megismerni a külföldi fiatalok, köztük a vasutas ifjúság életét. Már eddig is sok érdekes és hasznos élménnyel gazdagodtunk, amelyekről otthon majd bőségesen beszámolunk. A napokban lesz a különböző nemzetek vasutas fiataljainak találkozója, amely a szakmai tapasztalatok átadásán kívül még jobban elmélyíti kapcsolatainkat a többi nemzet vasutas fiataljaival. Erről a találkozóról legközelebb részletesen beszámolok.

Varsóban még néhány helyen látszik a háború borzalmas pusztítása. De a romok mellett már túlsúlyban vannak a békés építő munkát hirdető alkotások. Egész városrészek épültek a romok helyén, s a lengyel nép békealkotásai fölé mint a béke, a népek közötti barátság szimbóluma emelkedik a szovjet nép gyönyörű ajándéka, a Tudomány és Kultúra Palotája. Nem lehet szavakkal érzékeltetni, milyen élményt jelent ennek a hatalmasságában is finomvonalú épületóriásnak a puszta megpillantása is, hát még ha végigjárjuk termeit. A Tudomány és Kultúra Palotája még jobban megerősít bennünket abban a tudatunkban, hogy életünk egyedüli helyes útja és célja a béke harcos védelme, a szocializmus felépítése.

A vasutasnapra őszinte jókívánságainkat küldjük a vasutas fiataloknak, valamennyi vasutas dolgozónak. Kívánjuk, hogy a fiatal vasutasok számára a vasutasnap legyen új erőforrás az őszi forgalom sikeréért vívott harchoz. A vasutas fiatalok álljanak az őszi forgalom sikeréért vívott harc első vonalában s jó munkájukkal szilárdítsák tovább a béke táborának erejét.

Papp Tibor,
Várpalota állomás DISZ-titkára, a vasutas fiatalok VIT-küldötte.

Látogatás az Anyagvizsgáló Főnökségen

53.§. „A Magyar Népköztársaság hathatósan támogatja a dolgozó nép ügyét szolgáló tudományos munkát..."

Hetvennyolc évvel ezelőtt, *Grittner Albert* vasúti mérnök kezdeményezésére egy intézetet létesítettek a vasúton, amelynek célja az volt, hogy a vasút részére szállított anyagokat tudományos gondossággal megvizsgálják: megfelelnek-e azok az előírt műszaki szabványoknak, előírásoknak.

Az intézet munkája rendkívül sokoldalú. Tevékenysége a legszorosabb összefüggésben van a forgalom sikeres lebonyolításával. Itt vizsgálják meg kellő alapossággal a vas- és a színesfém szilárdságát, az anyagok szakító szilárdságát, minőségét, tartósságát. Az intézet dolgozóinak lelkiismeretes munkájától függ sok tekintetben a műhelyi munka eredménye, hiszen

a jóminőségű anyag segíti a szállítási feladatok végzését,

a rosszminőségű pedig gátolja azokat.

Hosszan lehetne beszélni a textilcsoport, a vas- és fémvizsgálók, a színesfém, a vízvizsgálók, a szénátvevők, a röntgenosztály, a festék- és olajszállítások anyagát ellenőrző csoport, a mechanikai és metallográfiai csoport munkájáról.

Egy-két mozaik: a textilcsoportnál vízhatlansági próbát tartanak. Egy tízszer-tíz centiméter nagyságú esőköpenydarabot vetnek alá 10—12 órán át nagy víznyomásnak. A kitűnő anyag tartja magát, nem gyöngyözik át a víz. A szakítás próbánál 73 kg terhelés helyett 75 kg-nál szakad a 75 százalék gyapjút tartalmazó cordszövet. A vas- és fémcsoport a vas mangán-, szén-, foszfortartalmát vizsgálja kémiai módszerekkel.

A színesfémvizsgálók elektrolizis útján határozzák meg: miből állították össze a vasútnak szállítandó anyagot. *Nagy Ervin* és *Szamosközi Zoltán* valósították meg az intézetben a mágneses keverőt. Ezzel gondosabb analitikai munkát lehet végezni. A tudományos munkatársak vizsgálataik során a fotométertől, a metallográfiától, az ultraszonikus vizsgálatokig az ismert

korszerű eljárások valamennyi fajtáját alkalmazzák

az intézetben.

Népi államunk a felszabadulás óta új berendezésekkel, műszerekkel segíti az intézet munkáját. PH-mérő, vezetőképességmérő készülék, ultraszonikus berendezés, új röntgenlaboratórium stb. segíti a még eredményesebb vizsgálatot. A tudományos munkatársak hálája az új utak keresésében, kitűnő találmányokban mutatkozik meg, ilyen például *Bereznai Oszkár* Kossuth-díjas mérnök pályafenntartási mérőkocsija.

Az Anyagvizsgáló Főnökség minden dolgozója segíti a vasút nagy erőpróbáját, az őszi forgalmat azzal, hogy lelkiismeretesen vizsgálja a vasút részére szállított anyagokat, s csak akkor engedi felhasználni, ha az minden tekintetben megfelel a követelményeknek.

Magyar vasutas levele Heringsdorfból

46. §. A Magyar Népköztársaság biztosítja a dolgozóknak a pihenéshez és üdüléshez való jogát.

Sziklai László elvtárs, a ferencvárosi fűtőház kocsijavító műhelyének főművezetője az elmúlt napokban levelet küldött szakszervezetünk elnökségéhez a Német Demokratikus Köztársaság egyik legszebb tengerparti üdülőjéből, *Heringsdorfból*. Levelében ezeket írja:

„Engedjék meg az elvtársak, hogy hazatérésem előtt köszönetet mondjak a szakszervezetnek azért, hogy munkám jutalmául két heti kellemes pihenést tölthettem az NDK keletitengeri üdülővárosában, Heringsdorfban.

Ez a gyönyörű kis város, mint ezer más üdülőhely a múltban, a kapitalista tőkés társadalom szórakozóhelye volt és munkásember csak megtűrtként, mint kiszolgáló személyzet kerülhetett ide. Ma már a német dolgozók pihenő- és szórakozó helye, ahol velük együtt magyar, bolgár, román, csehszlovák, nyugatnémet, holland, angol és luxemburgi dolgozók szórakoznak, üdülnek.

A felejthetetlen napok alatt saját szemünkkel láttuk a fasizmus pusztításai után rohamosan újjáépülő demokratikus Németország nagyszerű átalakulását, főként Berlin, Drezda térségében. Voltunk Potsdamban, elhajóztunk Rügen és Hiddensee szigetekre is.

Valamennyiünk számára mégis az volt a legszebb élmény, amely a világ dolgozóinak összefogását és legyőzhetetlen békeakaratát tükrözte: a sokféle nép itt üdülő fiainak sok-sok felejthetetlen megnyilvánulása a népek testvéri összefogásáért, a béke megvédéséért. Ezeket bizonyították a fogadtatások, a kétheti együttlét, gondolataink kicserélése.

A heringsdorfi napok még inkább megerősítettek abban az elszántságomban, hogy hazámba visszatérve, az eddiginél is fokozottabb lendülettel dolgozzak a béketábor erőinek növeléséért, szocialista vasútunk építéséért és ezen belül az őszi forgalom feladatainak maradéktalan végrehajtásáért."

Jó eredmények a debreceni Törekvés SK VIT-jelvényszerző versenyein

A Törekvés SE debreceni elnökségéhez tartozó sportköreinél ünnepélyes külsőségek között kezdődtek meg a VIT jelvényszerző versenyek. Az első versenyen, a járműjavító sportkörének pályáján, a sportkör vezetői edzői, intéző és a városi elnökség tagjai szerezték meg a VIT jelvényt.

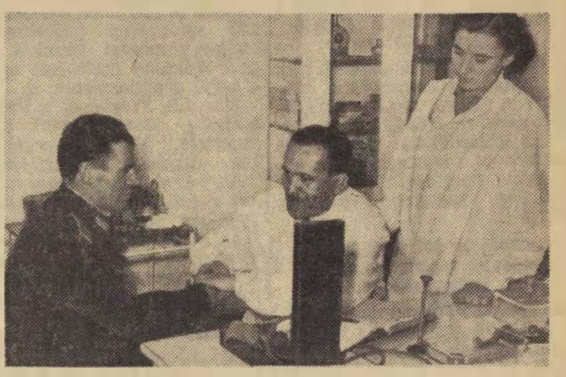
A sportkörök között külön verseny folyik azért, hogy melyiküknek lesz a legtöbb VIT-jelvényes tagja. Jelenleg az állomás sportköre áll az első helyen, 32 VIT-jelvénnyel. Utána sorrendben a járműjavító és a városi közlekedési dolgozók sportköre következik. Az összes debreceni Törekvés sportkörőknél eddig 178-an szerezték meg a VIT jelvényt.

Ugyancsak külön versenyeznek a jelvényekért a Debreceni Járműjavító DISZ alapszervezetei. A verseny alapfeltétele, hogy augusztus 20-ig az alapszervezetekhez tartozó fiatalok háromnegyed része szerezze meg a VIT jelvényt. A versenyben a három legjobb eredményt elérő DISZ alapszervezetet az üzemi bizottság és a Törekvés SE városi elnöksége vándorserleggel jutalmazza.



46.§. A Magyar Népköztársaság biztosítja a dolgozóknak a pihenéshez és üdüléshez való jogát. E jogot a Magyar Népköztársaság a törvényes munkaidő, a fizetéses szabadság és a dolgozók üdülésének megszervezése útján valósítja meg.

★ ★ ★



47.§. A Magyar Népköztársaság védi a dolgozók egészségét és segíti a dolgozókat munkaképtelenségük esetén. A Magyar Népköztársaság ezt a védelmet és segítséget széleskörű társadalombiztosítással és az orvosi ellátás megszervezésével valósítja meg.

★ ★ ★



50.§. A Magyar Népköztársaságban a nők a férfiakkal egyenlő jogokat élveznek.

★ ★ ★



52.§. A Magyar Népköztársaság különös gondot fordít az ifjúság fejlődésére és nevelésére; következetesen védelmezi az ifjúság érdekeit.

★ ★ ★



61.§. A haza védelme a Magyar Népköztársaság minden polgárának szent kötelessége.

Ifjúsági élet

A vasutasnap alkalmából kiosztották a hős lenini Komszomol ajándékait

A vasutasnap előtt bensőséges ünnepségre gyűltek össze a legkiválóbb vasutas ifjúmunkások a vasúti főosztály tanácstermében. Ez alkalommal osztották ki első ízben a hős Komszomol ajándékait a szocialista munkaversenyben legjobb eredményt elért DISZ-brigádoknak.

Az ünnepségen *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője üdvözölte a vasút kiváló ifjúmunkásait. Utalt arra a megbecsülésre, szeretetre, gondoskodásra, amelyben állásunk, pártunk részesíti a fiatalokat.

A dolgozó ifjúság túlnyomó többsége jó, lendületes munkával válaszol erre a megbecsülésre.

Emlékeztetett *Bognár* elvtárs a szovjet komszomolista küldöttség néhány héttel ezelőtti látogatására, amely még tovább szilárdította a magyar és szovjet vasutasok megbonthatatlan barátságát. Felhívta a magyar vasutas fiatalokat, hogy

használják fel még jobban a szovjet vasutasok gazdag tapasztalatait,

az általuk nyújtott segítséget, mert csak így tudnak megfelelni további nagy feladataiknak. Az átnyújtott ajándékokat fogadják úgy, mint a szovjet vasutas fiatalok forró baráti kézszorítását és a hős lenini Komszomol vasutas fiataljainak értékes ajándékai serkentsék további jó munkára az ifjú magyar vasutasokat.

Bognár elvtárs ezután felolvasta azoknak a DISZ-brigádoknak a névsorát, akiknek neve jó munkájuk jutalmául elsőként került a szovjet komszomolista küldöttség által ajándékozott, díszes kivitelű *Dicsőségkönyvbe*. A Dicsőségkönyvbe a következők nevét jegyezték be:

Szántó Zoltán, a Landler Jenő Járműjavító legjobb öntőbrigádjának a vezetője. Átlagteljesítményük 170 százalék. A legutóbbi vasgyűjtésnél 350 mázsa vasat és 75 kilogramm színesfémet gyűjtöttek. Önfeláldozó, lelkes munkát végez a fiatalok szocialista szellemű nevelésében.

Dancs Imre, a tapolcai fűtőház ifjúmunkása, a fűtőház legjobb brigádjának a vezetője. 130 százalékos teljesítmény mellett minőségi munkát végez. Brigádja segítséget nyújt a helyi gépállomásnak is.

Horváth Ferencné, a Szombathelyi Járműjavító ifjúmunkása. Mint esztergályos, 140 százalékos átlagteljesítményt ér el, selejtmentes munkát végez. Kiváló munkájáért 1955-ben tagjelöltnek vették fel. Mint bátor békeharcos részt vett az idei magyar békekongresszuson, lelkes munkát végzett a DISZ II. kongresszusának előkészítésében.

Balázs István Kiskunfélegyháza állomás ifjúmunkása. Mint szolgálattevő kifogástalan munkát végez, és kiváló DISZ-szervező.

Varsányi János, Békéscsaba állomás ifjúmunkása, a szakma kiváló dolgozója. A vele dolgozó fiatalok valamennyien elérték a sztahanovista szintet. Jó munkájáért 1954-ben tagjelöltnek vették fel.

Zelenka András, a Debreceni Járműjavító ifi brigádvezetője. Öt esetben sztahanovista oklevelet, kétszer sztahanovista jelvényt kapott. Brigádjának átlagteljesítménye 150 százalék. A szakmai és politikai oktatásban elért jó eredményeikért többször dicséretben részesültek.

Fekete Antal, a békéscsabai Alföldi Kisvasút fűtőház ifjúmunkása. Mint kiváló dolgozó, többször kapott jutalmat és dicséretet, a „kiváló vasgyűjtő" jelvény tulajdonosa.

Buki János, a nagykanizsai fűtőház ifjúmunkása. Mint vasesztergályos, állandóan minőségi munkát végez.

Musitz Ferenc, Dombóvár fűtőház ifi mozdonyvezetője. Szénmegtakarékossági tervét 114 százalékra százelegytonnakilométer-tervét 14 595 százelegytonnára teljesítette. Egy hónap alatt 4312 tonna túlsúlyt továbbított, javítási tervét 75 százalékra csökkentette.

Petneházi Lajos, az Északi Járműjavító ÜV lakatosa, átlagteljesítménye 150 százalék. Mint DISZ-tag, fegyelmezett munkájával kivívta az idősebb dolgozók elismerését.

Ezután került sor a különböző szakszolgálati ágak legjobb DISZ-brigádjainak a megjutalmazására. *Komszomol-jelvényt* kapott *Varga Balázs*, a debreceni fűtőház mozdonyvezetőjének DISZ-brigádja, mint a legjobb fűtőházi utazóbrigád. A *Komszomol vándorserlegét* kapta *Szücs József*, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ-brigádjának vezetője. A *Komszomol vándorzászlóját Pankász László*, Komló állomás kocsirendezőjének brigádja kapta. Ugyancsak vándorzászlót kapott *Botka János*, a Landler Jenő Járműjavító lakatos ifi-brigádjának vezetője. A leningrádi gócpont fiataljainak díszes képesalbumát *Bartus István*, Budapest Nugati-pályaudvari vonatvezető brigádja kapta. A Szovjetunió Országos Lokomotív Sportegyesületének emlékzászlaját a *záhonyi* DISZ-szervezet kapta a VIT jelvényszerző versenyben elért kiváló eredményéért. Ezután hatvan szépirodalmi könyvet osztottak ki a legjobb eredményt elért vasutas DISZ-tagok között.

A Komszomol ajándékainak kiosztása után *Németh József* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes szólt a fiatalokhoz, majd *Bognár Imre* elvtárs zárta be az ünnepséget. Zárószavaiban hangsúlyozta, hogy minden lehetőség megvan ahhoz, hogy a vasutas DISZ-szervezetek az ország élenjáró DISZ-szervezetei legyenek. Ez a kitüntetés, a szovjet vasutas fiatalok megbecsülése legyen ösztönző erő ahhoz, hogy a fiatalokból kialakuljon az új vasutas gárda.

HÍREK

— **Kultúrműsorral szórakoztatta** az utazóközönséget Szeged állomás és Szeged-Rókus állomás várótermében a szegedi Petőfi Kultúrotthon színjátszó csoportja. A vasutasnappal foglalkozó műsort nagy tetszéssel fogadta az utazóközönség.

— **Kisterenyei vasutas színjátszó** csoport sikerrel mutatta be a „Bújócska" című vígjátékot. Az előadást az alkotmány ünnepén megismétlik a községi kultúrházban, ahová meghívják a bányák dolgozóit és a község dolgozó parasztságát is.

— **Ujítási hónapot** szerveznek a Szolnoki Járműjavító dolgozói az V. Vasutasnap tiszteletére. Az újítási hónap eredményeit az őszi forgalom sikeres lebonyolításához használják fel.

— **Levélben köszöntötték** a Román Államvasutak temesvári igazgatóságának dolgozóit és a szovjet vasutasokat az V. Vasutasnap alkalmából a Szegedi Igazgatóság dolgozói.

— **Húszezer tonnával** több árut szállítottak irányvonatokkal a Pécsi Igazgatósághoz tartozó vasutasok az V. Vasutasnap tiszteletére.

— **Betonozott táncteret** készítettek a hódmezővásárhelyi vasutas dolgozók kultúrotthonuk udvarán a vasutasnap tiszteletére. A szentesi vasutasok szabadtéri színpadot és beton táncteret létesítettek vasutasnapi felajánlásként.

— **A „Pettyes" című** háromfelvonásos színdarabbal avatják a kiskunfélegyházi dolgozók fel a vasutasnapra elkészült új kultúrtermüket.

— **A tervezettnél százzal több** kocsi gördült ki a debreceni vasútállomásról a vasutasnapi műszak első napján.

— **Sportbemutatót** rendez mintegy 150 főnyi sportoló közreműködésével a vasutasnapon a szegedi Törekvés Sportkör. A bemutatón résztvesz a sportkör minden csoportja.

— **Seregélyesen**, az egykori Hadik kastélyban korszerű, százszemélyes, iskolaszanatórium jellegű fiúnevelő intézetet rendeztek be a vasutas gyermekek részére. A Vasútterv ező Intézet az év végéig elkészíti a nagyszabású átalakítás terveit, hogy jövő év januárjában megkezdődhetnek a munkálatok.

LAKÁSCSERE:

Elcserélném egy szoba összkomfortos budai társbérleti lakásomat — a peremváros területén is — vasúti dolgozóval. Érdeklődni lehet: Farkas Györgyné, Kossuth Lajos utca 17.

Budapest. XVII., rákoshegyi kétszobás, üvegverandás, kertes lakásomat elcserélném Budapest belterületén lévő kétszoba összkomfortos lakással. Érdeklődni lehet: Hajdú. Telefon: 12—02.

Elcserélném pestkörnyéken lévő, könnyen megközelíthető, egyszoba konyhás, komfortos főbérleti lakásomat hasonló pesti lakásért. Érdeklődni lehet: 8.30-tól 16 óráig a 338—175 telefonszámon.

Két levél a jegyvizsgálókról

I.

Úgy tudom, jegyvizsgáló elvtársaink versenyvállalásában az utasok figyelmes, előzékeny kiszolgálása is benne van. Mégis naponta előfordul, hogy amikor a Pécsre igyekvő utas véletlenül a vonatnak a bajai részében foglal helyet, amelyet Sárbogárdon lekapcsolnak, a jegyvizsgáló nem figyelmezteti, hogy a kocsi nem Pécsre megy. Következmény: *az utas iemarad Sárbogárdon, órákat vár a továbbutazásra és szidja a vasutat.*

Több figyelmet az utasok iránt!

Plank Antal
málházó,
Sárbogárd állomás

II.

„Gyorsabban mozogjunk, ne másszunk, mint egy reumás csiga!" Ezekre a szavakra riadtam fel a minap a Gj 844. sz. autóbuszon, amely nyolc órakor indul Komlóról Pécsre. Az autóbuszkalauz figyelmeztette ilyen *„kedvesen"* és *„figyelmesen"* a felszálló utasokat. Pár pillanat múlva, amikor jegyváltásra került a sor, ilyeneket hallottam: „Az elvtárs majd este *jelentkezzen* a garázsban a visszajáró pénzért". Tudniillik az utas szazforintossal akart fizetni. Az utitársak adták neki össze az aprópénzt, hogy ne kelljen majd este *„jelentkeznie"* a garázsban az *„udvarias"* kalauznál.

Vasutas egyenruhában voltam és úgy éreztem, valamennyi közlekedési dolgozó nevében szégyelnem kell magam az autóbuszkalauz udvariatlan beszédmodora miatt. Ugyanakkor jóleső érzés töltött el, mert arra gondoltam, hogy, ha merül is fel néha kifogás a mi vasutas jegyvizsgálóinkkal szemben, *nálunk ilyesmi lehetetlen.* Tapasztalatom szerint *kizárt dolog, hogy jegyvizsgálóink ilyen beszédmodorra ragadtassák magukat.* Azért is írom meg pécsi autóbusz-utazásom tapasztalatait a *„Szocialista Vasútért"* nak, hogy jegyvizsgáló elvtársaink olvassák: *hogyan nem szabad viselkedni az utasokkal.*

Görbe Zoltán
Komló állomás

★

Az utóbbi években kétségtelenül sokat javult jegyvizsgálóink magatartása és nagymértékben hozzájárul az utazás egyre javuló, kedvező körülményeihez. De éppen az első levél mutatja, hogy még nem tettünk meg mindent az utazó dolgozók udvarias, figyelmes kiszolgálására. Ennek érdekében feltétlenül le kell vonni a második levél tanulságait is.

A tapolcai vasutas sportélet

Tapolcát hajdan csak múzeuma, tavas-barlangja tette ismertté. E két nevezetességhez 1952 óta egy harmadik is csatlakozott: Csermák József a Tapolcai Törekvés színeiben versenyző sportoló, olimpiai bajnok lett.

Helytelen lenne azt állítani, hogy a nevezetes esztendő előtt nem volt sportélet Tapolcán, az viszont tény, hogy a várost érdemes óta egyre fejlődik a város és a vasút sportélete.

Jelenleg öt — atlétika, ökölvívó vívó, labdarúgó és tekeszakosztály működik. A legnagyobb létszámú az atlétikai szakosztály, mintegy 80 fővel. Ez a szakosztály már Csermák világraszóló eredménye előtt is jó nevet vivott ki magának, s ez elsősorban dr. Papp Pál orvos lelkes munkájának és szaktudásának köszönhető. Csermák is az ő keze alatt nőtt fel, s az ő irányítása mellett jutott el a büszke olimpiai bajnoki címig. De ebben a szakosztályban nemcsak olimpiai bajnok van, hanem számos olyan versenyző, akinek eredményére méltán lehet büszke a kis város. Dr. Papp Pál hűséges segítőtársa Budavári József mozdonyvezető, aki hossza évek óta példás nevelőmunkát végez a szakosztályban. Csermák József nemcsak jól versenyez, hanem bőven kiveszi részét az oktatás nehéz munkájából is.

Nemcsak az atléták, hanem a vívók és a tekézők is népszerűek Tapolcán. Mindkét szakosztály nagy tömegeket foglalkoztat, s számos olyan tehetséget nevel, mely hamarosan magasra emelheti a város sportjának színvonalát.

Tapolca azok közé a ritka városok közé tartozik, ahol nem a labdarúgás a legkedveltebb sportág. Azt nem lehet mondani, hogy itt nem szeretik ezt a sportot, de az tény, hogy jelenleg nagyobb számú híve van az atlétikának és a tekének. A csapat a megyei II. osztályban játszik — váltakozó sikerrel. Hogy a labdarúgók nem érnek el jobb eredményt, abban a régi vezetőség a ludas. Nem sokat törődtek a csapattal, elhanyagolták a nevelést, s a szakirányításba is sok hiba csúszott. Az új vezetők leszűrték a tanulságokat. Ma már egyre több tehetséges ifjúsági játékos kap helyet a csapatban.

Az ökölvívóknál is a labdarúgókéhoz hasonló hibákat találunk. Pár évvel ezelőtt több jónevű ökölvívóval dicsekedhetett a sportkör, de az utánpótlás — rossz irányítás következtében — nem volt megfelelő. Ma már sokat törődnek az ifjúságiakkal ebben a szakosztályban is.

Mint már említettük, a tekézők megfelelő körülmények között edzhetnek és versenyezhetnek. Nem lehet panasz a vívók előkészületi és versenyzési lehetőségére sem. A többi sportág azonban pályanehézségekkel küzd. A kórház mellett elterülő sporttelep jelenlegi állapotában nem alkalmas komoly sportolásra. A futó- és a labdarúgó-pálya talaja nem mondható eszményinek, sőt hiányossága folytán sokszor sérülések előidézője is. A pálya mellett csak két öltöző van, fürdőhelyiség nélkül. A sportfejlesztési terv minden bizonnyal segíteni fog a tapolcai atlétákon és labdarúgókon. Az építkezések jelenleg is folynak, a pályák talaját állandóan javítják, bővítik a nézőteret és a korszerű fürdőhelyiséggel felszerelendő új öltözők falai is állnak már.

Hogy egy-két szakosztályban még nem egészen jó az irányítás, annak okát abban látjuk, hogy kevés a lelkes, jó társadalmi munkás Tapolcán. Sokan szeretik itt a sportot, áldozni azonban kevesen akarnak érte. A legnagyobb létszámú szolgálati helyről, a fűtőházból kerül ki például a legkevesebb sportoló. 370 dolgozó közül alig akad egykét sportember.

Ürményi István sportköri elnök, Molnár Imre alelnök és Farkas Imre vonatfőnök mindent elkövet a város sportjának fejlesztéséért, kezdeményezésük azonban nem mindenütt talál megértésre. Elsősorban a mozgósítás terén kell javítani, s ez a feladat a vezetőségre vár. A városban van érdeklődés a sport iránt: ezt ki lehet használni, csak meg kell találni a helyes módját.

Ismerve a jelenlegi vezetők szakértelmét és sportszeretetét, biztosra vesszük, hogy Tapolca sportja hamarosan kinövi jelenlegi átmeneti betegségét s hamarosan nemcsak az olimpiai bajnok, hanem az egész sportkollektíva a kis város büszkeségévé válik.

(mécs)

TUDOMÁNY

Marslakók a földön?

(Szerkesztőségünkhöz több kérdés érkezett arról, hogy van-e valami tudományos alapja a marslakók földi kirándulásának?)

„Kilencven centiméter magasak voltak, zöldes, kocsonyás testtel. Valami rakétaszerű lövedékkel érkeztek. Többen azok közül, akik látták őket, közeledni akartak hozzájuk, azonban a marsbeliek intettek, hogy ne közelítsenek. Az egyik kíváncsiskodó azonban figyelmen kívül hagyta a jóindulatú figyelmeztetést, mire az egyik marslakó valami sugárfélét bocsátott ki testéből. Rettenetes forróság támadt, s a közeledőnek egy pillanat alatt könyökig égett a balkeze". Ilyen és hasonló szövegű újságcikkek láttak napvilágot nyugaton az 1955-ös év elején, és a hír bejárta az egész világot.

Nézzük meg a tudomány tükrében, hogy is állunk a marslakókkal. A Mars naprendszerünknek a Naptól számított negyedik tagja, csak fele akkora, mint földünk. Légköre sokkal ritkább a föld légkörénél. Oxigéntartalma 12 százaléka, vízgőz tartalma 5 százaléka a Földünkének. Másfélszer olyan távolságra kering a Naptól, mint Földünk, aminek következtében a legmelegebb részein sem emelkedik a hőmérséklet 15 Celsius fok fölé, a hideg viszont helyenként a minusz 100 Celsius fokot is eléri.

Amikor a fenti „szenzációs" hír szárnyra kapott, a Mars a Földtől 80 millió kilométerre volt. Ha valakit légkamrába zárnak s onnan a levegő 85 százalékát eltávolítják (kb. ennek felel meg a Mars légkörének oxigéntartalma) úgy az illető rövidesen megfullad. Fordítva, ha az oxigéntartalmat ugyanilyen mértékben növelik, akkor az illetőnek szétég a tüdeje.

A marsbeliek szervezete vagy a földi, vagy a Mars légköri viszonyainak felel meg. A „csekélyke" 80 millió kilométert is három év alatt tehetnék meg óránkénti 3000 kilométeres sebességgel.

Persze a hírszerzőknek nem kellett messzire menniük, mindezt megtalálták H. G. Wells „A marslakók a földön" című utopisztikus regényében, csak elő kellett kaparni, — s a XX. században egyesek készpénznek vették.

A marslakók földi látogatása tehát nem más, mint a nyugati lapok szenzációhajhászása.

Keresztrejtvény XIV.

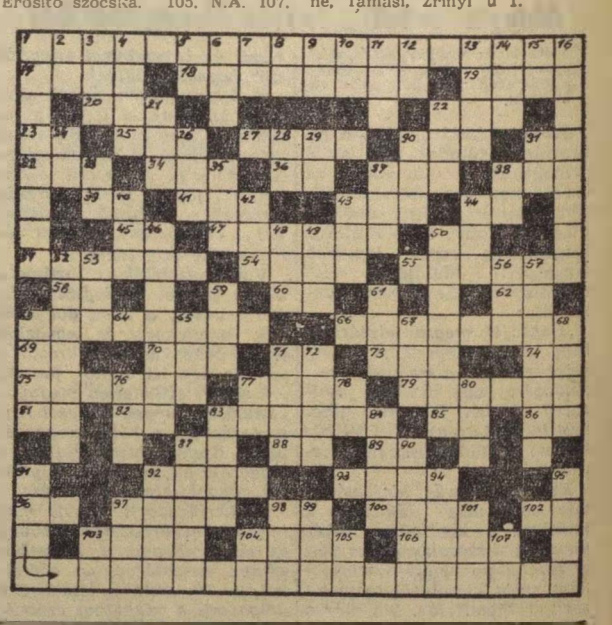
Vízszintes: 1. Augusztus 20. 17. Nem fémes elem. 18. Mocsaráról volt híres. 19. Vissza: rovar. 20. Törmelék. 22. Autó magánhangzói. 23. Rag. 25. Kötőszó. 27. Bibliai név. 30. Tagló közepe. 31. Papírmérték. 32. Kabul végek nélkül. 34. Gabona. 36. Falusi bácsi. 37. Mutatószó. 38. Védőe. 39. Állóvíz. 41. Morog. 43. „Bizony"-a Halotti beszédben. 44. Kerget. 45. O nélkül lop. 47. Összecsengő. 50. Elméleti Tanácsadó. 51. Magyar. 54. Családnév. 55. Régen így lovagoltak. 58. Kettőzve: állomás a Balatonnál — Sárbogárdi vonalon. 60. Vesd összel 62. Lángol. 63. **Kalapácsvető bajnokunk (keresztneve kezdőbetűjével).** 66. **A gazdaságos szállítás megőrője.** 69. Vissza: kertet művel. 70. Dísze. 71. Étel fizesítő. 73. Dohányos igéje. 73. -e? — oroszul. 75. Az erdő őre. 77. Férfinév. 79. Ajándékozá. 81. Feddi 82 Kettős betű. 83. Férfinév. 85. Területmérték. 86. Jak végei. 87. Cipész szerszám. 88. Fél gida. 89 Római kettő. 92. Moldvai folyó. 93. Keleti szerszám. 96. Mennybolt. 97. Gyerekot. 98. Egyszerű gép. 100. Dal. 102. Ellentétes kötőszó. 103 Nemzetiség a Szovjetunióban. 104. Irán. 106. Becézett női név.

Függőleges: 1. Kötekedő. 2. Azonos mássalhangzók. 3. Betegség. 4. Mezsgye. 5. Tegnap után. 8. Nem jár. 7 Ime 8 Y.B 9. Azonos magánhangzók. 10. Ismeretlen névjele. 11. Heves megyei község. 12. Üresség. 13. Mezei állat. 14. Kapcsolószerkezet keverve 15. Kimondott betű. 16. Élve. 21. Mez. 22. Török rang 24 Kutya. 26. Gyom. 28. Egymást követő betűk. 29. Szamárhang 30. Mutatószó. 31. Európai nép. 33. Járda. 35. Történelmi nép 37. Csapadék. 38. Erdei állat 40. Nem ily. 42. Felemelt g hang. 43. Függőleges 40. ellentéte. 44. Verő. 46. Összetört építőanyag. 48. Magyar Államvasutak. 49. Kötőszó. 50. A nyáron keveset mondtuk. 52. Becsmérel. 53. Lefelé-e? 65. Hosszú ideje. 57. Falusi köszöntés. 59. Mezőgazdasági szerszám 61. Mesterség. 63. Fa fajta. 65. Lagziban van! 67 Ami elszáll. 68. A Törekvés SE kiváló műugrója. 71. Illat. 72. Ócska. 76. Kötőszó-e? 77. Latin névelő. 78. O.Á. 80. Női hang. 83 A csúnya 84. Balaton jege (teszi. 87. Portékát (Utolsó betű fel). 90. Határfolyó **91. A gazdaságos szállítás egyik fajtája.** (A nyíl irányában folytatva) 92. Falusi tészta. 94. Visszaszámra: eszmecsere. 95. Ütött. 97. Arab viselet. 98. Boglya. 99 Veszteség. 101. Az igavonó háziállat. 103. Puskás teszi. 104 Erősítő szócska. 105. N.Á. 107. Izomszalag. (A rövid és hosszú magánhangzók között nem teszünk különbséget.)

Beküldendő: vízszintes 1, 63, 66, függőleges 91. Beküldési határidő augusztus 24. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Ötödik vasutasnap. A pályafenntartás, Kerékesztergályos. Tolat.

Könyvjutalmat nyertek: Szerl Béla, Kecskemét, Borbély Géza Szeged, Tolbuchin sugárút 34. I. 1. Németh Kálmán Budapest, III. Zápor u 77/a. Erdei Józsefné, Tamási, Zrinyi u 1.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317. 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 34. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1935. AUGUSZTUS 22.



Nagy III. János szolgálatvezető váltókezelő Debrecen állomáson. Jó munkájával segíti a vonatok menetrendszerinti indítási tervét. (Kovács Géza felv.)

Utasítás szerinti munkát!

A vasutat gyakran hasonlítják érhálózathoz, futószalaghoz, óraműhöz. Alapjában véve mindegyik hasonlat helyes. Mindegyik azt jelképezi, hogy a szállítás munkájának pontosnak, egyenletesnek, folyamatosnak kell lennie, mert ha bárhol zavar áll be, ez éppen úgy érezteti hatását a vasút egészének munkájában, mint a vérkeringés zavara a szervezetben, mint egy rúgó meglazulása az óra szerkezetében.

A gyors, biztonságos, zavartalan közlekedés alapja mindenkor az utasítás szigorú betartása. Talán egyetlen üzemnek sincs olyan minden részletre kiterjedő technológiai előírása, mint a vasútnak. Munkánknak nincs olyan mozzanata, amelyre ne találnánk írott törvényt az utasításban. S amint alkotmányunk, népköztársaságunk törvényei a mi jogainkat, életünk, munkánk, javaink védelmét rögzítik, ugyanúgy *a vasút törvényei is messzemenő védelmet nyújtanak.* A szolgálati utasítás gyakorlott, biztos vezető, amelyre nyugodtan rábízhatjuk magunkat, bármilyen nehéz helyzet elé állítanak is az őszi forgalom megnövekedett feladatai.

Az őszi forgalom gyors, pontos, biztonságos és egyenletes lebonyolítása érdekében az utasítás egyetlen pontja között sem szabad fontossági megkülönböztetést tenni, mégis a gyakorlat felszínre hoz néhány olyan kérdést, amelyekről bővebben kell beszélni.

Az egyenletesség egyik féke *a vonatok indokolatlan feltartóztatása, acsorogtatása.* Az őszi forgalom alapvető parancsa: *biztosítani a vonatok zavartalan menetét.* A szabad vágány biztosítása az egyik előfeltétele a folyamatos elegyáramlásnak. A tolatási műveleteket úgy kell megszervezni, hogy azokat a vonat érkezése előtt az előírt időben abba lehessen hagyni, vagy be lehessen fejezni. Igen fontos, hogy a tolatócsapat — mégpedig a *teljes létszámú* tolatócsapat — *a jelzéskor félreérthetetlenül adja.* A jelzések félreértéséből, a kapkodó munkából származó kíméletlen tolatások nagyon sok baleseti forrást rejtenek, s a balesetek nemcsak a további tolatási munkát akadályozzák, hanem korlátozzák a vonatfogadási lehetőségeket is.

A váltókezelők, váltóőrök és a tolatócsapat tagjai között *legyen hiánytalan az együttműködés,* mert a legtöbb váltófelvágás és egyéb baleset az *összhang nélkül végzett munka következménye.* Alapvető szabállyá kell tenni azt is, hogy *mozdony gépkísérő nélkül semmilyen mozgást ne végezzen az állomáson.* Nem szabad előfordulni annak sem, hogy helytelen vezénylés miatt a vonatok szakaszra várjanak, vagy ne az előírt létszámú vonatkísérő csapattal közlekedjenek.

Ma már ritkán fordul elő, hogy megfeledkeznek a raktárakhoz, rakodóvágányokra állított kocsik megfutamodás elleni biztosításáról. Gyakori eset viszont, hogy a tolatás megkezdése előtt *elfelejtik eltávolítani az alátétfát.* Az ilyen mulasztások balesetet okoznak, s ez késlelteti a vonatok összeállítását, a szállítmányok gyors továbbítását.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni a *biztosítóberendezések karbantartásának fontosságát.* Minden vasutas dolgozó kötelessége, hogy ha a legkisebb rendellenességet észreveszi a biztosító- és jelzőberendezések működésében, azonnal intézkedjen, jelentse a hibát.

Az őszi forgalomban még nyomatékosabb parancs, hogy *„tartózkodj a téren".* A forgalmi szolgálattevő nem biztosíthatja a vonatok áthaladását a forgalmi irodából. Nagyon sok elkerülhető sebességcsökkentésnek, sőt szükségtelen megállásnak lehet az okozója, ha utolsó pillanatban ad jelzést az áthaladásra. A téren való tartózkodásnak nagy fontossága nemcsak abban rejlik, hogy ezzel *állandóan figyelemmel kísérjük a vonatok útját, biztosítjuk zavartalan áthaladásukat, ki- és beiárásukat, hanem abban is, hogy a mozdonyszemélyzetre megnyugtatóan hat a tér felügyelet alatt tartása,* gyorsabb, bátrabb mozgásra kap ösztönzést.

A mozdonyszemélyzetnek soha sem szabad megfeledkeznie arról, hogy előre értesítse a forgalmi szolgálatot: kezel-e az állomáson, esetleg arról, hogy kezelésre ki nem jelölt állomáson akar kezelni. Az az állomás, amelyik a mozdonyszemélyzet jelentését vette, haladéktalanul továbbítsa azt az illetékes állomásnak.

A forgalom meggyorsítása érdekében sokszor szükséges a „felzárkózás", vagyis az, hogy a legsűrűbb forgalmú, automatikus térközbiztosítóberendezéssel ellátott vonalakon a „megálljt" állású jelző előtti kétperces tartózkodás után lassan előrehaladjon a vonat. Természetesen ilyen esetben is a legszigorúbban ragaszkodni kell az utasításban előírt szabályokhoz.

A forgalmi tapasztalatok alapján feleleventett utasítások, szempontok között szándékosan hagytuk utolsónak az egyik legfontosabbat: *„Szemed a pályán legyen!"* A vonat útjának tartama alatt, de különösen az állomási be- vagy kihaladásnál egy pillanatra sem szünően kell a mozdonyvezetőnek a pályát figyelnie. Ne feledkezzünk meg arról sem, hogy az őszi forgalom egy része már olyan időszakra esik, amikor korlátozottabbá válnak a látási viszonyok.

Az utasítások betartásának fontosságára nem mutattunk rá minden vonatkozásban. Ez azonban nem jelenti azt, hogy például a gépkarbantartás, vagy a helytelen vágányon való közlekedtetés lehetőségeinek kihasználása nem hasonló fontosságú. A cél szempontjából *nincs elsőrendű, vagy másodrendű utasítás.* A cél pedig az, hogy egyenletessé, gyorssá, biztonságossá tegyük az elegyáramlást, növeljük a vonalak átbocsátóképességét, minden lehetőt tegyünk meg az összekapcsolt mozgalom kiterjesztéséért, szüntessük meg a vonatok acsorogtatását, az irány- és közvetlen vonatok számára biztosítsuk a zöld utat, tegyük vastörvénnyé a menetrendet. Mindez egyet jelent azzal, hogy *utasítás szerint dolgozzunk.* Utasítás szerint azonban csak akkor tudjuk munkánkat végezni, ha a *legalaposabban ismerjük az előírásokat, ha vérünkké válik a szabályszerű szolgálat.* A pártszervezetek, a szakvonali vezetők tekintsék elsőrendű feladatuknak, hogy a dolgozókat utasítás szerinti munkára neveljék. Az őszi forgalom sikere nemcsak gazdasági, hanem politikai feladat is, amelynek legfőbb feltétele a fegyelmezett, lelkiismeretes, az utasítások pontos ismeretén alapuló szolgálattétel.

Szolnok Fűtőház, Miskolc személypályaudvar és a Hídépítő Főnökség dolgozói nyerték el a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját

A *Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa* a *Szakszervezetek Országos Tanácsának* javaslatára első félévi termelési eredményeik alapján a következő vasúti üzemeket tüntette ki a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával:

Szolnok Fűtőház, Miskolc személypályaudvar, Hídépítő Főnökség.

Szolnok Fűtőház

dolgozói következő eredményeikkel érdemelték ki a vándorzászlót (zárójelben az élüzemszintek): szénmegtakarítás (105) 111.6 százalék, időszakos javítás (100) 113,8, fűtőházi javítási állag (15 százalék alatt) 9,7, összkilométerterv-teljesítés (105) 114,2, fajlagos önköltségcsökkentés (105) 117,9, kocsijavítási tervteljesítés (105) 109.8 százalék. Szolgálatképtelenség a személyzet hibájából nem fordult elő. Súlyosabb baleset és fegyelemsértés sem volt. A dolgozók versenyszelleme jó, a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére 93 százalékuk tett felajánlást. A fűtőháznak 82 okleveles és 6 jelvényes sztahanovistája van.

Miskolc személypályaudvar

dolgozói a fajlagos kocsimozgatásban (102.5) 107,5, a tehervonatok terhelésénél (102,5) 103, a menetrendszerinti indításban (62) 65, a kocsitartózkodásban (101.5) 108.5, a kocsikifutásnál (100.5) 100.5, a kocsikihasználásnál (103) 103, a rakodási időnél 159 százalékos eredményt értek el. Az állomás béralapfelhasználása 97.2 százalékos volt. A balesetszázalék 0,11, munkafegyelemsértés 0.17 százalékban történt. A dolgozók közül 272-nek van sztahanovista oklevele, 44 kiváló dolgozó, 8 pedig a szakma kiváló dolgozója.

A Hídépítő Főnökség

dolgozói teljes termelési tervüket a 104 százalékos élüzemszinttel szemben 113,6 százalékra teljesítették. A darabbéres órák viszonya az összes munkaórákhoz 82 százalékban volt megállapítva, a teljesítés ezzel szemben 85.91 százalék. A három százalékban megszabott önköltségcsökkentést 7.9 százalékra emelték. A 106 százalékos termelékenységi tervet 121,79 százalékra teljesítették. A béralapból 793 000 forintot takarítottak meg. A kollektív szerződés teljesítésében lényeges lemaradás nem volt. A főnökségen 132 sztahanovista és a szakmának 5 kiváló dolgozója jár élen a munkában.

Minden magyar vasutas dolgozó szívből köszönti az első félév három legjobb vasúti üzemét, amelyek jó munkájukkal kiérdemelték a legnagyobb versenydíjat, a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, az ezzel járó pénzjutalommal együtt. Minden üzem és szolgálati hely dolgozói tekintsék e három üzem dolgozóit példaképnek. A három zászlós üzem dolgozói pedig tartsák kötelességüknek, hogy az őszi forgalom hónapjaiban is a legjobb, legszebb példamutató munkát végezzék.

Az őszi forgalom végrehajtásának sikeréért

Tervszámok nélkül is lehet versenyezni

A július elsején üzembehelyezett *Berente-szénpályaudvar* teljesítményét még nem lehet értékelni, mert az igazgatóság nem adott tervszámokat az állomásnak. Ennek ellenére a dolgozók megmutatták, hogy él bennük az egészséges versenyszellem, a szocialista vasút iránti szeretet. Egyelőre ugyan akadályozza őket a munkában a rendezetlen, egyenetlen talaj, az építkezési anyagokkal állandóan elfoglalt iparvágányok nagy száma, a villanyvilágítás hiánya, a hiánvzó összeszokottság, mégis sikerrel győzik le az akadályokat. *„Fel a fejjel fiúk! Legyetek büszkék, hogy ti teremtitek meg ezt az állomást"* — szokta őket buzdítani *Szabó* János állomásfőnök.

Meg is van az eredmény: az állomás dolgozói júliusban *a feladásra kerülő kocsimennyiség 35 százalékát irányvonattal, 63 százalékát közvetlen vonattal továbbították. Az irány- és közvetlen vonatok 83 százalékát túlsúllyal közlekedtették.* Összesen 30 208 tonna túlsúlyt továbbítottak és ezzel 21 vonat közlekedtetését takarították meg. A sikerhez főként *Kovács* Károly forgalmi szolgálattevő, *Hollósi* György és *Cserjesi* Dezső tolató brigádja járult hozzá jó munkájával. A dolgozók csak azt kérik viszonzásképpen, hogy most már fokozottabban gondoskodjanak róluk. Remélik, hogy rövidesen üzemi étkezde, lakás (hogy ne kelljen 100—120 kilométerről szolgálati helyükre utazniok) és egyéb szociális ellátás javítja meg munkakörülményeiket. *(Miklós László leveléből.)*

Az éves terv egy hónappal előbbi teljesítéséért

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói jó munkával ünnepelték a vasutasnapot és az alkotmány napját. Az akkumulátortelep Petőfi-brigádja roncs dinamókat tett üzemképessé, ezenkívül elvégezte két villamosfűtéses kocsi fővizsgáját és egyéb munkát, 3634 forint megtakarításával. Teljesítették vállalásukat az asztalosműhely, a gőzmosoda, a bádogosműhely és a kárpitosműhely dolgozói is.

Az alkotmány ünnepe után tovább folyik a verseny, hogy a húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozáshoz híven éves tervét december elsejére befejezhesse a főnökség. *(Beró József leveléből.)*

Az ünnepi műszakban pótolták a lemaradást

Az ország egyik legfontosabb mezőgazdasági állomása *Mezőhegyes.* A mezőgazdasági termények szállítása már megindult és egyre fokozódik. Nagy figyelmet kíván az állomás dolgozóitól az állami gazdaság részére érkező kocsirakományok beállítása is. Dicsekvés nélkül elmondhatjuk, hogy júliusban meg is feleltünk ezeknek a feladatoknak és teljesítettük vasutasnapi, valamint alkotmánynapi vállalásainkat. Áruszállítási tervünket 102 százalékra teljesítettük, ugyanakkor béralapfelhasználásunk csupán 98 százalékos volt. Anyagban és energiában júniusban 1766, júliusban 2037 forintot takarítottunk meg. Ezekkel az eredményekkel túlteljesítettük az élüzemszintet, de mégsem pályázhattunk élüzemségre, mert lemaradtunk a fajlagos kocsimozgatásban, ahol a teljesítményünk az előírt 108 százalékkal szemben csak 104 százalék volt. A vasutasnapi műszakban azonban pótoltuk ezt a lemaradást és arra törekszünk, hogy hasonló lemaradás ne fordulion többet elő és pályázhassunk az élüzem címre. *(Medgyesi Sándor párttitkár leveléből.)*

Határidő előtt 11 nappal

Kiváló eredményt értek el a *szombathelyi igazgatóság* távközlő és biztosítóberendezési osztályának, valamint a 730 220-as szerelőcsoport dolgozói. A vasutasnap tiszteletére tett vállalásuk során *Zalaszentiván* és *Nagykapornok* állomás között a térközbiztosítóberendezés szerelését az augusztus 20-i határidő előtt 11 nappal előbb befejezték. Ezenkívül *Hajmáskér, Veszprémkülső, Zalaszentiván* és *Ajka* állomás hangosbemondóit augusztus 30 helyett augusztus 11-én üzemképes állapotban adták át rendeltetésének.

Jó pályafenntartási teljesítmények a miskolci igazgatóság területén

A vasutasnapi és az alkotmánynapi műszakban kimagasló eredmények születtek a miskolci igazgatóság pályafenntartási főnökségeinek szakaszain. A hatvani pályafenntartási főnökség XI-es pályamesteri szakaszán dolgozó *Pintér* József és brigádja talpfacserélésnél 127 százalékot, *Gecse* József és brigádja pedig a kitérők fenntartásánál 128 százalékos eredményt ért el. Az *újmiskolci* pályafenntartási főnökség VI. szakaszának létszámához tartozó *Tuza* Emil és brigádja a különféle felépítményi munkákat 129 százalékos teljesítéssel végezte. A *diósgyőri* pályafenntartási főnökség III. szakaszának *Kiss* Árpád vezette női brigádja a vágányszabályozásnál 129 százalékos teljesítménnyel tünt ki.

Akiknek nagy részük van az élüzem cím elnyerésében

A *sátoraljaújhelyi fűtőház* élüzem ünnepségén a dolgozók meleg ünneplésben részesítették azokat a dolgozótársaikat, akiknek különösen nagy részük van abban, hogy a fűtőház megkapta az élüzem címet. *Fellegi* József mozdonyvezető, *Tunté* Béla és *Sike* József fűtők, a szakma kiváló dolgozói *Kozma* József sztahanovista mozdonyvezető, *Szobkovics* Mihály és *Urbán* István fűtők, *Belföldi* Béla sztahanovista mozdonyvezető, *Tass* Pál és *Petró* Béla fűtők, valamint *Pirnyik* Pál, *Malinyák* Sándor és *Fodor* József mozdonylakatosok azok, akiknek fő részük van a sikerben.

A dolgozók megfogadták: tovább is úgy dolgoznak, hogy fűtőházuk élüzem maradhasson. *(Kristóf Károly mozdonyvezető leveléből.)*

A GYORSABB DARABÁRUSZÁLLÍTÁSÉRT



Molnár István feladási raktárnok, nyíregyházi dolgozó 118 százalékos átlagteljesítményével harcol a gyorsabb, gazdaságosabb szállításért.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Megtiszteltetés propagandistának lenni

„Nagy megtiszteltetés pártunknak lenni, de kétszeresen az a párt propagandistájának lenni." Egy idős elvtársnő, *Forrainé*, Vizafogó állomás propagandistája mondotta ezeket a szavakat a marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyam propagandistáinak budapesti tanácskozásán, az Északi Járműjavító kultúrotthonában. Forrainé az értekezlet valamennyi résztvevőjének, a több mint 300 propagandistának gondolatát fejezte ki. A megtisztelő pártmegbízatás tudata hatotta át a tanácskozás egész menetét. Ezt fejezte ki már az a tény is, hogy igazolatlanul egyetlen propagandista sem maradt távol. Ezt igazolta a vita lelkes hangulata is, melyből világosan kiderült: megértették a propagandisták, hogy az új,

az 1955—56-os oktatási évnek minőségi változást kell hoznia

a pártoktatásban.

A tanácskozás a Központi Vezetőség 1955. május 16-i, a propagandisták továbbképzésének új rendszeréről szóló határozata alapján kezdte meg munkáját.

Az elmúlt oktatási év egy sor eredmény mellett számos hibát is feltárt. A hibák jórésze a jobboldali elhajlás következményeiből fakadt, amely meglazította a tanulási fegyelmet, az ideológiai munka lebecsüléséhez vezetett és többeknél az oktatás önkéntességének félremagyarázását okozta.

Az elmúlt oktatási évben nagyfokú volt a tanfolyamokon a „lemorzsolódás". Helyesen értékelték az elvtársak, hogy a lemorzsolódás oka nagy mértékben a propagandisták felkészületlenségéből adódott. A felkészületlen propagandista tanfolyama száraz, unalmas, elszakad az élettől és emiatt nem tudja hallgatóival sem megszerettetni, sem megértetni az anyagot.

Az új oktatási évben pártunk éppen ezért nagy gondot fordít a propagandisták felkészítésére. Az eddigi nyári tanfolyamok helyett az idén

az oktatási témákat megelőzően 2—4 napos tanfolyamokon vesznek részt

a propagandisták. A tanfolyamon előadást hallgatnak, beszámolnak a tanulnivalókról, megvitatják a legfontosabb elvi és módszertani kérdéseket, segítséget kapnak a vitavázlat elkészítéséhez. Minden tanfolyamon politikai információs előadás is lesz, amely megvilágítja a legfontosabb bel- és külpolitikai kérdéseket és a vasutas pártszervezetek előtt álló feladatokat. A propagandisták felkészítésének ez az új módszere lehetőséget biztosít arra is, hogy a politikai főosztály, a politikai osztály hathatósabb segítséget nyújtson a propagandistáknak.

Nagy érdeme volt a tanácskozásnak, hogy megérttette a propagandistákkal: bármily nagy segítséget nyujtanak a 2—4 napos tanfolyamok, a kívánt eredményt csak akkor érhetik el, ha a propagandisták tervszerűen, tanulási terv alapján, gondos egyéni tanulással felkészülnek a tanfolyamra.

Egyéni tanulás nélkül nem lehet sikeres a tanfolyam,

a propagandista nem sajátíthatja el az anyagot. Pedig az oktatás sikeressége a propagandista felkészültségén áll vagy bukik.

Különösen lelkiismeretes tanulást követel a marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyam vezetése. Ez a tanfolyam új oktatási forma s az egyik legfontosabb feladatot látja el: *felkészíti a hallgatókat, hogy a politikai iskola elvégzése után képesek legyenek a magasabb fokú szakosított pártoktatáson megállni a helyüket.* A marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyamon a hallgatók megismerkednek a legfontosabb elvi kérdésekkel, többek között a szocializmust megelőző termelési módokkal, az osztályok és osztályharcok fogalmával, az állam, a munkás-paraszt szövetség problémáival. Ezek ismerete nélkül elképzelhetetlen a szakosított tanfolyamok anyagának, az SZKP történetének, a politikai gazdaságtannak, a magyar párttörténetnek és a filozófiának tanulmányozása.

Számos felszólalás bizonyította, hogy a propagandisták szívvel-lélekkel, minden tudásukkal azon vannak, hogy sikerre vigyék az oktatási évet. *Tiborcz* elvtárs (Budapest—Keleti állomás) elmondotta, hogy az elmúlt évben náluk is volt olyan szeminárium, ahol esetenként csak 4—5 hallgató jelent meg. Miért? Mert gyenge volt a propagandista és emiatt keveset kaptak a hallgatók. Az idén nem fordulhat ilyen elő és ezt csak úgy tudjuk biztosítani, hogy gondos egyéni tanulással felkészülünk a tanfolyamokra, amelyeken majd elmélyítjük és kiegészítjük az egyénileg tanultakat. *Mihalek* elvtárs (Landler Járműjavító) arra hívta fel a figyelmet, hogy a legközelebbi hetekben

a propagandistáknak meg kell ismerniök hallgatóikat,

valamennyivel beszélgessenek el, ismerjék meg képességeiket és nyújtsanak segítséget számukra az első konferenciákra való felkészüléshez. Az elmúlt évben náluk jól bevált, hogy a propagandisták gyakran felkeresték hallgatóikat, megbeszélték velük a tanulást gátló akadályokat és segítették azok leküzdését.

Győri elvtárs (Déli állomás) a szakvezetők segítségéről beszélt. Náluk a pártszervezet mellett a szakvonali vezetők a propagandisták legjobb segítői. Lehetővé teszik, hogy mindenki megjelenhessen az oktatáson, sőt maguk is adnak tanácsokat a tanuláshoz. *Molnár* elvtárs (Tatabánya-alsó) arról beszélt, hogy igen sok kiváló munkát végző dolgozónak hiányosak a politikai ismeretei. Az ilyen dolgozók tanulására fokozott gondot kell fordítani, mert politikai öntudatuk növekedése egyik biztosítéka annak, hogy tovább javuljanak termelési eredményeik is. *Andrási* elvtárs (Szolnoki Járműjavító) hangoztatta, hogy a propagandista csak akkor érhet el sikereket, ha a legmelegebb kérdéseket is világosan, egyszerűen és közérthetően magyarázza meg hallgatóinak. Erre csak jól felkészült propagandisták képesek. Érdekessé teszi a szemináriumot, ha sok az olyan vita, amelyben résztvesz a hallgatók többsége és amellett a propagandista úgy irányít, hogy elősegítse az anyag megértését, elmélyítését. *Nagy Torma* elvtárs, a budapesti politikai osztály mellett működő Elméleti Tanács helyettes vezetője hangsúlyozta, hogy az Elméleti Tanács nagy segítséget tud nyújtani a propagandistáknak, éppen ezért forduljanak a propagandisták bátran minden vitás kérdésükkel az Elméleti Tanácshoz.

Jobb együttműködést a szállíttató felekkel

A dunaparti teherpályaudvarra már július derekán kétszer annyi búza érkezett egy nap alatt, mint amennyit a malmok kirakni és tárolni képesek. Mégis meglepetést keltett, hogy az állomás háromnapos áruforgalmi korlátozást kért. Miért is volt erre szükség, talán gondosabb előrelátással elkerülhették volna vasutasaink a népgazdaságot komolyan károsító intézkedést?

Sokhegyi Dénes elvtárs, az állomás kereskedelmi főnöke ezeket mondja:

— Már eddig is megállapítható, hogy egyötöddel több gabona érkezik hozzánk, mint akár a legjobb termést hozó előző években befutott. A felvásárló szervek helytelen diszponálása miatt — bár ismerniök kell a pesti malmok felvevőképességét — július 23-a és 28-a között olyan mennyiségű gabonát indítottak Dunapartra, hogy 130 vagon gabonát képtelenek voltak kirakni és tárolni malmaink. Hiba volt az is, hogy egyes malmok, többszöri figyelmeztetésünk ellenére sem szervezték meg a harmadik műszakot. Jellemző, hogy amikor a Begyűjtési Minisztérium figyelmeztetésére eleget tettek a felhívásnak, a *Gizella* Malom kapacitása egyharmaddal, a *Ferencvárosi Hántolómalom* teljesítőképessége pedig csaknem kétszeresére emelkedett. Mint általában mindenütt, itt is nehéz kirakómunkásokat találni. Jellemző volt a rendkívüli helyzetre, hogy még a Begyűjtési Minisztérium dolgozói is eljöttek és napokon át derekasan végezték a nehéz fizikai munkát, hogy a torlódást megszüntethessék.

Nem kisebb hiba az — folytatta —, hogy a begyűjtési helyek felelőtlensége miatt sok nedves, dohos begyulladt gabona érkezett hozzánk. Ezeket át kellett irányítani *Budafok-Háros*ra és a budapesti kikötőbe mert a malmok „mintázói" nem vették át, hiszen emberi élvezetre alkalmatlanná váltak.

Nem kisebb nehézségekkel találkozunk a Terményraktározó Vállalatnál (a régi Concordia Malom), ahol főként vetőmagnak alkalmas gabonát tárolnak, s ahol a munka folyamatossága még több figyelmet követel. Egyébként, tárgyilagosan meg lehet állapítani, hogy azokat a kocsikat, amelyeket sikerült átadni a malmoknak, az ötórás kirakási idő helyett sokkal rövidebb idő alatt, nem egyszer harminc perc leforgása alatt kirakják. Ilyen vonatkozásban nincs baj.

A malmok vezetői egyetértenek a vasút véleményével és mindent elkövetnek, hogy újabb fennakadás ne történhessen. Persze, ehhez az is szükséges, hogy a vidéki diszponáló szerveket átfogó Begyűjtési Minisztérium jobban kézben tartsa az elosztásokat és csak annyi gabonát irányítson a dunaparti malmokba, amennyit kirakni és tárolni képesek, anélkül, hogy a vasút dolgozóinak leküzdhetetlen akadályokat teremtenének. A népgazdaságnak okozott kárt azonban nem tudja eltüntetni, hogy a sajnálatos eset óta zökkenőmentesen megy minden a dunaparti teherpályaudvaron és a malmokban.

Törzsvendég vagyok a kultúrváróteremben

A könyvespult mögött Szabó Jolán elvtársnő fogad, aki 1952 novembere óta dolgozik a Nyugati kultúrváróteremben. Barátságosan kérdezi, hogy milyen könyvet akarok olvasni.

— *A Szent Péter esernyőjét* — feleltem.

Már kezemben a kért könyv, amikor meglátom, hogy a pulton az *Ábel a rengetegben* c. könyv fekszik. Ezt is szeretném elolvasni, de már nálam van Mikszáth kedves kis története.

Leülök egy közeli asztal mellé és olvasni kezdek, de közben figyelem, hogy nem viszik-e el az Ábelt. Így aztán a Szent Péter esernyője mellett több dolgot megfigyeltem.

— *Adjon valami jó szerelmes könyvet!* — szól egy fiatalember.

Kíváncsi voltam, mit mond erre a könyvtáros.

— *Hosszú lehet-e?*

— *Nem baj akármilyen hosszú, csak izgalmas és nagyon szerelmes legyen.*

A könyvtáros levette Jókai Mór *A kőszívű ember fiai* című regényét és részleteket kezdett belőle magyarázni. Mindezt olyan érdekesen, hogy olvasás helyett inkább őt hallgattam. Állítom, hogy ötletesebben mondta el a könyv tartalmát, mint egy filmreklám. Csak éppen az hiányzott, hogy közben azt mondogassa: Jön! Itt jön ...A kőszívű ember fiai..." Jókai Mór szenzációs regénye.

— *Kérek valami rövid könyvet, amit ki lehet olvasni félóra alatt. De jó legyen ám!* — ez a következő kérés.

Válogatni kezdtek és mit látok: a rövid könyvet kérő a *Csendes Dont* választotta.

Ez túlzás — gondoltam — úgysem olvassa el.

El is mondtam a könyvtárosnak, de az elmosolyodott.

— *Nézze meg két nap múlva. Akkor is itt lesz és olvassa a Csendes Dont. Mindennap utazik, ideje van és olvas. Törzsvendég.*

Én sem tudtam kiolvasni a Szent Péter esernyőjét, kimentem hát másnap, harmadnap is. Lassanként én is törzsvendég lettem. Csak amióta ilyen minőségben járok a Nyugati kultúrváróteremben, látom, hogyan szeretik meg az emberek a jó könyvet és vele együtt a kultúrvárótermet.

Az olvasók egy könyvbe írják be észrevételeiket: *Új könyvet kérnek. Panaszkodnak, ha valamelyikből kevés a példányszám.* A sok kérés, óhaj között egy ilyen megjegyzés is áll szálkás betűkkel: *„Most csak öt percem van, nem tudok olvasni, de legközelebb pótolom!"*

Vajon miért írta ezt az a nénike? Talán megróják, ha ezen a napon nem olvas?

Lassanként megismerem az állandó olvasókat. Vannak köztük munkába utazó dolgozók, vannak vasutasok, akik itt töltik szabad óráikat.

Nemrég odament a könyvtároshoz egy paraszt bácsi. A kezét nyújtotta és barátságosan megkérdezte: *Mi újság errefelé?* A könyvtáros hiába kutatott az emlékezetében, nem tudta, hogy kicsoda az öreg. Az észrevette és megkérdezte:

— *Nem tetszik rámösmerni?*

— *Nem!* — vallotta be töredelmesen a könyvtáros.

— *Pedig itt voltam két éve, olvastam egy jó könyvet, a címét már nem tudom és még tetszött ragasztani az igazolványom. Ugye most már emlékezik rám?*

— *Igen!* — felelte a könyvtáros, de én biztos voltam benne, hogy nem, mint ahogy nem is emlékezhet arra a sok ezer emberre, aki három év alatt megfordult a Nyugati kultúrváróteremben. *M. F.*

Így kell együttműködni

Nagyhalászi-Kendergyár állomás dolgozói a kenderüzemmel együttműködve szép sikereket érnek el. Legutóbb elhatározták, hogy a vasutasnap és az alkotmányünnep tiszteletére augusztus 10-én békevonatot indítanak. Felajánlásukat teljesítették is, a húsz kocsiból álló szerelvényt, amelynek megrakását 1.2 óra alatt végezték el, feldíszítve indították rendeltetési helye felé. A brigádok örömmel és büszkén szemlélték munkájuk eredményét és lelkesedésükben elhatározták, hogy az alkotmány ünnepe előtt *még egy békevonatot indítanak.* Ezt a felajánlásukat is teljesítették. A vonatot a DISZ-fiatalokból álló, jól megszervezett brigád 1.30 órával korábban juttatta el rendeltetési helyére. *(Nagyidai Béla párttitkár leveléből.)*

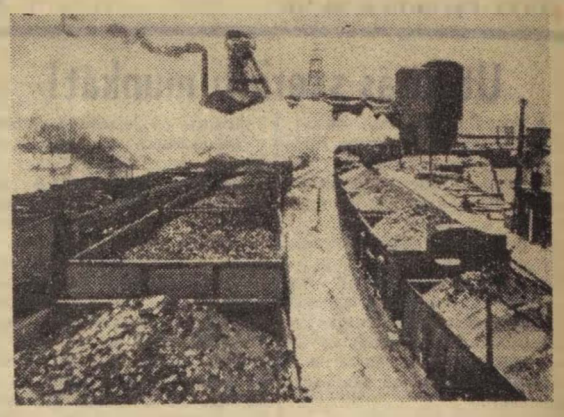
Nemzetközi ÉLET

Az első vasutasnap Csehszlovákiában

A csehszlovák vasutasok munkájának, a szocialista vasút megteremtéséért vívott harcuk eddigi eredményeinek elismeréseként a Kommunista Párt és a csehszlovák kormány rendeletet hozott a vasutasok napjának megünnepléséről.

Az első csehszlovák vasutasnap alkalmából a magyar vasutas dolgozók forró elvtársi üdvözletüket és további sikereket kívánnak csehszlovák barátainknak a közös célért, a béke megszilárdításáért, a szocializmus felépítéséért folytatott harcukhoz.

A BARÁTI CSEHSZLOVÁKIÁBÓL



Az Osztrava-Karvini szénmedence bányáinak vasútl rakodó csomópontjáról naponta számos szénnel megrakott vonat indul.

A lenartovcei vasutasok visszahozták a vándorzászlót

Augusztus 13-án a csehszlovák *Lenartovce* állomás dolgozóinak népes küldöttsége látogatott el a közös határállomásra — *Bánrevére*. Még aznap komplexbrigád-értekezletre ültek össze, hogy megállapítsák: az elmúlt negyedévben melyik állomás vasutasai nyerték el a vándorzászlót.

A küldöttséget *Jan Beloviczky*, a zólyomi vasútigazgatóság igazgatója vezette. A határon *Kovács László* elvtárs, a miskolci politikai osztály munkatársa üdvözölte a vendégeket.

A közös komplexbrigád-értekezlet megállapította, hogy a bánrévei vasutasok két ponttal vezetnek a versenyben, tehát a vándorzászló Bánréve dolgozóit illeti. A magyar határállomás dolgozói nevében *Havas András* állomásfőnök vette át a zászlót s megfogadta, hogy a bánrévei vasutasok jó munkájukkal még az eddiginél is jobban segítik a határforgalom meggyorsítását az őszi nagy feladatok idején.

A csehszlovák vendégek részt vettek a vasutasnapi ünnepségen is.

Három és félmillió angol dolgozó béremelést követel

A Hajóépítő és Gépipari Szakszervezetek Szövetségének évi értekezlete egyhangúlag elhatározta, hogy jelentékeny munkabéremelést követel a munkáltatóktól körülbelül három és félmillió munkás részére. A követelés összegét még nem határozták meg. A határozat indokolására számadatokat idéznek a gépipari vállalatok nyereségeinek állandó emelkedéséről az elmúlt évben és az idei év első felében. A határozat hangsúlyozza, hogy a megélhetési költségek csökkentése nélkül a munkásság egyetlen pillanatra sem hajlandó felfüggeszteni béremelési követeléseit.

A vasutas szakszervezet végrehajtó bizottsága 370 000 tagjának béremelési követelését bizottság elé utalta sürgős megfontolás végett. A határozat hangoztatja, hogy a követelés összegét, ha lehetséges, a mozdonyvezetők és a vasutas tisztviselők szakszervezetével közösen kell megtárgyalni, de ha nem lehet velük megegyezni, akkor önállóan terjesztik elő követelésüket. *(Daily Worker 1955. aug. 11. számából.)*

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutasok ötéves tervük végrehajtása során jelentékenyen emelték a termelékenységet, csökkentették az önköltséget. A gazdaságosságért vívott harc lehetővé tette, hogy a szovjet vasutakon július 1-től 10 százalékkal csökkentsék a fuvardíjakat.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

A *drezdai* vasutas főiskolán most végzett a vasúti mérnökök második csoportja. A 217 végzett mérnök között három nő is van.

Az NDK vasútja a napokban vette át az első újonnan épített 1500 lóerős szénportüzelésű mozdonyt, a Marx Károly nevét viselő mozdonygyárban. A szerkocsi 18 és fél tonna szénpor befogadására készült. Ezzel a mennyiséggel a 164 tonna súlyú mozdony 500 kilométeres távolságot tud befutni. A gép 100 kilométeren felüli sebességet képes elérni.

JUGOSZLÁVIA

Az elmúlt napokban érkezett meg Angliából az a jugoszláv küldöttség, amelv az angol NUR vasutas szakszervezet évi nagygyűlésén vett részt. A jugoszláv küldöttségnek lehetővé tették, hogy különböző brit vasúti berendezéseket megtekintsen. Eleget tettek a jugoszláv küldöttség azon kérésének is, hogy meglátogathassák a *highgatei* temetőben *Marx* sírját. A delegáció megkoszorúzta a síremléket.

A küldöttséget *Rade Vuckovics*, a jugoszláv vasutasszakszervezet központi bizottságának elnöke és *Vjckoslav Janjic*, a jugoszláv vasutasok szakszervezete szövetségi népköztársasági bizottságának elnöke vezette.

Rade Vuckovics felszólalásában hangsúlyozta, hogy a jugoszláv vasutasok nagyra értékelik a brit vasutasok szerepét a dolgozók nemzetközi küzdelmében. Elmondotta, hogy Jugoszláviában a termelőeszközök további államosításán fáradoznak és azon dolgoznak, hogy az üzemek igazgatását mindenütt a dolgozók kezébe juttassák. Elmondotta, hogy a termelékenység emeléséért a munkástanácsok felelősek az ipar minden ágában, így a vasútaknál is. Végül hangoztatta, hogy a jugoszláv vasutas-szakszervezet minden lehetőt elkövet, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalmon keresztül előmozdítsa a világbéke ügyét.

Orosházán felkészültek a gabonaszállításra

Édesapám annakidején, ha valamelyik szomszéd városba utazott, cukorral, játékkal vagy más hasonló, gyereknek kedves ajándékkal tért haza. *Orosházáról* azonban mindig *kenyeret* hozott, mert mint mondotta — s ezt sosem felejtette el megjegyezni — ott van a *világ legjobb kenyere.*

Az orosházi kenyérnek ez a tisztelete nemcsak nálunk Vásárhelyen élt elevenen, hanem egész Európában, ahova az orosházi acélos búza, az orosházi lángliszt eljutott.

Mert eljutott s eljut ma is. Gondoskodnak erről az orosházi vasutasok. *De miként?* Megvan-e bennük a gondjaikra bízott gabonának az a tisztelete, ami ennek a világhírű kenyérmagnak kijár? Vigyáznak-e rá, óvják-e a szóródástól, igyekeznek-e gyorsan, épségben eljuttatni rendeltetési helyére?

Ezekre a kérdésekre kerestünk választ Orosháza állomáson. S kaptunk is, *bár nem mindenben teljesen kielégítőt.*

Lássuk mindjárt azt, ami nem kielégítő. *Nem kielégítő a rakodási idő teljesítése.* A forgalom négy hónapja egyhuzamban teljesíti élüzemfeltételeit, a kereskedelmi szolgálat azonban elmarad a szinttől s emiatt nem lehet élüzem az állomás. Júliusban a rakodási idő 4,61 óra helyett 4,88 óra volt, vagyis a 105 százalékos élüzem szinttel szemben csupán 94 százalék.

A rakodási idő persze olyan tényező, aminek teljesítése nagyrészt a szállíttató felektől, azok munkaerőhelyzetétől függ, ez pedig nem a legrózsásabb. A megkésett aratás, a kedvezőtlen időjárás miatt a július végére, augusztus elejére összezsúfolódott sürgető betakarítás elvonja a munkaerőt a rakodástól, a *Terményforgalmi Vállalat*, az *Orosházi Malom* nem rendelkezik elegendő munkással és amikor tömegesebb kocsirakomány érkezik, vagy kerül feladásra, nem tud embert adni. Az iparvágány befogadóképessége kicsiny. A malom az állomási rakodón nem hajlandó dolgozni, bent az iparvágányon a leadási kocsikat viszont csak egy emberrel üríti, mert szerinte, ha többen tolják ki a gabonát a kocsiból, a leeresztő liftje nem bírja a terhet.

Van tehát probléma elég, amit rendezni kell, ezért *Vörös Zoltán* elvtárs, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes augusztus 17-re komplex-brigád-értekezletet hívott össze, hogy az őszi nagyforgalom kezdetére kiküszöböljék a nehézségeket. Annál is inkább, mert szeptembertől növekszik a forgalom, jön a kukorica, a rengeteg cukorrépa, de a darabáruforgalom is erősödik. Tornyosulnak a feladatok, de *Vörös* elvtárs bízik benne, hogy az értekezleten sikerül összehangolni a munkát s a vasár- és ünnepnapi, valamint az éjjel-nappali ki- és berakásokkal sikerül elérni a rakodási idő élüzemszintjét.

A kereskedelmi szolgálat különben minden előkészületet megtett, hogy az egyre fokozódó gabonaszállításokban és az őszi forgalom egyéb munkájában ne legyen fennakadás. Az igazgatósági kocsiszolgálattal jó együttműködésben *gondoskodtak elegendő jó állapotú kocsiról, beszereztek kellő mennyiségű rinfuza-betétet,* amiből mint telepállomás a mezőhegyesi, a mezőtúri, a szentesi, a battonyai vonal állomásait és a mezőkovácsházi GV vonalát is el tudják látni. Hogy a szóródás minimális, abban az *oktatásnak és a gondos mérlegelésnek is nagy része van.* A mérlegelés különösen az export-gabonánál fontos. Éppen ezért a mérlegelőket külön oktatásban részesítik, hogy a szóródást a legkisebbre csökkentsék. Különösen *Borbély* István elvtárs visszkereső tűnik ki ennek a munkának pontos, lelkiismeretes végzésében.

A feladások jó megszervezését *Tatai* Károly kocsirakományos raktárnok végzi jóminőségű munkával, *Bencze* László ifi-átmenesztő raktárnokot a hiba nélküli darabáru továbbítás dicséri. *Péli* István, a szállítmányozási szolgálat vezetője a délben érkezett darabárut még aznap elfuvaroztatja. A raktári munkások közül *Kéri* László, *Izsák* János és *Osztroczki* János a darabáruk bárcázását végzik pontosan. Vasutasnapi felajánlásként vállalták, hogy nyolc tonnára emelik az egy órára eső mozdított súlyt. *Vállalásukat 9,6 tonnára teljesítették.*

A kereskedelmi dolgozók lelkesedése, lelkiismeretessége, szaktudása biztosíték, hogy a jól előkészített őszi forgalomban a híres orosházi gabona, liszt, baromfi és egyéb mezőgazdasági termény a még meglevő hibák kijavítása után gyorsan, hiány nélkül jut el rendeltetési helyére.

Szász Ferenc

A technikai korszerűsítésnél elsősorban a tartalékokra támaszkodjunk

Újítási javaslatok, ésszerűsítések, régi és új munkamódszerek, technológiai eljárások megvitatásától visszhangzottak az elmúlt héten az *Északi Járműjavító* műhelycsarnokai. Nagy érdeklődés kísérte a tanácskozásokat, hiszen az Északi mindig élenjárt a korszerű technika, az új technológia alkalmazásában.

A nyugtalan emberek újabb nyugtalansága

Különösen a sztahanovista osztály, a VIII/a. *„nyugtalan emberei"*, (ahogyan Sztálin elvtárs nevezte a sztahanovistákat) és a többiek, akikre szintén átragadt a kutatási, az újítási láz — tárgyalták meg alaposan a tennivalókat. *Somogyi József* elvtárs munkaérdemrendes, hétjelvényes sztahanovista újító, az alapszervezet párttitkára vezetésével beszélték meg, mi a teendő, hogy a gépek kezelői még jobban elsajátítsák az új technikát, gazdagítsák, fejlesszék a technológiát, s ezzel növeljék a termelékenységet, csökkentsék az önköltséget.

A megbeszéléseken, majd az együttes értekezleten számos javaslat született. A maróműhelyben, ahol a szomszédos gépek dolgozóinak kell segíteni, ha egy-egy nagy munkadarabot fognak be a Faulter-fogazóba — javasolták, hogy *szerkesszenek emelőt*, amely minden gépre fel tudja tenni a nagy munkadarabokat. De nem álltak meg a javaslatnál. Nyomban *Keserü Pál* főmérnökhöz, a technológiai osztály vezetőjéhez fordultak és kérték, szerkessze meg az emelőt. Keserü elvtárs nem zárkózott el a kérés teljesítése elől. *Már tervezi az emelőt, amelyet házilag állítanak majd elő.*

Maracskó Sándor elvtárs, a műhelybizottság elnöke a mozdonykenőelem dugattyúházainak csiszolásához *mikrohonoló* gép beszerzését indítványozta. Most avult módszerrel, fúrógéppel csiszolják a furatot, ez nem biztosít pontos méretet, azonkívül lassú eljárás is.

Az üzem erőforrásaira támaszkodva

Több hasonló javaslat hangzott el, de voltak, akik erre azt mondták: jó, jó, kell a beruházás, de *a technikai korszerűsítésnél elsősorban a meglevő tartalékok felkutatására, az üzem saját erőforrásaira, a dolgozók ötleteire, újításaira kell támaszkodni.* És példának hoztak fel számos hasznos újítást, amelyeket legutóbb vezettek be az osztályon: *Deák György* osztályvezető, *Vaskó* és *Balázs* művezetők újítását, amely gépesítette a kapcsoló fogaskerekek fogainak azelőtt kézierővel végzett gömbölyítését. Az *új eljárás háromszoros időmegtakarítást jelent.* Megemlítették *Maracskó Sándor* és *Nyul László mágneselvonó készülékét.* Az élezés után mágnesessé vált marókések ugyanis magukhoz vonták a forgácsot, és ez elég gyakran késtörést okozott. A Maracskó—Nyul-féle készülék egyszerű eljárással kivonja a mágnesességet a késekből, a forgács nem tapad hozzájuk, és így élettartamuk meghosszabbodik. Példának állították *Balázs István* művezető ötletes újítását is. *Balázs elvtárs a salgótarjáni típusú esztergapadok kuplungos kapcsolóját lamellával ellátott kuplungos kapcsolóvá alakította át, és ezzel a padok teljesítményét 10—12 százalékkal növelte.* Ezt az újítást már *az üzem valamennyi hasonló típusú gépén alkalmazzák, ami üzemi viszonylatban havi 600—700 munkaóra megtakarítást jelent.* Nemrég a *Felépítményi Vasanyagjavító* jelentette, hogy át akarja venni az újítást, el is küldték nekik a rajzokat.

Az értekezlet megállapította, hogy a finommechanikai részlegben a *műveletek összekapcsolásánál, a befogásoknál még számos újítási lehetőség van.* A dolgozók most *új fazonkések készítésén törik a fejüket*, hogy több műveletet tudjanak összekapcsolni, ezenkívül új befogó módszereket igyekeznek kidolgozni, hogy ne kelljen minden darabot külön méregetni és beállítani, hanem tömegmunkát lehessen végezni. *Habrik János* marós már szerkesztett is egy készüléket, amellyel a kúpkerék-gyalugép kések gyártási idejét *darabonként egy órával rövidíti meg.* Deák osztályvezető olyan készüléken dolgozik, amely egyszerre három darab támcsavar-dörzsár, vagy menetfúró hornyainak marását végzi el.

Amin még javítani kell

— Azt kérjük az újítási irodától, hogy gyorsabban és alaposabban bírálja el az újításokat, mert most elég lassan megy ez a dolog — mondja Somogyi elvtárs. — *Sós Sándor* lakatos például, akinek eddig 16 újítása van, egy éve benyújtott egy javaslatot, de eddig még nem válaszoltak rá. Az is baj, hogy sokszor nagyon csekély az újítási díj. Ugyancsak Sós egyéni módszerrel megjavított egy légszerszámokat gyártó, azelőtt teljesen használhatatlan gépet, amely azóta jól működik, de csak 16 forintot kapott érte. Nagy itt az újítási kedv, de jobban kell méltányolni, hogy még nagyobb és eredményesebb legyen.

„Nézzünk szét a házunk táján"

Az első ötéves tervünk idején a műszaki fejlesztés szépen haladt üzemünkben, a Szolnoki Járóműjavítóban. Korszerű fa szárító létesült, a légszerszámok zavartalan működtetéséhez az új kompresszor elegendő levegőt biztosít. Huszonnyolc villanyhegesztő gép segíti a hegesztők munkáját. Elkészült az új csapágykiöntő műhely. A nagyobb gépi berendezések beszerzése mellett villamosemelők, kézi villamos szerszámok gyorsítják a munkafolyamatokat, — teszik könnyebbé a munkát.

Az egyre növekvő szállítási feladatok megkövetelik tőlünk, hogy sokkal több és minőségileg jobban elkészített kocsival fizessünk a munkát könnyítő szerszámokért, gépekért. Elsősorban a termelékenység állandó emelésével — ezen belül a technika fejlesztésével, a rejtett tartalékok feltárásával tudunk feladatainknak maradéktalanul eleget tenni.

Aki jól széjjelnéz üzemünkben, sajnos talál kihasználatlanul álló gépeket. Sokáig hevert eldugva a szegecs villanymelegítő gép, villamos tonyeremelők, sőt egy fűrészgép még ma sem hoz semmi hasznot. A legnagyobb hiba az, hogy egy-egy gép javítása sokszor hónapokat vesz igénybe. Mégsem kezeli minden dolgozó kellően hű segítőtársát. A kézi villamos gépeket dobálják, csavargatják, kábeleijn át gyakran nehéz kézikocsikkal közlekednek. Ennek a tűrhetetlen állapotnak véget kell vetni. A műszaki vezetők elsőrendű feladata, hogy a nemtörődömség folytán szerte-széjjel elfekvő gépeket, szerszámokat megjavíttassák, beállítsák a termelésbe, gondoskodjanak arról, hogy a gépeket megfelelően kihasználják.

Törődjenek az újításokkal

A műszaki haladás mértéke nem kielégítő, messze elmarad a követelményektől. Ennek döntő oka, hogy a műszakiak egy részénél hiányzik a kezdeményezés, nem fordítanak elég gondot az újításokra. Az újítások alkalmazása kimeríthetetlen kincsestára a termelékenység növelésének, az önköltség csökkentésének. Mégis előfordul, hogy az általunk benyújtott újításokat még saját üzemünkben sem alkalmazzák. Például a mozdonyjavításnál a függőállvány alkalmazására nyújtottak be javaslatot. Ennek már egy esztendeje, de még mindig nincs bevezetve.

Gyakori a műszaki vezetőknél az a nézet, hogy üzemünk bizonyos mérvű elmaradottságát csak nagy összegű beruházással lehet megszüntetni. Persze szükség van beruházásra, azonban elsősorban a meglévő tartalékok feltárására, saját erőforrásainkra kell támaszkodnunk.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító ÜV.

Átadták rendeltetésének az első magyar fékoktató kocsit

A fékoktatásnál nehézségekbe ütközik a teljes fékberendezés szemléltető bemutatása, hiszen a fékszerkezet a kocsi alatt van elhelyezve, modellel pedig csak a nagyobb fűtőházi oktatótermek rendelkeznek. Pedig rendkívül fontos, hogy az oktató demonstrálni tudja a fékhibákat és a fékműködés megmagyarázásával hívja fel a figyelmet a balesetek elkerülésének módjára.

Ez adta az ötletet ahhoz, hogy *olyan oktatókocsit építsenek, amelyen szemléltető módon lehet végezni a fékoktatást.* A kocsi tervezésére *Rosta* László elvtárs, a 7/B osztály mérnöke kapott megbízást, az ő tervei alapján a *Debreceni Járóműjavító* kocsiosztályának dolgozói *Bihari* Béla elvtárs osztályvezetőhelyettes irányításával olyan termeskocsit építettek, amely egyszeriben megoldja a szemléltető fékoktatás problémáját.

A kocsi tágas oktató termében teljes „életnagyságú" fékberendezést helyeztek el, a mozdony hozzátartozó műszereivel együtt. Ezen a modellen aztán nemcsak a fékkarok helyes és helytelen kezelését lehet bemutatni, hanem azt is, milyen hibák származhatnak a hosszú féklöketekből, mit kell tenni, ha nem old a fék, stb.

Az oktatáson résztvevő mozdonyvezetők, kocsivizsgáló lakatosok a kocsi széltében elhelyezett 32 kényelmes karosszékben ülve hallgathatják és nézhetik az oktatást. A kocsi egyik végében két fekvőhelyes lakószobát, másik végében konyhát (gáztűzhellyel, közönséges tűzhellyel, a kocsikísérő részére fekhellyel) helyeztek el építői, ezenkívül tusskamrával, gáz és villanyfűtéssel és egyéb modern kényelemmel rendezték be.

A fékoktató-kocsi szeptember elejétől kezdve állandóan járja az országot és személyzete, amelynek *Hegyvári* János elvtárs, a ferencvárosi fűtőház oktatója és *Kovács* József elvtárs, a Hámán Kató fűtőház utazó mozdonyfelvigyázója a tagjai, előre kidolgozott menetrend szerint oktatják a fűtőházakban a mozdonyvezetőket, kocsivizsgálókat.

A fékoktató-kocsit, amely nagymértékben hozzájárul a magyar vasút technikai fejlesztéséhez, a Debreceni Járóműjavító dolgozói augusztus 17-én *ünnepélyesen adták át a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati főnökségnek.* Az átadási ünnepségen megjelent *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bognár* Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, *Kamuti* Jenő elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, *Tölgyes* Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője és többen a vasút vezetői közül. A miniszter elvtárs megelégedését nyilvánította a tervezőknek és a kivitelezőknek és kifejezte azt a reményét, hogy *az új oktatási módszer hamarosan megmutatja hatását a fékhibából eredő balesetek elmaradásában.*

HOGYAN GYORSULT MEG A RAKODÁS GÖDÖLLŐN

— Három vélemény a komplexbrigád együttműködés eredményeiről —

A budapesti igazgatóság őszi forgalmi értekezletén Ordódi Jánosné, a Pest megyei tanács képviselője követésreméltó példaként említette Gödöllő állomást, amely mintaszerűen kapcsolatot épített ki a járási tanáccsal és komplexbrigád-szerződés alapján fennakadás nélkül szolgálja ki a szállíttató feleket.

1.

— Nemcsak komplexbrigád-szerződésünk van, hanem havonta megjelenő újságunk is — mondja *Gorove Miklós* elvtárs, a gödöllői Tüzép telep vezetője és mutatja a sokszorosított *„Komplexbrigád Értesítőt"*, amelyet a járási tanács igazgatási osztálya ad ki. — Minden hónapban a járási tanács közgyűlési termében tartjuk komplexbrigád értekezletünket, amelyen *Olajos Béla* elvtárssal, a tanács közlekedési előadójával és *Hasznos József* elvtárs, állomásfőnökkel megbeszéljük a soronlévő teendőket. A legutóbbin például arról volt szó, hogyan segíthetjük legjobban a vasutat az őszi forgalomban.

— A komplexbrigád-szerződésről az a tapasztalatom, hogy *mindkét fél igen jól jár vele.* Mi a vasúttól mindenkor megbízható előértesítést kapunk, indokolt esetben a vasút kirakó brigádot bocsát rendelkezésünkre. A szállíttató vállalatokat a szerződés versenyre ösztönözte, ami jelentős anyagi megtakarítással járt. *Csaknem teljesen megszűnt a kocsiálláspénz, a kényszerkirakás* és például mi a múlt hónapban *10 000 forint szállítási költség megtakarítást értünk el* azzal, hogy megrendelőink közvetlenül a vasúti kocsikból vitték el az árut. Ezt csak a jó előértesítések révén érhettük el.

— Van azonban egy problémánk, amit eddig a legjobb együttműködéssel sem tudtunk megoldani. Hasztalanul kérjük a vasút igazgatóságtól, hogy sárba süllyedt rakodóterületünket kövezze ki, pedig mi adnánk fuvart is, a kőanyag is rendelkezésre áll, csak éppen munkaerő kellene. Cserébe a kikövezésért mi vállalnánk, hogy az úgynevezett lapátos árunál három, a többinél pedig négy óra alá csökkentjük a kirakási időt.

2.

— A többi között a komplexbrigád-szerződésnek köszönhetjük, hogy lényegesen csökkent állomásunkon a rakodási idő, kevesebb baj van az űrszelvénnyel, a bérlők sokkal jobban kihasználják a rakterületet — mondja *Hasznos József* elvtárs állomásfőnök.

— A jó együttműködés a szállíttató felekkel a miénkhez hasonló, szűk állomásokon valóságos önvédelem, hiszen rendkívül fontos, hogy a kocsik mielőbb kiürüljenek és elhagyhassák az állomást.

Érdekes adatokat mutat arról, hogy az új komplexbrigád-szerződés megkötése óta mennyivel csökkent az egyes vállalatok rakodási ideje. A legjelentősebb szállíttató fél, a *41/3 Építőipari Vállalat* júniusban még 7,4 óra alatt rakodott, júliusban már 5,3 órára csökkentette a rakodási időt. A *Tüzép* rakodási ideje a júniusi 5,6 óráról 4,8 órára csökkent, a *Ganz Árammérőgyáré* 6,5 óra helyett ma 4,3 óra.

— Nagyon sokat jelent a tanács segítsége — folytatja *Hasznos* elvtárs — nemcsak azért, mert tekintélyével sokkal nagyobb súlyt ad komplexbrigád-mozgalmunknak, hanem azért is, mert a járás egész területén jól össze tudja fogni a szállíttató vállalatokat. Olyan problémákat old meg, amelyeket mi helyileg aligha tudnánk.

3.

— A legfontosabb, hogy a vállalatok segítsék a vasutat az őszi forgalmi feladatok végrehajtásában — mondja Olajos elvtárs, a tanács közlekedési előadója. — Nemcsak a komplexbrigád értekezleteken, hanem beszélgetések alkalmával is igyekszem meggyőzni erről a vállalatok, kirendeltségek vezetőit, igen sokszor személyesen hívom meg őket az értekezletekre. Az a véleményem, s nagyrészt már meggyőztem erről a szállíttató feleket is, hogy *a jó együttműködés nemcsak a vasút és a szállíttató fél érdeke, hanem elsősorban a népgazdaságé.*

A FŰTŐ

Mint mondai tüzes sárkány
ráölti nyelvét a kazán:
bőre fénylik mint a kátrány
az olvasztó-üst vasfalán.

Pördül a lapát s megtelik
kérgesre fényesült kezén. —
Megizzadt arca gyöngyeit
ékszerként rejti el a szén.

Irtó Gyula
fűtőtiszt.

TISZTA VÁGÁNYKÖZÖKET



Németh Károly lepsényi salaktisztító gondosan ügyel a vágányközök tisztaságára.
(Kovács Géza felv.)

VASÁRNAP REGGEL KELENFÖLDÖN,

ahol találkozót adott egymásnak a nyár és az ősz

Sűrű embertömeg hullámzik *Budapest—Kelenföld állomás* peronján, csarnokaiban, vágányai között. A személypénztárak kezelői szinte emberfeletti munkával szolgálják ki a hosszan kígyózó sorokat és a csarnok egyre önti az újabb és újabb emberáradatot. Az utasok egybefolyó morajját szinte percenként harsogja túl a hangszóró: „*... a második vágány mellett vigyázzunk ...*" — „*... sebesvonat Budapest-Déli pályaudvarról Székesfehérvár, Lepsény, Siófok. Fonyód felé ...*" S minden közlésre úgy mozdul meg a sűrű tömeg, mint mikor szél hullámzik végig a búzatengeren.

Vasárnap reggel, balatoni csucsforgalom. Mindenki talpon. Gépkísérők, tolatásvezetők, kapusok, kocsirendezők, ügyeletesek, pénztárkezelők, vezetők és beosztottak minden idegszálukkal, minden tudásukkal, gyakorlatukkal azért dolgoznak, hogy a vasút zökkenő nélkül, pontosan, biztonságosan tudjon eleget tenni mindkét nagyfontosságú feladatának, az áru- és a személyforgalom lebonyolításának.

Itt, a kelenföldi állomáson szinte találkozót ad egymásnak a nyár és az ősz. Nem a gyakran őszies időjárásra gondolunk, hanem arra, hogy még tíz- és tízezrek indulnak így vasárnaponként a nyár örömeinek élvezésére, de már teherkocsik ezreiben érkeznek az őszi forgalom árui. És a kelenföldi vasutasoknak egyszerre kell kiszolgálniok a nyarat és az őszt: biztosítani az utazóközönségnek, az üdülést kereső dolgozóknak a lehető legjobb utazási körülményeket, és ugyanakkor küzdeni a tehervonatok átlagos terhelésének emeléséért, a kocsitartózkodási egységidő leszorításáért, a gyümölcs és egyéb romlandó áru gyors továbbításáért.

Az utazás körülményeinek javítását pontos tájékoztatással, a pénztári szolgálat jó megszervezésével kívánják elérni a vasutas dolgozók. *Baranya Ilona* sztahanovista pénztárkezelő, aki első félévi kiszolgálási tervét 137,2 százalékra teljesítette, valamint társai jól állják a sarat, a legnagyobb „roham" idején sem hallani zúgolódást a jegykiadás miatt.

A vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett felajánlások jó teljesítése pedig már ahhoz nyújt biztatást, hogy az áruforgalom miatt sem lesz panasz. A forgalmi dolgozók elhatározták, hogy az átlagos terhelést 105 százalékra emelik, vagyis a 600 tonnás tervszámot minden vonatnál 630 tonnára teljesítik. Ez azt jelenti, hogy havonta 1050 tonna túlsúlyt továbbíttatnak. A kocsitartózkodási egységidő 107 százalékos teljesítésével havonta 7500 órát takarítanak meg.

A hétvégi pihenőre igyekvő sok tízezer budapesti dolgozó bizonyára nem is sejti, hogy jórészük Kelenföld-állomás dolgozóinak köszönheti a reggeli friss tejet. Ugyanis az állomás dolgozói vállalták, hogy a Kelenföldi Tejipari Vállalat részére érkező tejeskocsikat — amelyek az összes leadásnak mintegy 80 százalékát teszik ki — az érkezéstől számított egy órán belül beállítják a Tejipari Vállalat belső vágányára. Ezzel hozzájárulnak ahhoz, hogy a budapesti dolgozók már korán reggel friss tejhez jussanak. De azzal is gondoskodnak a kelenföldi vasutasok Nagybudapest ellátásáról, hogy a Nagyvásártelepre irányuló élelmiszerküldeményeket hozó gyorstehervonatok állomási tartózkodását hat százalékkal csökkentették. A berakások jó megszervezésével az előírt 11,4 tonna helyett 15 tonnát raknak be egy-egy kocsiba, fokozták a gyűjtőkocsik kihasználását, az árumozdító-brigádok pedig átlag 119 százalékot érnek el a kocsik ki- és berakásánál.

Bizonyára nem sikerült mindent elmondanunk abból, amiről Kelenföld állomás vasárnap reggeli élete beszél, de az elmondottak is a vasutas dolgozók, az állomás dolgozóinak helytállását, a nehéz körülményeket is legyőző munkáját tükrözik.

Tóth József

Vidéken is lelkesen ünnepelték a vasutasnapot

Országszerte lelkesen ünnepelték meg az ötödik vasutasnapot. Falvak és városok egyaránt visszhangzottak a vasutasok és a vasutasokat ünneplők vidámságától. Szólt a zene, csendült az ének, táncra perdültek a párok. Ünnepeltek a szolgálatot teljesítő vasutasok is. Megkétszereződött figyelemmel, éberséggel látták el a szolgálatot.

*

Hasznos elvtárs, *Gödöllő* állomás főnöke, többször tartott állomásbejárást. Félt, hogy a szolgálati helyre elhallatszó vigadalom megzavarja a szolgálatellátást. De nem így volt. Nem talált egyetlen helyet, ahol ne utasítás szerint végezték volna a munkát. Pedig valljuk be, nem volt könnyű. Az állomás előtti téren az öreg hársfák alatt 200 személyre terítették az ünnepi ebédet. A vaddisznópörkölt inycsiklandozó szaga beszűrődött a forgalmi irodába, a pohárköszöntők lelkes fogadtatásának a hangja elhallatszott az őrhelyekig.

Délután a hangszórókon keresztül az utazóközönség is hallhatta a vasút történetéről szóló előadást és az azt követő kultúrműsort, melyet *Dobos* elvtárs, *Veresegyház* állomásfőnöke konferált igen szellemesen. Sokáig emlékezni fognak *Poor Róbert, Rákoskeresztúr* személypénztárosának énekére, melyet maga kísért hegedűvel, harmonikával. *Lovászi Géza* szájharmónikaművészt a szíve húzta az ünnepségre, mert vasutaslány a menyasszonya. A hangulat az esti díszelőadáson érte el tetőfokát. Az előadáson kétezren vettek részt.

Jól sikerült az ünnepség, de nem is történhetett másképp. *Gergely László* elvtárs, a tanács végrehajtó bizottságának elnökhelyettese még az utolsó percben is érdeklődött, hogy nincs-e valamire szükség. A *Ganz Árammérőgyár* pártszervezete is szívügyének tekintette a vasutasok ünnepét. A gyár biztosította a hangszórókat, mikrofonokat. Az *Építőipar* dolgozói segítették a szabadtéri színpad felállítását.

A proletár-internacionalizmus szellemében

Szerte az országban nem akadt egyetlen szolgálati hely sem, ahol ne emlékeztek volna meg a hála és kegyelet hangján a hős szovjet harcosokról, akik életüket adták szabadságunkért. A *hatvani* vasutasok zenekaruk méltóságteljes hangja mellett helyezték el koszorúikat a szovjet hősi emlékművön. Az emlékműnél vasutas MÖHOSZ-tagok álltak díszőrséget. De ott találjuk a hála virágait minden szovjet emlékművön, amerre csak vasút van.

A baráti üdvözlés szavai szálltak a kommunizmust építő szovjet ország vasutasai felé, akik testvéri módon nyújtanak segítséget munkánkban. Ki ne lenne büszke a *Gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalatnál* azokra a levelekre, amelyeket az üzem dolgozói az ünnep alkalmából szovjet barátaiktól kaptak.

Komáromban kettős ünnep volt. A vasutasnapon tartották az állomás élüzemavató ünnepségét. Az *érsekújvári* vasútpolitikai osztály vezetője a csehszlovák vasutasok meleg baráti üdvözletét tolmácsolta a magyar vasutasoknak. Viharos tetszést aratott *Bilik János, Komarno* állomás főnökhelyettesének szavalata. Nem lehetett meghatódottság nélkül hallgatni az idős *Beke* bácsi — nyugdíjas vasutas — tárogatón előadott kuruc és Kossuth-nótáit.

Bánrévén is együtt ünnepeltek a csehszlovák és magyar vasutasok.

Öregek és fiatalok találkozója

Így is nevezhetnénk az idei vasutasnapot. Kedves jelenetben volt részük azoknak, akik szombaton elmentek a *pécsi* vasútigazgatóság épülete elé, ahol felsorakoztak az „öregek", akik 30 éves munkájukkal vívták ki a szeretetet és megbecsülést. Megható volt, amikor a Mátyás király utcai iskola úttörői virágcsokorral üdvözölték a fehérhajú vasutasokat.

Ötven virágcsokrot nyújtottak át a *vámosgyörki* iskola pajtásai az ünnep alkalmából a vasút példamutató dolgozóinak. *Füzesabonyban* a DISZ-fiatalok köszöntötték az állomás három legidősebb dolgozóját.

Mindenütt gondoltak a vasutasok nagy családjának nyugdíjas tagjaira. Meghívták az ünnepségekre, dallal, virággal köszöntötték őket. A *sajószentpéteriek* nem feledkeztek meg beteg társaikról sem. *Sebők Tibor* megilletődve fogadta a kultúrcsoport látogatását és a dolgozók ajándékát.

Felnőttek és gyermekek egyaránt gyönyörködtek a *győri* kultúrotthon gyermek színjátszócsoportjának előadásában: a Ludas Matyi-ban. A pécsi gyerekek rollerversenyét az eső elmosta, de kápótolta őket a délután folyamán színre kerülő *János vitéz*, melyet mintegy 250 gyermek nézett végig.

Szép volt, jó volt

A *dombóváriak* vasárnap zeneszóra ébredtek: a vasutas fúvószenekar ébresztőjére. Aki nem tudta, annak is meg kellett tudnia: *ma ünneplik az ötödik vasutasnapot.*

Nem maradt el a jó munka jutalma sem. A pécsi vasutasok közül például huszan kaptak kormánykitüntetést, illetve kiváló vasutas, tizennyolcan érdemes vasutas jelvényt. Öt dolgozó lett a szakma kiváló dolgozója, százötvenen részesültek jó munkájukért dicséró oklevélben. *Vámosgyörkön* többen kaptak rendkívüli előképzést.

Még sokáig sorolhatnánk azokat a helyeket, ahol felejthetetlen élményben volt részük az ünneplőknek. *Tatabányán* a bányászrádió köszöntötte dolgozóinkat, a bányász színjátszócsoport segítette a kultúrműsor sikerét. *Tatabánya-alsón* a honvédség adott tiszteletet a vasutasok tiszteletére. *Tapolcán* a Szentgyörgy-hegy legmagasabb pontján tűzijáték és maglyatűz hirdette a vasutasok ünnepét. *Pusztaszabolcson* a lakosság együtt ünnepelt a vasutasokkal, és szinte hihetetlen — kétezren vettek részt az ünnepségen.

„*Ünnep volt a javából. Szép volt, jó volt.*" Ezt állapította meg Dombóváron *Nagy Sándor* bácsi, akinek hinni lehet, hiszen gazdag tapasztalattal rendelkezik, 40 éve vasutas.

Kiváló úttörő



A hüvösvölgyi táborban Szűcs József úttörő-vezető Dohány Erzsébet vasutas úttörő mellére tűzi a kiváló úttörő jelvényt.

BALÁZS ANNA:

TAVASZ ÉS NYÁR

A *békéscsabai* vasútállomást nagy, napfényes tér öleli körül. Magas, vállas ember siet át rajta, leszegett fejjel, elgondolkozva. Csak mikor már túljár a téren, emeli fel a fejét.

Tessedik Károly mélynézésű szemében gond borong.

De milyen bolondos is ez a nyár! — gondolja.

Mintha minden összezavarodott volna az idén. A munkahelyén is rosszra fordult még a jószándék is...

A Tessedik-brigádnak nem sok meddő ideje szokott lenni. Hónapszámra egy óra sem sokszor... aztán múltkoriban mégis csak úgy fordult, hogy nem volt rakodni való. Dehát ezzel számolni kell... Ő arra használta fel az időt, hogy beszélgessen az embereivel. A pártról beszélt. Arról, hogy a pártonkívülieknek is segíteniök kell a pártot, különben hogyan kívánhatják, hogy a párt segítse őket, ha szükségük van rá? És akkor nehéz szót szólt az egyik. A fiatal *Kucsera Mátyás* ezt mondta. „*Tessedik elvtárs azért kapja a brigádvezetői különdíjat, hogy velünk beszélgessen*" és eikapta róla a szemét. Akkor ő majdnem ráfelelte: Hiszen a brigádvezetőnek hamarabb kell jönnie és később végez, a munkalapot lebelyegeztetni, aláíratni, elismertetni, egy-egy féléra, már ezért is megérdemli azt a havi nyolcvan—száz forintot. De valahogy mintha cserben hagyta volna a szó, nem tudott rá felelni.

Aztán visszahallotta ugyanezt máshonnan is, lassan kúszott a szó, mint a kígyó és elvette a munkája ízét, de még mintha elvenné az élete értelmét is...

Mindig visszajárt a gondolata: ő... ő [illegible] beszélne csak azért a külön pénzért, semmi másért?

Valahogy megkeseredett benne a sértettség. Talán haragjában kelt ki akkor annyira Leszkó előtt, aki beosztott raktárnok, párttag, de olyan kelletlenül fizeti a tagsági díjat, mintha a fogát húznák. Taggyűlést hirdettek és Leszkó azt mondta: „*Nem érek rá elmenni*". Nem? Akkor Tessedikben felforrt valami. Mit szólna Leszkó, ha a pártért áldozni is kéne, nemcsak azt a szűkmarkúan mért öt forintot lefizetni a bélyegért? Ő átveszi a bélyeget — igérte Leszkó. Tessedik meg ráfelelte: „*Igéret? Abból sok van, most már cselekedet kéne.*" Mikor tovább lépett tőle, valahogy nagyon nehéz volt a szíve. Mintha mindenkinek a szeméből azt olvasná ki, hogy te csak azért beszélsz, mert többet kapsz.

Akkor kérte, hogy váltsák le, nem akar vezető lenni, engedjék meg, hogy egyszerű tagja legyen a brigádnak. Lássák meg, hogy akkor is éppen úgy beszél, s tán megértik, milyen emberek a kommunisták... hogy a magukénál nagyobb, igazabb érdekből beszélnek, mindenkiért...

Könnyebb is lett úgy a dolga. Megmutatta, hogy bár negyvenhat éves, meg tudja fogni a nehezét és akkor is éppen úgy beszél, mint azelőtt. Hónapok múltak el így, mikor a pártbizottsághoz hívatták. Tudomására hozták, hogy a raktárba fog kerülni. Nehéz, kényes munkája lesz, húsz ember dolgozik ott váltott műszakban, ott mutasson példát, mert nagyon nagy szükség van rá... Eszébe sem jutott, hogy ellentmondjon, hisz mióta az eszét tudja, mindig azt tette, amit a párt kívánt tőle...

*

Csehszlovákiában. Negyedtaluban született. Már hatéves korában dolgozott. Apja, a százszázalékos hadirokkant, nem tudta eltartani a családot. Ő módos kulákoknál robotolt, kosztért, egy-egy öltözet ruháért. Már húszéves korában a kommunista ifjúmunkások közé állt. Tudott dolog volt ez róla, mert bárhol megfordult, vitte szét, amire a párt tanította. Így aztán a kulákok nem hívták dolgozni, csak ha nagyon megszorultak. Ha elvégezték, mehetett. Nem kellett a kommunista. Pedig ő az volt. *Szücs Lajos* volt a tanítómestere, annak a lakásában jöttek össze. A barna, alacsony parasztforradalmár meg-megsimogatta lekonyuló bajuszát, míg beszélt: az illegális pártmunkára oktatta őket. Aztán egy-egy szlovák meg cseh kommunista is jött a pártközpontból, az okos *Daszkala* elvtárs — szavaira örökké emlékezik, míg csak él. Olyan volt annak a szava, mint az acélpenge, ragyogott és éle mindig odatalált, ahová kellett...

*

Tessedik Károly már odaért a rakodóra. Megy a brigádhoz, ha el is válik tőlük, még mondanivalója van a számukra... Mosolyog és agyában tovább peregnek élete eseményei. Neki nem hittek? Közéjük állhatott az a külön pénz, amit pedig ő külön munkával keresett meg és ami nagyon is elkelt odahaza a négy gyerekre...

Nem volt könnyű élete soha. Harmincnyolc óta párttag, de már huszonkilenc óta részt vett az ifjúmunkás mozgalomban — mit tudják ezek, hogy mit jelentett az? A legnehezebb mégis akkor lett, mikor a magyarok bejöttek és magyar csendőrök szállták meg Negyedet, a szülőfaluját. Elsők között hívatták a községházára. A tanácsterembe irányították. Az asztalnál egy törzsőrmester ült. Mikor belépett és betette maga után az ajtót, mindjárt kapott egy akkora pofont, hogy az őrmester asztalához esett. „Látjátok, micsoda szemtelen fickó, még nekem szalad!" — gúnyolódott a csendőrőrmester és ő is ütni kezdte.

Mikor ott állt megszégyenülten, égő arccal, kitört belőle a harag: — *Miért bántanak, sem nem öltem, se nem loptam!*

Az őrmester kérdéssel felelt: — Tagja vagy a kommunista pártnak?

— *Proletárgyerek vagyok, nem lehetek más párt tagja!* — vágta rá dacosan.

Ez a pár szó mindig vele maradt. De azok sem feledkeztek meg róla. Mikor kitört a háború, mint megbízhatatlant, munkaszolgálatra vitték, a hírhedt 15/1-es büntetőosztaghoz. Gyalog mentek, hallgatva, mert megtiltották nekik, hogy egyetlen szót is váltsanak egymással. Szakadt az őszi eső, borig ázva vergődtek kilométereken át. Érsekújvár körül a homokos részeken vízzel teltek meg a gödrök, rosszak voltak a háborútól letaposódott, elhasznált utak. Egy féligrakott teherautó elakadt. Az egyik SS tízüket kiválasztotta és rájuk parancsolt, hogy feküdjenek neki és nyomják ki az autót a gödörből. Csak a szemük villant össze: ezeknek segíteni? És az autó nem mozdult, pedig látszólag mind a tízen nekifeküdtek, igaz, erejük sem sok volt a többnapos gyaloglás után. Az SS erre felvillanó szemmel előkapta a revolverét: hatot lelőtt a tíz közül. Annak a hat fiatal halottnak, életük virágjában levő kommunistáknak az emléke égette, üzte a boszszú felé.

Fogolytáborba zárták őket. Kiásta a drótok alatt a földet. A tíz ujjával kaparta ki, hogy éjjel a sötétben megszökhessen. Azt beszélték, hogy árammal telítettek a drótok, vigyázott hát, hogy hozzájuk ne érjen. Nem adom olcsón az életemet — ismételgette magában és bujkálva Pozsonyig jutott. Beállt zsákolni a Dunánál. Olasz hajókból búzát rakodtak. A nehéz munka közben szüntelenül arról beszélt, hogy a nácik elvesztették a háborút, akinek esze van, látja, hogy már csak a bukás jöhet. Ha a pártról beszélt, egy kör képződött körülötte, akik tovább adták a szavait: *Ne dolgozzatok a háborúnak!*

Nem sokáig maradhatott, a kommunisták figyelmeztették, hogy spicli van köztük, beárulták, ideje lesz elmenni. Másnap már ment is. Erdőkön át vándorolt, míg találkozott a partizánokkal. *Karafa* hadnagy vezette őket. Eleinte csak húszan voltak, de mikor a szovjet csapatokkal találkoztak, már ezren is álltak felsorakozva a nagy rétségen. Látta, hogy a mellette álló *Zlamor* és *Iván*, a két ruszin harcos szeme könnyezett. Ölelték, csókolták a szovjet katonákat...

Alig ért haza, máris a párt szervezéséhez kezdtek. Akkor hallotta, hogy tanítója, *Szücs Lajos*, nem érhette meg a felszabadulást, a sok üflegeléshe belehalt. Elhatározta, hogy helyette is fog dolgozni, helyette is fogja védeni a pártot a betolakodók ellen. És az élesszemű szervezőtitkár hamarosan meg is látta, hogy kezdik kinyújtani a hatalom után a kezüket azok, akiket a szovjet fegyverek elütöttek tőle. Tódultak a pártba az oda nem valók: a kulákok, nagykereskedők. *Kamrada János*, a negyedi pártelnök az ő szavára nézett szét a pártban és egykettőre kitették a közéjük nem valókat.

Negyvenhétben áttelepült Magyarországra. Bántotta eleinte, de aztán azzal vigasztalódott, hogy a jó kommunistára mindenütt szükség van. Igaz, hogy más azok közt élni, akik tisztelik azért, amit eddigi életében tett: no de ez csak a saját maga dolga. A becsületes ember mindenütt becsületesen végzi, amit rábíznak és az a fontos... Tudta, hogy egy célért küzd a párt, ha itt, ha ott tartozik hozzá.

*

Kora tavasszal egy meghívót kapott.

De milyen meghívót!

Maroknyi régi harcos gyűlt össze. Közöttük a miniszter is. Nem ismerték ők egymást azelőtt, de mégis olyan volt, mintha nagyon-nagyon régi ismerősök volnának. Mintha ott ülne köztük a lekonyuló bajszú *Szücs Lajos* is, akit halálos betegre vertek Horthy csendőrei, ott ülne az okos *Daszkala* elvtárs, aki mindenre tudott feleletet adni és mintha ott volna köztük *Karafa*, a bátor partizánvezető, *Zlamor* és *Iván*, a ruszin harcosok, akik könnyes szemmel mesélték a testvéri szovjet katonáknak, milyen szenvedéseken ment át a csapat, míg akkorára megnőtt, hogy ezren állhattak tisztelegve a havas mezőségen... és mintha ott volna *Kamrada* elvtárs is, a negyedi pártelnök, aki kihajtotta az osztályellenséget a pártszervezetből...

Halkan beszélgettek. A miniszter elvtárs mondta el az életét, aztán sorban a többiek: oly hasonló volt a szavuk, mintha egy családból való testvérek beszélnének... Ismerős szavak peregtek: párt, börtön, szenvedés, harc és győzelem...

Nem, nem volt igaza Kucsera Mátyásnak: *nincs az a fizetség, ami az ő életét megfizethetné. Csak megbecsüléssel, szeretettel lehet az ilyen életért fizetni...*

Derűs már az arca. Körülötte a megbolydult nyár. Tavaszias zápor fut végig a szomjas földek felett, de pillanatok múlva kiragyog a nap és szivárványt vet az ég nagy, nyitott lapjára... Múlt és jelen így nyílik és virágzik most Tessedik Károly rakodómunkás szívében is. A brigádhoz igyekszik: meg kell velük ezt értetnie, meg kell találni az utat a szívükhöz, mert aztán a munkája már máshová szólítja.

AZ ÉLÜZEM-CÍM ODAITÉLÉSÉRŐL

Az élüzem-cím elnyeréséhez egy-egy negyedév becsületes. jó munkája. az előírt feltételek maradéktalan teljesítése szükséges. Az eredmények értékelése után az élüzem kitüntetések adományozását a szakmai kollégium és a szakszervezet elnökségének együttes ülése hagyja jóvá. A vasutas dolgozók élénk érdeklődéssel figyelik az értekezlet határozatát. Meg kell mondanunk, hogy az értekezlet határozatai sokszor elkeseredést váltanak ki egyes szolgálati helyek dolgozóiból, ha tudomásukra jut, hogy nem ítélték oda nekik az élüzemcímet. Olyan megnyilvánulásokról is hallottunk. hogy *„azért nem lettünk élüzem, mert sok az élüzemek száma"*. Mások viszont úgy tudják, hogy a vasúti főosztály kénye-kedve szerint dönthet az élüzem-kitüntetések adományozásáról. *Sem az egyik, sem a másik állítás nem fedi a valóságot.*

Melyik szolgálati hely nyerheti el az élüzem-címet

A Minisztertanács és a SZOT 1954. évi 1009/1954. (II. 3.) számú határozata értelmében élüzem-címmel, oklevéllel és pénzjutalommal kell kitüntetni mindazokat a szolgálati helyeket, amelyek a szocialista munkaverseny kimagasló eredményeivel negyedévi tervüket a meghatározott valamennyi feltételnek megfelelően teljesítik. Ezek közül a kilenc legjobb eredményt elérő szolgálati helyet vándorzászlóval is ki kell tüntetni. A határozat értelmében tehát *nincsen korlátozva az élüzemek száma és a vasúti főosztálynak sincs joga megtagadni a megérdemelt kitüntetés adományozását.*

Miért van mégis, hogy az igazgatóságok által javasolt egyes szolgálati helyek nem kapják meg a megtisztelő kitüntetést? Azért, mert az élüzem-jelölt helyek eredményeinek felülvizsgálása sokszor *nem kielégítően történik.* Mindjárt le kell rögzítenünk a következőket:

Élüzem csak az a szolgálati hely lehet, amely a részére megállapított mennyiségi és minőségi feltételeket valamennyi tényezőnél teljesíti. A felülvizsgálatok egyik hiányossága viszont az, hogy *a mennyiségi feltételek teljesítése mellett nem vizsgálják ugyanolyan gondosan a minőségi feltételek teljesítését.* Igen kevéssé tudják a dolgozók például azt, hogy az élüzemcímért folyó versenyben *kizáró feltétel a vezetés hibájából történt súlyos baleset, hanyagság, a munkavédelmi és az egészségügyi előírások be nem tartásának egyéb következménye, valamint a béralaptúllépés.* Világos, hogy azok a dolgozók, akik ezekről a feltételekről nem tudnak. elkeserednek, amikor a mennyiségi versenyfeltételek teljesítése ellenére üzemük nem nyeri el az élüzem-kitüntetest.

Nemcsak a mennyiségen múlik

Sok panasz merül fel a pályafenntartási főnökségek dolgozói részéről is. A *kaposvári* és *dombovári* pályafenntartási főnökség például az elmúlt negyedévben teljesítette az előírt mennyiségi feltételeket, az igazgatóságnak azonban úgy látszik elkerülte a figyelmét, hogy ezeket a főnökségeket élüzem-címmel kitüntetni nem lehet, ha az igazgatóság műszaki közege vagy a minisztériumi kiküldött az elvégzett munkák minőségében súlyosabb hibát talál. A kaposvári és dombovári pályafenntartási főnökségek a minőségi feltételeknek nem feleltek meg, így nem is részesülhettek élüzemkitüntetésben.

Gyakran panasz tárgya, hogy az élüzem-cím elnyerésének feltételei nem reálisak, túlfeszítettek és ezen az alapon *tervmódosításokat, mentesítéseket kérnek* a szolgálati főnökségek, sőt gyakran az igazgatóságok is. Ha a feltételek nem reálisak és elérhetetlenek, az helytelen, mert nem mozgósítanak a versenyre. A hiba azonban legtöbbször az. hogy a módosításokat és mentesítéseket *utólag kérik*, a negyedéves eredmények értékelése után. A legutóbbi eredmények értékelése alkalmával például több állomás azért esett el a kitüntetéstől, mert a rakodási idő tervnél előírt feltételt nem teljesítette. A mentesítések megadására irányuló kérelmeiket viszont azért nem lehetett figyelembe venni, mert azok a negyedévi eredmények lezárása után érkeztek.

Beszélnünk kell még a *statisztikák, teljesítményi bizonylatok és jelentések pontosságáról is.* A teljesítmények helytelen adminisztrálása, a bizonylatok pontatlansága miatt nem egy szolgálati hely dolgozói estek már el a megtisztelő kitüntetéstől. De a hamis jelentések nagy gazdasági kárt is okozhatnak, mert a párt és állam vezetőinek megtévesztését. a dolgozók félrevezetését is jelentik.

Nincs „kiemelt" szolgálati hely

Természetesen helytelen volna, ha az élüzemek vizsgálatát úgy jellemeznénk, hogy minden hiányosságért csak a külszolgálati és igazgatósági dolgozók hibáztathatók. A vasúti főosztály kiküldöttei is követnek el hibákat. Sokkal közvetlenebbnek kell lenniök a külszolgálati dolgozókhoz és *nemcsak a hiányosságokat kell felfedniök, hanem meg kell mutatniok azok kijavításának módját is.* Jobban kell együttműködniök a helyi párt- és szakszervezeti vezetőkkel, akik értékes útbaigazítással megkönnyíthetik a bizottság munkáját.

A mozgalmi szervek képviselőinek is meg kell érteniök, hogy nincs „kiemelt szolgálati hely" és egyik sem lehet élüzem, ha valamennyi előírt feltételt nem teljesíti. Az élüzem-jelölt szolgálati helyek eredményeinek vizsgálata igen sokrétű és alapos munkát követel, hiszen nem egyébről van szó, mint egy-egy üzem negyedévi munkájának elbírálásáról. Az alapos vizsgálat segíti az üzem dolgozóit további eredmények elérésére. a felületes vizsgálat viszont rombolólag hat a versenyre.

A jövőben mind az igazgatósági, mind a minisztériumi bizottságoknak fel kell számolniok munkájukban az eddig mutatkozó lazaságokat. Nem szabad elnézniök a hibákat, mert ez végső soron a dolgozók becsapásához vezet. Ugyanakkor legyenek pártszerűek és ne üssék el a szolgálati helyet „mondvacsinált indokokkal" az élüzem kitüntetéstől.

A szolgálati helyek vezetői a mennyiségi és minőségi feltételek teljesítésére való mozgósítás mellett kövessenek el mindent a statisztikák. teljesítményi bizonylatok és jelentések pontossága és megbízhatósága érdekében. Kísérjék állandóan figyelemmel az élüzem-feltételek teljesítéséért folyó harcot. Ha a feltételek nem felelnek meg a szolgálati hely sajátosságainak, azok túl lazák, vagy túl feszítettek, akkor idejében tárják fel a hibákat felsőbb szerveik előtt. Erre vonatkozóan kérjék ki munkatársaik véleményét is. mert elsősorban a tervek teljesítéséért harcoló dolgozók javaslataira kell építenünk.

Holló Lajos,
az I/4. C. osztály vezetője.

Gépesített felépítménycsere Ajka térségében

Az *ajka-csingervölgyi* szén, az *urkuti* mangán, a *halimbai* bauxit útja a Bakony kanyargó vonalain vezet keresztül. Ezen a vonalon rendkívül megnőtt a forgalom a felszabadulás óta: *Várpalota—Inota—Pét—Ajka* térségében szinte gombamódra nőnek az új ipartelepek. A régi „C"-sinekből felépített pálya dörömbölve figyelmeztet: *ne feszítsétek túl a húrt, kivénültem!*

A valóban elengedhetetlenné vált felépítménycsere május 15-én meg is indult Ajka—Veszprém külső között. Jelenleg *Szentgál* és *Németbánya* között folyik a munka. Hosszú vonatok ontják az új talpfákat, a 48-as rendszerű góliátsineket, a töméntelen mennyiségű sín- és ágyazat-anyagot.

A legkorszerűbb gépek mentesítik a nehéz fizikai munkától

a pályamunkásokat.

Szentgálon állomásozik a 4-es és a 8-as építésvezetőség több száz munkása, technikai részlege. Itt folyik a munka dandárja. az előkészítés. Öröm nézni a lelkes munkát, ahogy itt a Bakony-hegység erdeitől körülvéve dolgoznak pályamunkásaink. Először a talpfavég pántolását végzik, azután következik a talpfák gépi előfúrása és a síncsavarok rögzítése. Ezután a munkapadra rakják a talpfákat, az előkészített talpfára daruval a sineket, ezt követi a gépi lekötés. A vasúti kerékpárokra, az úgynevezett „trukkokra" rakott kész sínmezőket mozdony viszi a beépítés helyére.

Kint a vonalon az első munka a kavicságyazat kibontása, a hevedercsavar meglazítása, a portáldarukat vezető sinek lerakása. A vágányzár megkezdése után az egyik csoport daru felszedi a régi sínmezőket és felrakja a vasúti kocsikra. Ezután a csapat az ágyazategyengetést, az úgynevezett tükörképzést végzi. Nyomban utána a követő darucsoport lerakja az előre elkészített sínmezőket.

A vágányzár alatt és vonatmentes időben dolgozik

az aláverő-gép, 25—30 ember munkáját helyettesíti

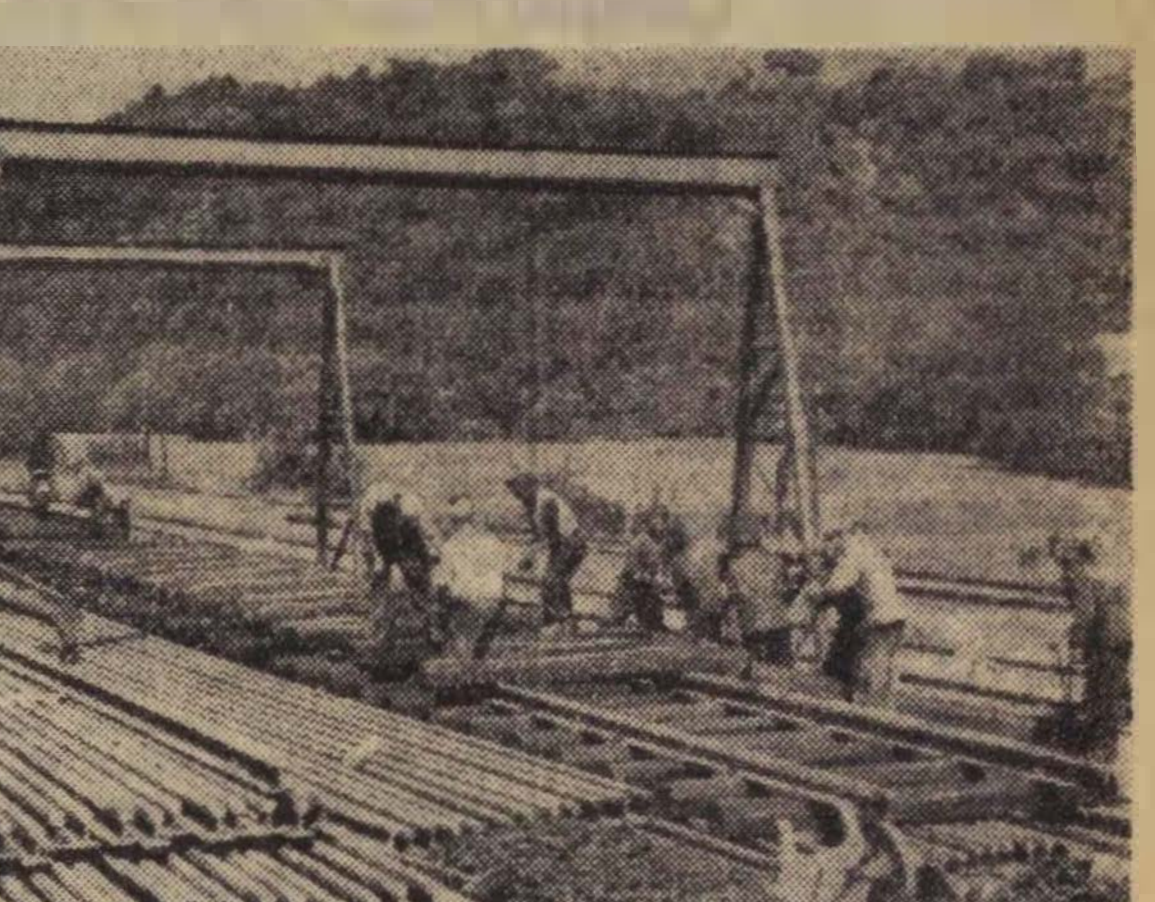
a lehető legtökéletesebben. A technika itt embereire talált. Jól ismerik a dolgozók az ágyazatrostáló, az agregátor. a benzinmotoros gépek kezelését. Ezekkel fúrnak, csavaroznak. termelik az áramot, ezek a gépek segítik a geolemezek és csavarok fellazítását és meghúzását. A kisgépek előnye, hogy nem kell vágányzárt kérni a velük végzendő munkához, a forgalom lebonyolítása közötti legkisebb szüneteket is ki tudják használni a különféle pályamunkákra.

Ha befejeződik a felépítménycsere. nem kell tolómozdonyokat használni, a

411-es gépek is közlekedhetnek

errefelé. Amerre már lefektették a 48-as rendszerű sínmezőket. nem kattognak. nem dörömbölnek a kerekek.

A pályamunkások, a vezetők hálásak a technikai segítségért és maguk is arra törekszenek, hogy a gép „lelkéhez" férkőzve, találékonysággal még többet sajtoljanak ki belőlük. Ezt tette *Stánicz István* elvtárs, vezető pályamester is, akinek kezdeményezésére a pőrekocsin bontják szét a sínmezőt. Ezzel naponta 25—30 ember munkáját takarítják meg. Vagy például a portáldaruk biztosítása a sínmezők megcsuszamlása ellen. Mindez gyorsítja, segíti a munkát, teljesebbé teszi a kialakult technológiai eljárásokat.



Munkában a portáldaru
(Mező László felvétele.)

Abban, hogy nemsokára hatalmasan megnő e vonal teljesítőképessége. oroszlánrészük van a pályamunkásoknak, a két építésvezetőség dolgozóinak, *Bocsi Sándor, Bereczki Imre, Németh István, Takács József* brigádjának. A férfiakkal egyenrangú munkát végző *Gyenge Ilonának, Bajzáth Júliának*, rajtuk kívül *Stáy János* párttitkárnak, *Németh József* ÜB-elnöknek. a kiváló vasutas *Kiss Pál* vezetőmérnöknek, *Kiss György* pályamesternek, *Szabó Imrének, Győri Lajosnak* és sok-sok derék társuknak. akik a nehéz fizikai munkától való mentesítést 125—130 százalékos teljesítményükkel hálálják meg.

Őszi forgalmi helyzetkép a rákosrendező-dorogi vonalról

A felszabadulás óta az idén indul először *Rákosrendező-pályaudvar* az őszi forgalomnak úgy, hogy közvetlen összeköttetésben áll a dorogi szénmedencével. Az újpesti híd megnyitása alaposan megnövelte a pályaudvar munkáját. de azért keresve sem találnánk egyetlen olyan vasutast sem. aki azt mondaná, hogy „jobb volt tavaly, amikor még 24 tehervonattal és 30 személyvonattal kevesebb volt a munkánk-gondunk". Ellenkezőleg: az új híddal és az őszi forgalommal kétszeresére nőtt feladatok arányában megnőtt az állomás munkakészsége. Hogy ez így van, ahhoz nem kell beszédesebb bizonyíték, mint az állomás homlokzatán ékeskedő felirat: *„A miniszter és a szakszervezet zászlajával kitüntetett élüzem."*

„Fokozottabb figyelemmel . . ."

Az állomás dolgozóinak túlnyomó többsége úgy gondolkozik, mint *Gregori István* elvtárs, tolatásvezető, akiről munkatársai tréfásan. de megbecsülő szeretettel azt állítják, hogy a kezéhez nőtt a piros zászló. még álmában is vele van.

— Mindig úgy kell gondolkozni — ez az elve Gregori elvtársnak —. hogy ami nekünk nem jó. az másnak sem jó.

A dorogi vonalra alkalmazva ezt az okoskodást, Gregori elvtárs úgy érti. hogy *a kedvezőtlen lejtviszonyú, egyvágányos vonalat még fokozottabb figyelemmel kell kiszolgálni.* Gregori elvtárs ezért mindig állomási sorrendben állítja össze a vonalra induló szerelvényeket, jó munkaszervezéssel biztosítja a menetrendszerinti indítást. Nem fordul elő. hogy csapatát ne tájékoztassa jó előre a szükséges mozgásokról.

— Rákosrendező—Dorog között olyan a forgalom. mint egy kör — erősíti meg Gregori elvtárs szavait *Szabó Pál* elvtárs térfőnök. — Ha egy vonat kiesik a menetrendjéből. magával hurcolja a késést hétszámra. kedvezőtlenül befolyásolja a többi vonat menetét is. Ezért a dorogi fordákat igyekszünk feltartóztatás nélkül fogadni. a beérkezett vonatok gépeit haladéktalanul fordulni és kezelni küldjük. Az induló vonatokat az AB-vágánycsoporton előre elkészitjük. a bányák üreskocsi ellátásának biztosításáért az ipartelepeken kiürülő kocsikat soronkívül kihozzuk és vonatba sorozzuk.

Első: a menetrend

— A dorogi elegyek nemcsak a gurítódomb munkáját növelték. hanem a siktolatási munkát is. Ezért. a nehézségek ellenére is — a vágánycsoportnak nincs meg a szükséges lejtszöge — mindig a lökéssorozatos módszert alkalmazzuk. A vonal zavartalan forgalma szempontjából — ismételten rá kell mutatni — a menetrend 100 százalékos betartása a legfontosabb. Sajnos. azonban a vonalról a vonatok 30—40 százaléka késéssel érkezik. úgyhogy sokszor mi sem tudjuk pontosan betartani a fordákat.

— A legfontosabb. hogy a vonal középállomásainak forgalmi szolgálattevői sokkal jobban együttműködjenek a menetirányítókkal. Igen fontos az is. hogy Dorog állomáson mindig álljon rendelkezésre tológép. A kezdeti időkben az is előfordult, hogy dorogi vonat várt szakaszra. Ennek nem szabad megismétlődni. a dorogi vonatok részére szakaszt kell biztosítani.

— A mozdonyvezető elvtársakhoz az a kérésünk, hogy a dorogi fordák gépeivel igyekezzenek minél gyorsabban körüljárni. amennyire lehet. rövidítsék le a szerelési időt, hogy elkerüljük a géprevárásokat. De ugyanez vonatkozik a tartalékokra is, mert előfordul. hogy nem kapunk közbeváltógépet és a tartalék 7—8 óra hosszat van távol szerelni. És végül még egy kérés: elősegítené munkánkat. ha az AB-vágánycsoporthoz pihenőhelyiséget kapnánk. még a rossz idő beköszöntése előtt — fejezte be Szabó elvtárs.

Budapestre érkezett az Egyiptomi Köztársaság közlekedésügyi minisztere és az egyiptomi államvasutak elnöke

Fathi Radvan, az Egyiptomi Köztársaság közlekedésügyi minisztere *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására augusztus 17-én Budapestre érkezett. Vele együtt Budapestre érkezett *Gamal Handi*, az egyiptomi államvasutak elnöke.

Az egyiptomi vendégek fogadására a Keleti-pályaudvaron megjelent *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter, Németh József MÁV vezérigazgatóhelyettes, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Külügyminisztérium, a Külkereskedelmi Minisztérium több vezető munkatársa.

A vendégek fogadására megjelentek *Hussein Sherif*. az Egyiptomi Köztársaság budapesti ügyvivője és az egyiptomi követség tagjai.

LEVELEZŐINK írják

Az együttműködés elengedhetetlen

A gócponti áruirányítók az elmúlt öt esztendő alatt sok segítséget nyújtottak a folyamatos elegyáramlás biztosításához, hozzájárultak a kocsiforduló idő csökkentéséért vívott harc sikeréhez. Mégis akadnak, akik nem sok megértéssel kezelik a gócponti áruirányítók munkáját, sőt ha lehet, még akadályozzák is. Egy példa erre: július 22-én 12 dömperrel rakott kocsi volt útban *Ormosbánya* állomásra. A kocsikat kísérő elvtárs kérte a *sajószentpéteri* forgalmistát, hogy a kocsikat *Kazincbarcikán* rakhassa ki, mert Ormosbányán oldalrakodó hiányában nehézkessé válna a kirakodás. A forgalmi szolgálattevő tolmácsolta a kérését a kazincbarcikai központi áruirányítónak, aki hozzájárult a kirakáshoz. El is végezték a a munkát és a 12 kocsi 24—48 órával korábban felszabadult az újabb rakodásokhoz. Krasznai László vezénylőtiszt azonban nem látta ilyen oldalát az áruirányító ténykedésének, mert sértő kijelentéseket tett a gócponti áruirányítók munkájára. Az ilyen magatartás alkalmas az áruirányítók és a raktárnokok közötti egyenetlenkedés szítására és egyáltalában nem szolgálja a szolgálati ágak közötti együttműködést.

Balkó János
miskolci igazgatóság.

Így küzdjünk a kocsi kihasználásáért?

Az őszi forgalom egyik legfontosabb követelménye a kocsiforduló idejének leszorítása. Ezt fékezi a lassú be- és kirakás, a tehervonatok ácsorogtatása és nem utolsósorban az a körülmény, ha dolgozóink egy része nem törekszik kihasználni a kocsik raksúlyát. rakterületét.

Ilyen eset történt a közelmúltban is. A 4161-essel *Füle* állomásra érkezett a 477.977-es számú pőre kocsi. *Celldömölkön* adták fel. A kocsi közepén öt darab körülbelül egy méter hosszú síndarab búslakodott. Mondhatni egy talicskára való szállítmánnyal 149 kilométert futott egy kocsi, amelyet *Tapolcán* még rendezni is kellett. ahelyett, hogy a síneket darabáruként adták volna fel. Szép kis gazdálkodás a járműparkkal! Kerüljük az ilyen gazdaságtalan fuvarozást, mert felemelkedésünk ütemét fékezik.

Bognár Károly
Tapolca-állomás.

Mire költsük pénzünket?

A vasúti szállítás sikere nagyban függ a vonatkísérők és kocsirendezők munkájától. Még nem is vagyunk az őszi forgalom forgatagában, mégis mind gyakrabban történnek kocsielhurcolások. számadáselválasztások. Azok a dolgozók, akik felelőtlenül, tessékléssék módon végzik munkájukat, nem is tudják, hogy végső fokon saját magukat károsítják meg. Hivatalunk havonta sok ezer forint kártérítést fizet ki a hanyag munka miatt. Mennyivel jobb lenne, ha ezt a pénzt üdülésre, lakásépítésre. vagy egyébre fordíthatnánk.

Szilágyi Sándor
B. V. K. H.

Társadalmi munkában vállaljuk...

Hálánkat szeretnénk kifejezésre juttatni korszerű szolgálati helyünkért és azért, hogy kényelmes, összkomfortos lakásokat építettek az állomás dolgozói részére. Ezt a gondoskodást igyekszünk meghálálni. A lakás és szolgálati helyek környékét fásítottuk, virágokat ültettünk. Állomásunkat a kulturált utazás követelményeinek megfelelően rendben tartjuk.

Van azonban egy kérésünk: A lakóépülethez a kivitelező vállalat — nem épített kerítést. Szükségmegoldásként a pályafenntartás fűzfavesszőből készített egy kerítést. de az már elkorhadt, tönkrement. Több apró gyerek lakik itt és veszélyes őket kiengedni, mert a vágányok a lakások közelében húzódnak. A kecskeméti pályafenntartási főnökséget már többször kértük a kerítés megépítésére, de hiába.

Mi, az állomás dolgozói vállaljuk, hogy társadalmi munkában megépítjük a kerítést, csak az anyagot biztosítsák számunkra.

Farkas László
Csépa-állomás.

Ifjúsági élet

A varsói találkozót nem lehet feledni

Elmondta: Berényi Miklós elvtárs, az Északi Járóműjavító ÜV DISZ-titkára

ALIG EGY HÓNAPJA az országos DISZ-aktiva értekezleten *Bognár Imre* elvtárstól négy vasutas fiatal megbízólevelet kapott. Ezek a levelek arról szóltak, hogy pártunk bizalmából, a vasutas ifjúság megbízásából részt vehetünk a *Varsóban* rendezendő ötödik Világifjúsági Találkozón.

★

Július 29-én megkoszorúztuk a Szabadság téri *Szovjet Hősök Emlékművét*, utána a Nyugati pályaudvarról lelkes búcsú közepette elindultunk Varsó felé.

Amerre elhaladt feldíszített vonatunk Magyarországon, Csehszlovákiában és Lengyelországban, az ifjúsági szövetségek zenekarai, tagjai, mosolygó arcok és tekintetek, sok-sok virág és a kedveskedés ezer látható jele fogadott bennünket.

Másnap délelőtt 11 órakor pillantottuk meg a gyönyörű Varsót, az egyre épülő, szépülő lengyel fővárost. A *Lengyel Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának* tagjai üdvözöltek bennünket, majd az előre odaszállított Ikarusz autóbuszokkal szállásunkra tértünk.

Lakhelyünket egy nyolcemeletes rádiógyár tőszomszédságában jelölték ki. Ez az üzem már a felszabadult Varsó egyik büszkesége, a lengyel nép egyik békealkotása. Szállásunkon semmiben nem volt panaszunk. Figyelmesek, kedvesek voltak hozzánk. Még aznap megkezdtük az ismerkedést a fővárossal. Lenyűgöző erővel hatott valamennyiünkre a

Szovjetunió építette új 34 emeletes kultúrpalota,

a széles körutak, az átlagosan öt-nyolcemeletes lakóházak, amelyeket a romok helyén építettek fel a lengyel fiatalság hősi közreműködésével.

AZ ÜNNEPÉLYES MEGNYITÓRA a Sztálin téren gyűlt össze vasárnap délután a részvevő nemzetek ifjúsága. Innen vonultunk a hetvenezer főnyi közönséget befogadó új stadionba. Az úton, amerre elhaladtunk, mindenütt éreztük a magyarok iránt táplált őszinte szeretetet. A stadionban ötszáz főnyi lengyel népi tánccsoport szórakoztatta a jelenlévőket, a levegőben lengyel fiatalok zászlós és vitorlázó gépei úsztak. A különböző nemzetek zászlai kis ejtőernyőkön ott lebegtek a stadion felett. A megnyitóbeszéd után kezdetét vette az ünnepség, amely valamennyiünknek felejthetetlen élménye marad.

Másnap került sor a VIT sportrendezvények megnyitására.

A VIT-fáklya meggyújtása

után ezer lengyel ifjú mutatott be szemnek és szívnek gyönyörű tornamutatványokat és népi játékokat, amelyeket szünni nem akaró tapssal jutalmazott a nézők serege. Lelkesítő érzés volt együtt lenni a VIT-en részvevő fiatalok rendkívül színpompás táborával. Tudni és hallani azt, hogy velünk együtt harcolnak, küzdenek a világ békéjének fenntartásáért, az ifjúság, a fiatal nemzedék szebb jövőjének kialakításáért. Ez az érzés, ez a bátorító, felemelő tudat járta át szívünket. Ez mozgatta tetteinket, egymás iránti szeretetünket ez gyújtotta lángra. Ez az eltökéltség, amely itt kapott méginkább tápot, a hazatérő fiatalokban kitörülhetetlen nyomot hagy és harci elszántságot arra, hogy fáradhatatlanul küzdjenek saját népük felemelkedéséért, függetlenségéért, a békéért.

A fiatalok ezután a kultúrpalotában rendezett kultúrműsort tekintették meg. A kongresszusi terem, amely 3200 főt képes befogadni, zsúfolásig megtelt.

JELENTŐS SZÍN VOLT a VIT fogadásai és rendezvényei során a *Kínai Népköztársaság* ifjainak fogadása, a különböző nemzetek, így a magyar küldöttség kultúrbemutatóinak megtekintése.

Megdöbbentő hatású volt látogatásunk a varsói gettóban, ahol félmillió embert mészároltak le Hitlerék. Itt áll a közelben az az emlékmű, amelyet fekete márványból emeltek és amelyről azt beszélik, hogy Hitler indította útnak még abban az időben, mikor Moszkva alatt harcoltak csapatai. A náci horda „dicsőségét", a szovjet nép leverését akarták ezekkel a márványlapokkal, kövekkel megörökíteni. A márvány azonban Varsóban maradt: a győzelem helyébe csúfos vereség lépett. Most, ezek a fekete márványok vádolják az ártatlan emberek százezreinek gyilkosait.

NAGY HATÁSSAL VOLT valamennyiünkre az óváros terén rendezett tiltakozó nagygyűlés, ahol egy *Hirosima*-i japán fiatal tartott beszédet az atomháború ellen. A jelenlévő fiatalok egy emberként tettek fogadalmat arra, hogy

erőiket egyesítik a béke megvédésére,

az új világháború veszélyének elűzésére.

Nagyon kedves emlékeim vannak még, amelyek úgy gyűltek össze, mint kaptárban a méh által gyűjtött sok-sok virágpor. A mi életünknek igazán drága nektárát jelentette a varsói találkozó minden egyes napja, ünnepe, ténye. Mennyi szeretettel csüggünk azokon a drága emlékeken, amelyek emlékeztetnek a *Visztula*-i sétahajózásra, *Chopin* szülőházában rendezett nagyszerű hangversenyre, az újonnan épített gyönyörű parkokban töltött időre, a Visztulában fogott több kilós halakra, amelyet büszke örömmel vittünk szállásunkra.

Emlékeink között sokáig élni fog a különböző népek

vasutas fiataljainak találkozója is.

Itt a vasutas ifjúság küldöttei számoltak be hazájuk vasutasainak életéről és mélyítették barátságunkat, hitet téve a béke mellett.

FELEJTHETETLEN NAPOK felejthetetlen élményeivel vettünk részt augusztus 14-én a Világifjúsági Találkozó befejező ünnepségein.

Azzal az érzéssel eltelve búcsúztunk és érkeztünk haza, hogy tapasztalatainkat átadjuk ifjú társainknak. Azzal jöttem én is haza, hogy az *Északi Járóműjavító* fiataljainak átadom azt az erőt és elszántságot, amely 25 évemet meghazudtolva ezen a találkozón férfivá éretett, keményebbé tett, mint voltam. Azt akarom, hogy azt az akaraterőt, amit a varsói út bennem ébresztett, egészében átadhassam a vasutas fiataloknak. Azt szeretném, ha ez az utam gyümölcsözővé válnék szeretett hazám építésében, pártunk erősítésében, az őszi forgalom feladatainak a vártnál is jobb teljesítésében. Ugy érzem, erre erőt ad nekem a varsói találkozó, a pártunk és kormányunk iránt érzett hála, szeretet és kötelességérzet.

Új életet kezdenek a sztálinvárosi fiatalok

Sztálinváros új házsorai, a Vasmű monumentális épületei nemcsak a szocializmus építésének váltak győzelmi eredményévé, hanem az ifjúság alkotómunkájának, tettrekészségének kifejezői is. Talán ezért ért meglepetésként, hogy a Vasmű 720-as pályaudvarán a nagykohó és az épülő kokszolómű tőszomszédságában a DISZ-szervezet iránt érdeklődve óvatosan kijelentették: *keveset tudunk a fiatalokról mondani, a vasutas DISZ-szervezet alig két hónapos.*

Újjáéledt a DISZ-szervezet

Két hónapos a DISZ-szervezet? Az igazság persze nem egészen ez. Papíron több éves a vasutas fiatalok szervezete, de alig két hónapja, hogy újjáéledt, feltámadt, hallat magáról. A pályaudvaron mintegy 100—120 fiatal dolgozik. Három hónap előtti kimutatás szerint a DISZ-tagok száma 30 fő. A taggyülés, a szervezeti élet jóformán ismeretlen volt.

Meg kell vallani, senkisem törődött a fiatalokkal és hogy igazolják ezt az álláspontot, egyre-másra születtek a mindenkit megnyugtató nézetek: *nem lehet DISZ-élet, mert nincs helyiség, nincsenek vezetésre alkalmas fiatalok, az ifjúságot nem érdekli a DISZ.*

Volt, aki mindezt azzal tetézte, hogy elég, ha van pártszervezet és szakszervezet. Aki nem tagja a pártnak — az tagja a szakszervezetnek. Igy jutott a DISZ-szervezet arra a mélypontra, amely már aligalig kecsegtetett az újjászületés reményével.

A DISZ II. kongresszusa és a párt Központi Vezetőségének az ifjúság közötti munka megjavításáról hozott határozata fordította a figyelmet a Vasmű forgalom DISZ-szervezete felé. A pártvezetőség megvizsgálta a DISZ helyzetét és határozatot hozott a DISZ-munka megjavítására.

A pártvezetőség megbízta két tagját, *Huszár Jenőt* és *Lánczki Zoltánt*, hogy vizsgálják meg a legközelebbi vezetőségi ülésig a DISZ munkáját, ismerkedjenek meg a fiatalokkal az ifjú vasutasok problémáival. A két elvtárs sorra elbeszélgetett a fiatalokkal. Sok mindenre fényt vetettek ezek a beszélgetések. Kiderült, hogy fájt az ifiknek, hogy nincs szervezetük, hogy a vidékről bejáróknak Sztálinvárosban van ideiglenes szállásuk és szabad idejük javarésze unalomban telik.

A pártvezetőség július 6-i vezetőségi ülésén a DISZ problémája volt az egyik napirendi pont. A vezetőségi ülésre meghívták a szolgálati vezetőket és 6 DISZ-tagot: *Pajor Lászlót, Farkas Annát, Farkas Istvánt, Bognár Erzsébetet, Kiss Sándort és Tóth II. Józsefet.*

Szükség van-e DISZ-szervezetre? Ez volt a főkérdés és *Kolláth Gyula* párttitkár elvtárs beszámolója világos választ adott erre: *A fiatalok közötti munkát DISZ nélkül nem lehet megoldani.* A fiatalok között gyakran előfordul lógás, fegyelmezetlenség. Megtörtént, hogy korábban abbahagyták a munkát és a kocsik beállítása órákat késett. Emiatt késett a kirakás is, melyet még tetézett az, hogy a Vasműnek kevés a kirakómunkása. Késett a feladás s a késések következtében nőtt a kocsitartózkodási idő.

A vasút az eddigi legnehezebb őszi forgalomra készül. Fegyelmezetlen munkával ezt nem lehet megvalósítani, a fegyelmezetlenség megzavarja nagy békeművünk, a kohó kiszolgálásának folyamatosságát. Igaz, a kohó kiszolgálásával eddig nem volt hiba, de csak azért nem, mert a hanyagok helyett mások, — többnyire az idősebbek — minden erejüket, szívüket beleadták a munkába és ezzel pótolták mások mulasztását. Meddig tarthat ez így? Meddig lehet türni, hogy a hanyagok helyett mások dolgozzanak? Meg kell javítani a fiatalok közötti munkát erős, jól dolgozó DISZ-szervezetet kell létrehozni a jó munka érdekében — állapította meg a párttitkár.

Nem volt síma az út

A határozathozataltól a határozat megvalósításáig hosszú, nemegyszer göröngyös az út. A Vasmű forgalomhoz négy pályaudvar tartozik. A pártvezetőség felosztotta a négy pályaudvart, maguk mellé vették a pártvezetőségi ülésen részt vett diszeseket, bevonták a pártcsoportbizalmiakat és megkezdték az agitációt. Csoportosan és egyenként, ahogy a körülmények engedték, jártak fiataltól fiatalhoz. Jártak munkaközben, jártak munka után. Beszélgettek ebédszünetben és beszélgettek szabadnapon. A pártvezetőség minden tagja részt vett a személyes agitációban. Ilyen agitáció régen folyt már a fiatalok között.

A DISZ vezetőségválasztó taggyülés július 12-én mégis kicsit keserűen kezdődött. A száznál több fiatal közül huszonhatan jelentek meg. A beszámolót a párttitkár tartotta és szavai nyomán lelkes elhatározás született. De a lelkesedés kissé vakká, elbizakodottá tette a fiatalokat. Olyan határozatot akartak hozni, amely meghaladta volna erejüket: augusztus 20-ig beszerveznek a DISZ-be minden fiatalt és létrehoznak egy ifjúsági műszakot. A kommunisták azonban közbeléptek és megmagyarázták: aki sokat markol, az keveset fog. A fiatalok bevonása fokozatosan, nevelő munkával, további személyes egyéni agitációval kell, hogy történjék.

S a helyes munka eredménye nem maradt el. Augusztus 3-án volt a következő taggyülés, amelyen már harminchárman jelentek meg. A beszámolót *Pajor László* DISZ-titkár tartotta és már arról számolt be, hogy 9 ifjúsági tolatóbrigád alakult, az utóbbi időben nem volt igazolatlanul mulasztó ifi, jelentősen javult a fegyelem.

A taggyűlésen az ifjúsági brigádok vállalásokat tettek a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére, megvitatták az őszi forgalmi feladatokat, fő figyelmet fordítva a nagykohó zavartalan és tökéletes kiszolgálására.

Tovább a megkezdett úton

A taggyűlés óta még nem sok idő telt el. De ez a kevés idő sikerekkel volt teli. A vasutasnapi felajánlásokat az ifjúsági brigádok teljesítették. Létrehozták a DISZ-csoportokat, 20 új taggal erősödött a szervezet. S ami a legfontosabb, a fiatalok nemcsak beléptek a DISZ-be, hanem élni is kezdtek a DISZ-ben! A 722-es pályaudvar mögül elhordtak vagy tíz vagon salakot, törmeléket és virágoskertet varázsoltak a helyére. Megalakították a labdarúgó-csapatot, létrehozták az Ifjú-gárdát (ők népnevelőknek nevezik), helyi könyvtárat szerveztek. A pártszervezet segítségével már helyiségük is van a lakónegyedben, ahogy ők nevezik: a „technikumban". A DISZ-teremben zenegép szól, taggyűlés után táncolnak, szórakoznak. Gondoskodnak a szabadnapos DISZ-tagok szórakozásáról is. Legközelebb például a szabadnaposok kirándulni mennek a közeli Szalk-szigeti úttörőtáborba.

A Sztálin Vasmű forgalom DISZ-szervezete tehát kijutott a „mélypontról", megindult felfelé. Van már DISZ-szervezet, szervezeti élet, javuló munka és szórakozás, sport is. S a fiatalok, akikre azt mondták, „nem érdekli őket a DISZ", naponta többen és többen lépnek be az ifjúsági szervezetbe.

Bánki Géza

HIREK

— HÁZI CSILLAGVIZSGÁLÓ épül a *Könyves Kálmán* gimnáziumban a IV. kerületi üzemek segítségével. A tervezés munkáját *Orgoványi János*, a *Landler Jenő Járóműjavító ÜV* mérnöke végezte társadalmi munkában. *Ferencz Mihályné*, ugyancsak a Landler dolgozója, a hegesztési munkákban tűnt ki.

— A BÉKEBIZOTTSÁG KEZDEMÉNYEZÉSÉRE 1955. augusztus hó 10-én túlsúlyos irányvonat indult *Pécsbányarendezőről*. Az 1100 tonnás vonat a tervezettnél kilenc perccel korábban érkezett *Dombóvárra*. A mozdony vezetője *Győri Kiss István* volt, fűtői: *Rajcsányi Lajos* és *Fekete József*.

— KÖZPONTI FŰTÉST VEZETNEK BE *Sztálinváros* állomáson. A szükséges radiátorokat a városi tanács adja.

— KÉTÉVI BÖRTÖNBÜNTETÉSRE és háromévi jogvesztésre ítélte a XV. kerületi bíróság *Deszpot János* pályamunkás feleségét. — Nevezett felhasználva szabadjegyét, 111 mázsa különböző terményt vásárolt és azokat az általa kifizetett vételárnál mázsánkint 80—100 forinttal drágábban adta tovább.

— KIEMELKEDŐ EREDMÉNYT ért el *a hatvani* vasutas MÖHOSZ-szervezet cséplőbrigádja a *sziráki* állami gazdaságban. Három és fél nap alatt 643 mázsa árpát, öt nap alatt 1021 mázsa búzát, 3 nap alatt 342 mázsa rozsot cséplettek el.

— BALÁZS ANNA: „ÁTKÁDEREZEM A CSALÁDOMAT" című egyfelvonásos vígjátékának bemutatójára készül a Landler Jenő Járóműjavító színjátszó csoportja.

— SZOCIALISTA SZERZŐDÉST KÖTÖTT a pécsi fűtőház az állomással. A fűtőház vállalta, hogy az állomás által kért mozdonyokat időben biztosítja. Az állomás kötelezte magát, hogy az állomásra érkezett gép tíz percen belül bejárhat a fűtőházba.

— 45 KÉTSZOBÁS, ÖSSZKOMFORTOS, erkélyes lakást kapnak a közeljövőben a vasutas dolgozók *Sztálinvárosban*.

— KÁROKAT OKOZOTT egyes helyeken a hatalmas esőzés. *A nyékládházi* dolgozók a vasutasnapi bevétel 70 százalékát felajánlották a károk helyreállítására.

— CSILLAGÁSZATI ELŐADÁS lesz augusztus 25-én *Pécsett*, szeptember 15-én *Nagykanizsán* és november 12-én *Kaposváron*. Az előadásokat *Halászovics Rezső* tartja.

— A MUNKAVÉDELMI ÉS BALESETELHÁRÍTÁSI oktatások színvonalának emelése érdekében DIA-filmek használatát vezetik be a vasútnál. A dolgozók figyelmét szemléltető módon hívják fel a munkahelyen előadódható balesetekre és a helyes munkamódszerekre.

— KÖNYVHETET TARTOTTAK a pécsi igazgatóságon. Tíz nap alatt 3000 forint értékű könyv talált gazdára.

— LÉGVEZETÉK FELSZERELÉSÉT vállalták minden javítandó mozdonyhoz a vasutasnapra *Tálos János* művezető, *Benkő István* és *Varga Ferenc* lakatos, a Hámán Kató Fűtőház dolgozói. Felajánlásukat három nappal a határidő előtt teljesítették.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Pestkörnyéken lévő, könnyen megközelíthető egyszoba-konyhás, komfortos főbérleti lakásomat hasonló pesti lakásért. Érdeklődni lehet: 338—175 telefonszámon 9—16 óra között.

SPORT

Erő, szépség, vidámság

Az ötödik vasutasnapon Budapesten a Sport utcai pályán zajlott le a vasutas, postás és szállítómunkások sportegyesületi seregszemléje. Az ünnepség nagyszerűen sikerült. A késő esti órákban távozó közönség egyöntetűen megállapította, hogy az idei vasutasnap sportműsora a legsikerültebb volt az eddigiek közül.

Keveset ígérni és többet adni mindig sikert jelent. S hogy az idei vasutasnap sportműsorának olyan hatalmas sikere volt — ebben rejlik a titka. „Tölts velünk egy vidám napot" ezzel a címmel csábította az ünnepi felragasz a sport iránti érdeklődőket, de a rendezők egyúttal nemes „családhoz" folyamodtak, mert nem egy, vidám napot szerettek az érdeklődőknek, hanem másfelet.

Szombaton délután ugyanis a Bp. Vasas népligeti stadionjában a legjobb magyar motorosok mellett szívesen látott csehszlovák versenyzőket is ünnepelt a közönség. A verseny hőse a Debreceni Törekvés színeiben versenyző Lévay volt, aki nemcsak a döntőt, hanem valamennyi előfutamot is megnyerte.

— Lévay az utóbbi idők egyik legtehetségesebb motorversenyzője — ismerte el az ugyancsak kitünő képességü csehszlovák Havelka.

Lévay motorozása nemcsak a szakértőket, hanem a szürke szemlélőket is elkápráztatta. A nézőtéren egy szőke hajú, szelíd kék szemű, ábrándos tekintetű fiatal nő keltett nagy feltünést szinte utolérhetetlen szurkolásával. Látszatra a világ egyik legszerényebb szurkolójának tünt, de nem hiába tartja a mondás, hogy a látszat néha csal, mert a „szelíd tekintetü" szurkolónk nem fukarkodott hangjával.

— Menj rá! Most előzd! Ne hagyd magadl Szerezz előnyt! — felkiáltásokkal biztatta Lévayt, aki nem tudni, hogy meghallotta-e ezeket, de tény, hogy „rá ment előzött, előnyt szerzett, s nem hagyta magát".

A vasárnapi sportünnepély már nem járt annyi izgalommal mint a szombati motorverseny, de szórakozni itt is nagyszerűen lehetett. A komoly sportversenyeken kívül a tréfás vetélkedéseknek volt a legnagyobb sikerük.

Az alig tizéves úttörő labdarúgók csatája, a gyermekek izgalmas roller-versenye, a lepényevés és köcsögverés hősei egyaránt nagy sikert arattak.

A jövő Puskásai, Kocsisai ezen a mérkőzésen még sokszor „nagy bajban" voltak. Bármennyire is furcsa, de a kellemetlenséget számukra a labda okozta. Nem egy izben térdükkel továbbították a jövő nagyjai a kerek labdát, s ez nem is csodálatos, hiszen legtöbbjüknek majdnem térdéig ért a labda. Gól a mérkőzésen nem esett, s ezért izgalommal állták meg az apróságok az eredményhirdető dobogó előtt. Vajon ki kapja a kitűzött díjat, ez a kérdés izgatta őket minden bizonnyal. A gondos rendezőség azonban közmegelégedésre oldotta meg ezt a kérdést és valamennyi „labdarúgót" díjazott.

A lepényevő-verseny eredménye sokáig kétes marad előttünk. Az azonban már nem kétséges, hogy gyakorlati eredményét a verseny részvevői otthon is láthatták. A verseny izgalmában ugyanis a legtöbb bajnokjelölt nem kímélte ruháját és nagy harci készségüket bizonyította az a sok lekvárfolt, mely nyomot hagyott ruhájukon. Igy aztán feltehető, hogy a gyermekeiket mindig tisztán tartó szülők otthon is kellő „jutalomban" részesítették sportszerető csemetéiket.

Kevesen tudták eddig, hogy a köcsögverés milyen veszélyes sport. Az a rendező, aki a nagy „összecsapást" irányította, minden bizonnyal amellett szavaz, hogy veszélyt rejt magában ez a sportág is. A bekötöttszemű köcsögverő bajnokjelöltek ugyanis egy izben majdnem fejbeverték a rendezőt — a nézők legnagyobb derültségére.

A tréfás versenyek mellett hatalmas sikere volt az apróságok rajzos kiállításának. „Mi leszek, ha megnövök". ez volt a rajzbeli feladat. A rajzokból kitünt, hogy nem kell félteni a mozdonyvezető kalauz, pék, cukrász, orvos, művész stb. utánpótlást. De nem lesz baj a gyomor körül sem. Schuplicz Judit V. osztályú tanuló szakácsnő szeretne lenni az István-kórházban. Sokan nevettek a kis Judit pályaválasztási tervén.

A sok vidámságot szerző ötödik vasutasnapot igen nívós kultúrverseny zárta be. Ennek keretében az üzemi kultúrcsoportok mellett több hivatásos művész is fellépett s nagy sikert aratott. Külön dicséret illeti Hegedüs János kötéltáncát, aki szellemesen, ötletesen szőtte a vasutasnap jelentőségét a szövegbe, melyet a sok vidámság mellett sem felejthetett el egyetlen részvevő sem.

(mécs)

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895, üzemi telefon: 18—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 35. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 AUGUSZTUS 29.



Mile Imre, Budapest-Nyugati pályaudvar tornyos-térfelvigyázója örömmel végzi szolgálatát az egyre szaporodó korszerű technikai berendezések segítségével.

(Kovács Géza felvétele)

Szüntessük meg a géprevárásokat!

Ha egyebet nem írnánk, csak ezt: júliusban 1232 esetben történt géprevárás, akkor is láthatnánk, hogy az őszi forgalom kezdete előtt olyan jelenséggel állunk szemben, melyet, ha nem szüntetünk meg sürgősen, káros következményekkel járhat az őszi forgalomban.

A géprevárások számának gyorsütemű emelkedése — áprilisban 420 géprevárás volt — fontos figyelmeztetés számunkra, hogy romlik a mozdonyok kihasználási foka, zavarok vannak a menetrendszerű közlekedésben s mindezek következtében romlik a kocsikihasználás, nő a kocsiállás, nem megfelelően alakul a kocsifordulóidő, vagyis nincs minden rendben, közvetlenül a nagy feladatot jelentő őszi forgalom előtt.

Ezek a körülmények parancsolóan követelik tőlünk, hogy az őszi forgalom kezdetéig meg kell szüntetnünk a géprevárásokat! Meg kell szüntetnünk és meg is tudjuk szüntetni. Ennek azonban az a feltétele, hogy egységesen, valamennyi szakszolgálati ág, de elsősorban a forgalom és a vontatás harcot hirdessen a géprevárások ellen. A géprevárások számának emelkedése ugyanis összefüggésben van azzal, hogy a szakszolgálati ágak egymást okolják a géprevárásokért. A forgalom szerint: *később adja ki a gépet a fűtőház, lassú a szerelés* ... és a többi, és a többi. A fűtőház viszont sok esetben a forgalmat okolja: *nincs zöld út, sok az ácsorgás, emiatt később jön be a gép a fűtőházba* és így természetes, hogy a fűtőház is később adja ki a gépet.

Nehéz lenne hamarjában eldönteni, kinek van igaza, melyik az az ok, melynek következménye az okozat, a géprevárás. Nehéz a döntés annál is inkább, mert számos más tényező is okozhat és okoz is géprevárást. Ha lassú például a kirakás, kevés az üres kocsi, akkor sürgős esetekben — például egy bánya kocsiszükségletének biztosítása érdekében — fél szerelvénnyel is közlekedtetni kell a gépet. Egyetlen ilyen eset is felboríthatja a tervet és egy másik vonatnál géprevárást okozhat.

Egyszóval okokat lehetne keresni és lehetne találni olyanokat is, amelyek első percben elfogadhatónak, megnyugtatónak tűnnek. Ez azonban egy jottányit sem csökkenti a géprevárások számát. Arra van szükség, hogy magyarázatok helyett cselekedjünk!

A géprevárások száma feltűnően magas a budapesti, a pécsi és a szombathelyi igazgatóságok területén. Ha közelebbről megvizsgáljuk ezeken a helyeken a géprevárások okát, csakhamar kiderül, hogy nem kielégítő a menetirányítók és a mozdonyfelvigyázók együttműködése. A menetirányítók gyakran később rendelnek gépet, nem kellő erővel biztosítják a mozdonyfordulókat. De gyakran hanyag munkát végeznek a mozdonyfelvigyázók is. Nem tartják a kapcsolatot a forgalommal, nem törődnek azzal, hogy mindig pontosan tudják: merre járnak a gépek. Hiányos tehát a tájékozottságuk s emiatt munkájuk kapkodó, rendszertelen.

Ez az a pont, ahol lehet és kell javítani. A mozdonyfelvigyázók és a menetirányítók kölcsönös jó együttműködése előrelátást, jobb tervezést, jobb munkát biztosít. Ahol ezt felismerték, ott jelentősen csökkent a géprevárások száma. De sok helyen nincs együttműködés. Mi az oka ennek? Elsősorban a bizalmatlanság, a félelem, a meglévő nehézségek felnagyítása. Gyakori, hogy a menetirányítók és a mozdonyfelvigyázók nem kielégítő együttműködésüket azzal „magyarázzák", hogy „úgyis mindegy, kevés a gép, hiányos a műszaki berendezés, nincs mit tenni". Igaz az, hogy vannak nehézségeink, de az nem igaz, hogy nem lehet semmit sem tenni ellenük. Bizonyításképp megemlítünk néhány esetet.

Hányszor előfordul, hogy nem szorgalmazzák a fűtőházban a gépek javítását, vagy az, hogy a szerelésnél mechanikus sorrendet tartanak, figyelmen kívül hagyva a gépek feladatát? Sürgősen forduló gép nemegyszer 3—4 órát vár kiszerelésre, miközben olyan gép szerel előtte, amelyik csak több óra múlva fordul. Az induló vonat pedig áll, gépre vár, az állomás eldugulással fenyeget.

Sok hibát okoz a munkafegyelem lazasága is. *Székesfehérváron* történt nemrégiben, hogy gépre vártak a vonatok, a fűtőházban pedig hat gép állt készen, de kiadni nem tudták őket, mert a fűtők nem jelentek meg szolgálatban. És van az éremnek egy másik oldala is: késve rendelik meg a gépet, nem tájékoztatják a fűtőházat a gépigénylésekről.

A géprevárások javarésze ilyen hibákból adódik, nempedig a *„műszaki berendezések hiányosságából"*. Ez a körülmény arra figyelmeztet, hogy pártszervezeteink nem foglalkoznak eleget, nem nevelik kellően a középvezetőket, a menetirányítókat és mozdonyfelvigyázókat. Nem vizsgálják meg mélyrehatóan a géprevárások valódi okát, nem küzdenek kellően az opportunista, maradi nézetek ellen. Lelkesíteni, biztatni kell az embereket. Ha nehezek a feladatok, akkor hatványozottan kell a dolgozók segítségét kérni, mert emberek nélkül az egyébként minden igényt kielégítő berendezés, technika is halott. A lelkes emberek viszont rosszabb körülmények között is képesek nagyobb eredményekre.

Meg kell szüntetni a géprevárásokat! Ennek érdekében szüntessük meg az opportunista nézeteket, a nehézségek felnagyítását, az együttműködés hiányosságait. Biztosítsunk tökéletesen egybehangolt munkát, elsősorban a menetirányítók és mozdonyfelvigyázók között, mely egyetlen lehetőség arra, hogy tökéletes és állandó jellegű tájékozódást nyerjenek munkájukhoz. Teremtsünk lelkiismeretes, fegyelmezett munkát a fűtőházakban és valamennyi szolgálati helyen. A forgalom állandóan nő, mind több gépre van szükségünk. Emeljük a mozdonyok kihasználását, biztosítsuk vonatainknak a zöld utat, mélyítsük el a szolgálati ágak közötti együttműködést és akkor megszünnek a géprevárások és nyugodtan tekinthetünk az őszi forgalom elé.

Az őszi forgalom végrehajtásának sikeréért

Az őszi forgalmat előkészítő munkaversenynek ismét lezárult egy szakasza, a vasutasnapi győztes műszak után dolgozóink kiváló eredményekkel köszöntötték alkotmányunk ünnepét is. Állomások és fűtőházak, szertárak és pályafenntartási főnökségek jelentik: teljesítettük augusztus 20-i vállalásainkat, készen állunk az őszi forgalom nagy csatájára, elért munkagyőzelmeink újabb tettekre serkentenek az őszi forgalom sikeréért, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére.

Versenyben a dolgozók 90 százaléka

A *Gazdasági Vasútaknál* ugyancsak megnőttek a feladatok az elmúlt hetekben. A kimagasló eredmények elérése érdekében a dolgozók 90 százaléka tett brigád- vagy egyéni vállalást, melyeket az alkotmány-műszakban sikerrel teljesítettek. Az oroszlányi üzemfőnökség munkaeredményéhez nagymértékben hozzájárult *Máté Imre* mozdonyfelvigyázó teljesítménye, aki jó szervező munkával biztosította a vontatógépek állandó üzemképességét, gondoskodott azok tökéletes karbantartásáról. Nem kis része van abban, hogy az üzemfőnökség árukilométer-tervét 110,5 százalékra teljesítette.

Az egyéni munkasikereknél figyelemreméltó az *ercsi* üzemfőnökség létszámába tartozó *Kállai Mihályné* jegyvizsgáló eredménye, aki egyéni tervét udvarias, figyelmes munkával 145 százalékra teljesítette.

Ahány állomás — annyi munkagyőzelem

A November 7. Erőművet és számos más fontos üzemet kiszolgáló *Várpalota* állomáson a *Kossuth-brigád* tört a munkaverseny élére. A brigád *Berta József* és *Furglás Ferenc* forgalmi szolgálattevők vezetésével terhelési tervét 136 százalékra, menetrendszerinti indítási és fajlagos kocsimozgatási tervét pedig 119, illetve 146 százalékra teljesítette.

Szerencs állomáson *Nagy III. István* forgalmi szolgálattevő vezetésével született meg a legjobb eredmény. A terhelési tervet a vállalt 102 százalék helyett, 106 százalékra teljesítették. Feltűnt a versenyben *Sárkány Pál* tolatásvezető brigádjának nagy munkakedve, akik kocsimozgatási tervüket 13 százalékkal túlteljesítették. Ime, nem is olyan „peches" szám a 13 — Sárkány elvtárséknak például a kiváló eredményét fémjelzi.

Jó eredményről érkezett hír a fontos feladatot teljesítő *Bánrévéről*. Az állomáson különösen a forgalmi dolgozók tettek ki magukért az alkotmány-ünnepi műszakban. A legjobb eredményt *Dékány Imre* tolatásvezető és brigádja, valamint *Szepesi Imre* forgalmi szolgálattevő és brigádja érte el, akiknek neve büszkén díszeleg a versenytáblán.

Nyolcszázalékos önköltségcsökkentés

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére és az őszi forgalom sikeres teljesítése érdekében követésreméltó vállalás született a *nyíregyházi* pályafenntartási főnökségen. A dolgozók vállalták, hogy a munkálatok költségeit a kitűzött két százalék helyett nyolc százalékkal csökkentik. Ezen belül a vágányszabályozás önköltségét az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva három százalékkal mérsékelik. Megfogadták, hogy vállalásuk teljesítése érdekében tovább szilardítják a munkafegyelmet. Az igazolatlan mulasztások számát 0,1 százalékra csökkentik, és két óráról másfél órára szállítják le a kocsi ki- és berakások idejét.

„Az őszi forgalom legjobb dolgozója és legjobb csomópontja" címért

Az előttünk álló őszi forgalmi feladatok messze túlhaladják az elmúlt év hasonló időszakának feladatait. A megnövekedett ipari és mezőgazdasági termékeket gyorsan, biztonságosan, minden veszteség nélkül kell elszállítanunk rendeltetési helyére. E feladatoknak csak a munka minőségének megjavításával, a munkaverseny további szélesítésével tudunk eleget tenni. Következetesen kell harcolnunk a menetrendszerinti közlekedésért, a szállítási költségek csökkentéséért, melynek egyik legfontosabb eszköze az összekapcsolt mozgalom továbbfejlesztése.

Ezeknek a feladatoknak sikeres végrehajtását segíti elő *„az őszi forgalom legjobb dolgozója"*, valamint *„az őszi forgalom legjobb csomópontja"* címekért kezdeményezett verseny.

Az őszi forgalom legjobb dolgozója címet és külön pénzjutalmat nyer el az a dolgozó — szolgálati ágra való tekintet nélkül —, aki a megállapított sztahanovista feltételeket 1955 augusztus 1-től december 31-ig folyamatosan teljesíti és túlteljesíti. Azok a vezetők, akiknek szolgálati helye legjobban teljesíti ez idő alatt az élüzemfeltételeket, szintén jutalomban részesülnek.

Az őszi forgalom legjobb csomópontja címet az a csomópont nyeri el, amelyik az 1955. évi augusztus 1-től december 31-ig terjedő időben a legjobb eredményt éri el, illetve a megszabott terveket a legmagasabb százalékban teljesíti. A győztes csomópont az őszi forgalom legjobb csomópontja cím mellett a csomóponti verseny győztesének járó pénzjutalom kétszerésében részesül.

A túlsúlytovábbítás — és ami mögötte van

Az őszi forgalom sikerének egyik biztosítéka a *túlsúlyos mozgalom*. Vezérfonalként húzódott végig ez a megállapítás a vasútüzemi értekezleten, az igazgatósági őszi forgalmi és a gócponti értekezleteken. Nyomában azonban mindig ott járt az a megjegyzés, hogy a *túlsúlyos mozgalom csak úgy lehet eredményes, ha a túlsúly nélkül továbbított többi tehervonat terhelése is eléri az átlagos vonatterhelés mértékét.* Ha a túlsúlyos vonatok mellett a vonatok többsége az előírt terhelést sem viszi, akkor a vasut egészének termelékenysége nem nő, hanem csökken, viszont emelkedik az önköltség és a szállítás sem válik gyorsabbá, holott ez a cél.

Vonatonként 69 tonnával kevesebb

Nézzük meg, hogyan követik ezt a célt az őszi forgalom küszöbén a *ferencvárosi fűtőházban.*

A júliusi eredmények szerint *nem valami biztatóan.* Júliusi túlsúlytovábbítási tervét teljesítette ugyan a fűtőház, mert az előirányzott 53 000 helyett 55 724 tonna túlsúlyt továbbított. E tényezőnél a tervteljesítés 105,5 százalékos. A tehervonatok nagyrészének átlagos terhelése azonban alatta marad a megszabottnak: az egy vonatra eső átlagos terhelés 814 tonna helyett csupán 745 tonna volt. Tehát vonatonként átlagosan *minden ferencvárosi mozdony 69 tonnával vitt kevesebbet az előírtnál.*

Ha a mozdonyteljesítményi lapokat vizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy *a ferencvárosi mozdonybrigádok szívesen vállalnak túlsúlyt.* Alig van mozdonyvezető, aki ne venne részt a mozgalomban. *Az átlagos terhelés havi értéke azonban alatta marad az előirányzatnak.*

Több mint 100 tonnával az átlag alatt

Itt van például *Fehér* Ferenc mozdonyvezető, aki a fűtőház élgárdájába tartozik. Leginkább a pusztaszabolcsi vonalon jár 411—445-ös gépével és valósággal *„vadássza"* a túlsúlyos vonatokat. Júliusi tizenkét szolgálata alatt az általa továbbított 29 vonatból nyolc túlsúlyos volt, a többinél azonban a 780 helyett 667 tonna volt a havi terhelési átlaga.

Pászti János, a 411-es DISZ-brigád vezetője is ügyes, jól dolgozó mozdonyvezető. Júliusban tizenegy út után négyszer kapott túlsúlytovábbításért prémiumot, de az átlagos terhelése a tervszerinti 862 tonnával szemben csupán 729 tonna volt.

A mozdonyvezetők *a szervezetlenségben, a forgalmi szolgálat, főleg a menetirányítók és a vontatási szolgálat hiányos együttműködésében látják a hibák okát.*

Sok a gépmenet

Harmath Mihály elvtárs egyetlen példája is erre vall:

— Augusztus 7-én 5 óra 45 perckor jártam ki a fűtőházból és az irányítás szerint gépmenetben *Székesfehérvárra* mentem — mondja. Onnan Pusztaszabolcsra vittem egy üres szerelvényt. Pusztaszabolcsról 8-án ugyancsak gépmenetben 22 órakor érkeztem a ferencvárosi fűtőházba. Közel *negyvenoras szolgálatot teljesítettem egy üres vonatért.*

Barta István augusztus 8-án 21 órakor járt ki 424-es mozdonyával, hogy gépmenetben Fehérvárra menjen. Budafok—Hárosról azonban visszaküldték Kelenföldre, hogy ott lesz a vonata. Kelenföldön nem tudtak semmit a vonatról és Ercsibe irányították. Ott kapott is vonatot, de csak 150 tonnásat. Ezzel elment Pusztaszabolcsra, onnan gépmenetben Mórra. Mórról 600 tonnával indult azzal, hogy Moha-rakodón még felvesz 150 tonnát. Moha-rakodón áthaladást kapott, Moha állomás ellenben megfogta és gépmenetben visszaküldték Moha-rakodóra. Ott *mégis csak felvett 150 tonnát*, így jött el végül 750 tonnával. *Huszonnyolc órai szolgálata alatt 200 kilométert tett meg, s ennek több mint fele meddő futás volt.*

Balázs Ferenc munkaérdemrendes mozdonyvezető augusztus 7-én 24 órás szolgálata alatt három kilométert „futott" a körvasúton.

Sok hasonló esetet lehetne még említeni, amelyek mind arra hívják fel a figyelmet, hogy *sokkal jobban kell küzdeni a gépmenetek, a jelzőnél való feltartóztatások ellen, de mindenekelőtt a jól kiterhelt vonatokért.*

Példás teljesítmény



A debreceni fűtőház villamos műhelyében Mátyás Lajos villanyszerelő 162 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. A vele dolgozó Kovács Imre átlagteljesítménye 160 százalék körül mozog.

(Kovács Géza felvétele)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Az 1955/56-os pártoktatási év előkészítésének tapasztalatai a pécsi igazgatóság területén

A Központi Vezetőség március 4-i határozata hangsúlyozza az ideológiai színvonal emelésének jelentőségét, amely alapja annak, hogy párttagjaink megértsék a párt politikáját és tevékenyen résztvegyenek gyakorlati megvalósításában. A propagandamunka növekvő feladatai természetesen propagandistáinktól is többet követelnek, bár az elmúlt oktatási évben jelentős sikereket értünk el a propagandisták munkájának javításában. A kongresszusi tanfolyamokon, különösen a IV. téma feldolgozásánál (szervezeti szabályzat és a pártmunka kérdései) fokozódott a tagság aktivitása, lendülete és érdeklődése a pártpolitikai kérdések iránt.

Ha az érdeklődés okait vizsgáljuk, akkor a következőket állapíthatjuk meg: *1. A március 4-i határozat lelkesítőleg hatott, világosan megszabta a tennivalókat, harcot indított a párt ideológiai tisztaságáért és leleplezte a párt politikáját eltorzító nézeteket. 2. A márciusi határozat után hatékonyabb és tartalmasabb lett az iskolák elvi és módszertani segítése. 3. Valamennyi pártaktivánkat bevontuk a pártépítés kérdéseinek megtárgyalásába. 4. A párt belső életének vizsgálata nagy érdeklődést váltott ki még a korábban passzív párttagok között is.*

A IV. téma feldolgozásának tapasztalatai elősegítették az új oktatási év előkészítését is. Igazgatóságunk területén a pártszervezetek vezetőségi üléseken, bizalmi- és népnevelőértekezleteken, továbbá a májusi taggyűléseken megbeszélték az elmúlt oktatási év tapasztalatait és ismertették az új oktatási év feladatait. Ebben a munkában nagy segítséget jelentettek a Központi Vezetőség március 24-i, és május 16-i határozatai.

Propagandistáink már az oktatási év végén hozzákezdtek az új oktatási év előkészítéséhez. Ismertették a hallgatókkal az 1955—56-os oktatási évre vonatkozó tudnivalókat. A propagandisták agitációs munkájának eredményeként a hallgatók többsége maga kérte továbbtanulásának biztosítását. *Gyékényes* állomáson *Pintér* László, *Barcs* fűtőháznál *Salavecz* Károly középfokú propagandisták hallgatóikkal együtt már a zárószemináriumon vállalták, hogy a következő oktatási évben ismét együtt tanulnak az SZKP II. évfolyamán. A propagandisták és a párttitkárok jó munkájának hatására hasonló eredmények születtek többek között *Szekszárd, Pécs* és *Dunaföldvár* állomások pártszervezeteinél.

Önként vállalt megbízatás

Igazgatóságunk területén a pártszervezetek ebben az esztendőben sokkal alaposabban, nagyobb gonddal és felelősségérzettel fogtak hozzá a párt- és DISZ-oktatás előkészítéséhez, mint az előző évben. A *Sztálin Vasmű* forgalmi alapszervezete okulva a múlt évben elkövetett hibáján — amikor a hallgatók megkérdezése nélkül szervezték az oktatást —, az idén már a párthatározatnak megfelelően foglalkozott a pártvezetőség a propagandistákkal és a hallgatókkal.

Nagyobb gondossággal történt a propagandisták kiválasztása is. Különösen örvendetes, hogy sokkal több pártfunkcionárius fog rendszeres propagandamunkát végezni, mint az elmúlt évben. Mintegy hatvan párttitkár, illetve pártvezetőségi tag vállalt propagandamunkát, de sok szakmai vezető is vállalkozott propagandamunkára. (Többek között *Kiss* Kálmán elvtárs, Kaposvár pft., *Hortobágyi* Lajos elvtárs Mohács állomás és *Gerecs* István elvtárs Pécs állomás.) Az új propagandisták mellett a régi, tapasztalt és az eddigiek során jó munkát végzett propagandisták ismét vezetnek szemináriumokat. Az idén nem fordult elő olyan eset, hogy propagandistákat megkérdezésük és meghallgatásuk nélkül javasoltak volna oktatásra.

Tanuljon minden tagjelölt

Az eddigiek során eredményekről beszéltünk, de nem hallgatjuk el a hiányosságokat sem. Somogyszobon és Csurgón a hallgatók kiválogatásánál nem tartották szükségesnek az egyéni, meggyőző felvilágosító munkát, hanem megkérdezték annyival, hogy megkérdezték az elvtársaktól: melyik pártoktatási formán kívánnak tanulni.

Több helyen előfordult, hogy a pártvezetőségi tagok nem világosították fel a hallgatókat a különböző oktatási formák témáiról. Helytelen az is, hogy a tagjelölteknek csak 52 százalékát vontuk be az oktatásba. Ez a szám nem kielégítő, hiszen a tagjelöltek párttaggá válásának egyik legfontosabb feltétele a marxizmus—leninizmus alapjainak elsajátítása. Pártszervezeteink újra elbeszélgetnek a tagjelöltekkel és meggyőzik őket a pártoktatásban való részvételük fontosságáról.

Van tehát javítanivaló. Sok feladat vár még pártszervezeteinkre a hátralévő idő alatt. Különösen fontos a propagandista tanácskozások jó előkészítése, a propagandisták felkészítése, a pártszervezetek rendszeres ellenőrző és segítő munkája, valamint az, hogy a vezetőségi tagok szeptember hónapban újra elbeszélgessenek valamennyi hallgatóval.

Az elmondottak csak kiragadott példák a legfontosabb soronlévő feladatokból. Emellett még számos apróbb-nagyobb problémát kell megoldani, hogy az új oktatási évben maradéktalanul végrehajthassuk a Központi Vezetőség határozatából adódó feladatokat.

Kiss Antal,
a pécsi politikai osztály propaganda alosztályának vezetője

Nemzetközi ÉLET

Az Egyiptomi Köztársaság közlekedésügyi miniszterének és az Egyiptomi Államvasutak elnökének nyilatkozata magyarországi látogatásukról

A magyar kormány vendégeként egy hétig hazánkban tartózkodott *Fathi Radvan*, az Egyiptomi Köztársaság közlekedésügyi minisztere és *Gamal Hamdi*, az Egyiptomi Államvasutak elnöke. Az egyiptomi vendégek itt-tartózkodásuk alatt *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter társaságában megtekintették *Budapest-Ferencváros* új rendezőpályaudvarát, valamint *Székesfehérvár állomás* korszerű biztosítóberendezését. Ezenkívül látogatást tettek az *Üttörővasúton*, a *Ganz Vagongyárban*, a győri *Wilhelm Pieck Vagongyárban* és *Sztálinvárosban*.

Budapest-Ferencváros állomáson tett látogatásuk alkalmával az egyiptomi közlekedésügyi vezetők nyilatkozatot adtak a *Szocialista Vasútértnak*. Elmondották, hogy igen kellemes hetet töltöttek Magyarországon *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására. Különösen mély benyomást tett rájuk a közlekedési ipari üzemek fejlettsége, a magyar vasút rendkívül nagy áru- és személyforgalmat lebonyolító munkája.

Radvan miniszter a továbbiakban arról beszélt, hogy az Egyiptomi Köztársaságban teljes erővel folyik a harc az ország demokratikus átalakításáért. Az egyiptomi nép azért harcol, hogy megszabaduljon az imperializmustól és a feudalizmustól. A kormány jelszava: *„Minél többet a népért"*. Jelentős eredményeket értek már el a földnélküli parasztság földhözjuttatásával, a Nemzeti Termelési Tanács létrehozásával, amelynek fő feladata, hogy lépéseket tegyen a mezőgazdaság átalakítására. Öntözőművek, erőművek létesítésével teremtik meg ehhez az alapot. Ugyanígy bizottság alakult a szociális szolgáltatásokra vonatkozó tervek kidolgozására. Az ország fokozott iparosítására is részletes terveket dolgoztak ki.

Az Egyiptomi Államvasútak feladatairól *Gamal Hamdi*, az államvasutak elnöke nyilatkozott.

— A vasút legfontosabb feladata, hogy lépést tartson országunk ipari és mezőgazdasági átalakításával — mondotta. — Az egyiptomi vasutakat eddig az jellemezte, hogy főként személyforgalomra rendezkedtek be. Mozdony- és kocsiparkunk azonban már igen nehezen felel meg a növekedő feladatoknak. Jelenlegi 4210 kilométer hosszú vasúthálózatunk is bővítésre és korszerűsítésre szorul. Az egyiptomi vasútak teljes újjáépítési programot dolgoztak ki, amelynek megvalósításában a magyar közlekedési iparnak igen nagy szerep jut.

Elmondotta, hogy a magyar vasúti szolgálati helyek látogatása során számos olyan tapasztalatot szereztek, amelyet igyekeznek hasznosítani az egyiptomi vasutak fejlesztésénél. Különösen a technikai berendezések ragadták meg a figyelmüket. A ferencvárosi Keleti-gurítódomb legkorszerűbb építési és technikai megoldása, a vágányfékberendezés annyira megnyerte elismerésüket, hogy megoldást keresnek a ferencvárosihoz hasonló *alexandriai* fejállomás gurítódombbal és automatikus berendezésekkel való felszerelésére.

A vasút korszerűsítéséhez Egyiptom ebben az évben 4 400 000 font értékben rendelt Magyarországtól közlekedési felszereléseket, ezek között van 20 darab 424-es gőzmozdony, 160 személykocsi, 93 Diesel elektromos tolatómozdony. Hangsúlyozták a vendégek, hogy az eddig szállított kocsikkal és mozdonyokkal teljes mértékben elégedettek, úgyhogy minden alapja megvan a gazdasági kapcsolatok kiszélesítésének Magyarország és Egyiptom között.

Elismeréssel szóltak a vendégek a magyar vasutasok fegyelmezettségéről. Mosolyogva jegyezték meg, hogy az „öreg" vasutasoknak semmi okuk az aggodalomra az utánpótlást illetően, mert az úttörő vasutasok kitűnő, fegyelmezett gárdája méltó folytatója lesz jó munkájuknak.

Az egyiptomi közlekedésügyi vezetők tiszteletére *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter szerdán estebédet adott, amelyen a vendégek ismételten köszönetet mondtak azért a szívélyességért, amelyet mindenütt tapasztaltak látogatásaik során és jólétet, boldogságot kívántak a magyar népnek, további jó eredményeket a magyar vasút dolgozóinak.

Nemzetközi HÍREK

Szovjetunió:

A szovjet vasutasok július 31-én ünnepelték huszadszor a vasutasnapot — amint erről már beszámoltunk. Most újabb érdekes adatokat tudunk meg a *„Gudokból"*. A lap beszámol arról, hogy a szovjet vasutasok négy év alatt befejezték az áruforgalom ötéves tervét. A közlekedés színvonala egyre emelkedik. Fokozódott a gépesítés, a gőzmozdonyok helyett egyre több villany- és motoros mozdonyokat alkalmaznak.

Sok függ az emberektől, sok múlik képzettségükön, a munka iránti odaadásukon. Napról napra nő az értékes javaslatok, kezdeményezések száma. Egy régi orosz közmondás azt tartja, hogy „Aki keres, az mindig talál". Nos, a szovjet vasutasok állandóan keresik az újat, terveznek, tökéletesítenek. A tények egész sora bizonyítja, hogy él az új technikát és technológiát fejlesztő kezdeményező erő, amely hatalmas anyagi tartalékokat rejt magában. Nincs a vasútnál jelentéktelen ember, mindenki nagy a munkahelyén! — írja a vasutasnapi beszámolójában a „Gudok".

Ausztria:

A *„Betriebszeitung"*, az osztrák vasutasok lapja arról ír, hogy a vasutasok bérrendezésénél súlyos visszaéléseket követtek el az alacsony fizetésű kategóriákban: mindössze 3,6—6,25 százalékkal emelték a béreket, ezzel szemben a magas fizetésűeknél 18—24 százalékkal. Nem csoda — írja az újság —, hogy az osztrák vasutasok körében a fizetésrendezés elégedetlenséget keltett. Még jobban fokozza az elkeseredést a legújabb statisztikai adatok közzététele, miután hivatalos helyről kiadott közlemény is azt állítja, hogy az elmúlt tíz év alatt az árak hét és félszeresre emelkedtek.

Feladataink a tagdíjfizetés megjavítása érdekében

Pártunk szervező bizottsága 1952. április 10-én határozatot hozott a tagdíjfizetés megjavítására. A határozat rámutatott arra, hogy a pártszervezetek a tagdíjfizetést csak gazdasági kérdésként kezelték, nem ismerték fel politikai jelentőségét. A határozat feladatul tűzte a pártszervezetek elé, hogy *„megfelelő politikai nevelőmunkával... legkésőbb 1952. év végéra minden alapszervezetben el kell érni, hogy megszűnjön a tagdíjhátralék és meg kell követelni minden egyes párttagtól és tagjelölttől, hogy rendesen fizesse a párttagsági díjat."*

A tagdíjfizetés is a hovátartozás kifejezője

Ezt a határozatot egyes pártszervezeteink ezideig sem hajtották végre. Az eltelt közel három és fél év alatt nem javult jelentősen a tagdíjfizetés, sőt az elmúlt év májusához viszonyítva néhány pártszervezetnél csökkent a tagdíjfizetők száma. A visszaesés a miskolci politikai osztály területén 3,2, a szombathelyi területen 2,5 százalékos. Ezek a számok azt mutatják, hogy a pártszervezetek vezetőségei és aktivistái keveset tettek a határozat megvalósításáért.

Más pártszervezetek példája azt bizonyítja, hogy ahol az alapszervezetek vezetőségei és a pártbizalmiak egyénileg foglalkoztak a tagdíjfizetést elhanyagoló tagokkal és megmagyarázták, hogy a rendszeres tagdíjfizetés a párttag legelemibb kötelessége, ott ez a munka sikerrel járt. A pécsi politikai osztály területén az elmúlt év májusától ez év júniusáig 90,3 százalékról 99,1 százalékra emelkedett a tagdíjfizetés aránya. *Nagykanizsa* állomáson, *Győr* GYSEV állomáson és pályafenntartásnál, *Kaposvár* pályafenntartásnál a tagdíjfizetés több hónap óta 100 százalékos. *Hatvan* állomás pártszervezete januártól júniusig 47 százalékról 100 százalékra javította a tagdíjfizetést. Ennél a pártszervezetnél leváltották a hanyagul dolgozó pártbizalmiakat, helyettük a tagdíjfizetésben is példamutató, lelkes pártbizalmiakat választottak, és vezetőségi üléseken, taggyűléseken is megvitatták a tagdíjfizetés megjavításának tennivalóit.

A felvilágosító munka fokozása nemcsak a tagdíjfizetők számának emelkedését eredményezte, hanem elősegítette a szervező bizottság határozata azon pontjának végrehajtását is, hogy *„minden párttagnak a pártkongresszus által a jövedelem arányában megállapított tagdíjat kell fizetni."*

Néhány pártszervezetben egyes párttagok a határozatnak ezt a pontját sem hajtják végre. *Celldömölk* fűtőháznál például több 2000 forinton felül kereső párttag van több hónapi tagsági díjjal elmaradva és hátralékukat „alkudozással", a progresszivitás mellőzésével igyekeznek rendezni. A tagdíjfizetésnél mutatkozó egyhelyben topogás, vagy visszaesés több okból fakad: 1. A pártbizottságok és pártszervezetek nem érttették meg tagságukkal, hogy a rendszeres tagdíjfizetés a párthoztartozás, a pártfegyelem legelső, alapvető követelménye. 2. A tervek teljesítése és a termeléssel kapcsolatos politikai munka elvégzése mellett pártszervezeteink jelentős része elhanyagolta a párton belüli nevelőmunkát, háttérbe szorította a pártépítés mindennapos feladatait, kevesebbet törődött a pártcsoportok ezirányú munkájával. Ennek következménye, hogy az ilyen pártszervezetekben a párttagok elhanyagolják a tagdíjfizetést. 3. A pártvezetőségek nem tették a pártbizalmiak és aktivisták elsőrendű feladatává, hogy politikai kérdésként törődjenek a tagdíjfizetéssel.

Ismerve a hibákat, hogyan szüntethetjük meg a tagdíjfizetésnél meglévő hiányosságokat? A Központi Vezetőség határozata értelmében a tagdíjfizetés fejlődéséért és az azzal kapcsolatos valamennyi munkáért az alapszervezet vezetősége a felelős. Az alapszervezet vezetősége rendszeresen tárgyalja meg vezetőségi üléseken, taggyűléseken a tagdíjfizetés helyzetét és a tennivalókat. Bírálják a tagdíjat hanyagul fizető párttagokat és tagjelölteket. Az agitációnál bátrabban igényeljék a tagdíjfizetésnél is példát mutató párttagok segítségét

Javítsuk a bizalmiak munkáját

A rendszeres tagdíjfizetés érdekében állandó politikai felvilágosító munkát kell végezni. Figyelmeztessék a pártbizalmiak a hozzájuk tartozó párttagokat arra, hogy a havonta rendszeresen és progresszíven fizetett tagdíj a párthoz való tartozásukat fejezi ki, a tagdíjfizetéssel havonta hitet tesznek a párt mellett. Az agitációs munka mellett a pártbizalmiak ellenőrízzék rendszeresen minden hónapban a párttagok tagsági könyvét és a tagjelöit igazolványokat.

A tagdíjfizetés megjavításánál is legnagyobb jelentősége a kommunista példamutatásnak van. A pártszervezetek vezetőségei, a pártbizalmiak és aktivisták a szolgálati hely kommunista vezetői mutassanak elsősorban példát a rendszeres tagdíjfizetéssel.

A pártbizottságok és pártszervezetek tartsák fontos politikai feladatuknak a szervező bizottság tagdíjfizetésről szóló határozatának végrehajtását. A pártvezetőségi tagok és pártbizalmiak különös gonddal állandóan foglalkozzanak a tagdíjfizetés megjavításával. Állandóan magyarázzák a párttagok között a tagdíjfizetés politikai jelentőségét. Magyarázzák meg, hogy a tagdíjfizetés a párt iránti kötelesség, a párthűség és a pártfegyelem kifejezője is. Állandó politikai munkával elérhetjük, hogy rövid időn belül minden párttag és tagjelölt maradéktalanul teljesítse legelemibb kötelességét, rendszeresen fizesse tagdíját.

Csényi Pál,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Az MNDSZ köszönete

Amint ismeretes, a vasutas dolgozó nők az anyák világkongresszusára gyönyörű albumot készítettek, amelyben képekben beszámoltak a magyar vasutasnők életéről és munkakörülményeiről. Most az MNDSZ központjának nemzetközi kapcsolatok osztálya levelet juttatott el a vasút politikai főosztályához, amelyben a következőket írják:

Kedves Elvtársak! Közöljük az Elvtársakkal, hogy az elkészített ajándék albumot, amelyet a vasutas dolgozó nők küldöttek az anyák világkongresszusára, küldöttségünk továbbította. Az album szép kivitelű és tartalma is igen jó volt. Kérjük az Elvtársakat, hogy tolmácsolják köszönetünket a vasutas dolgozó nőknek a gyönyörű album elkészítéséért.

Nagy Borbála,
az MNDSZ nemzetközi kapcsolatok osztályának munkatársa

Kép Lengyelországból



Gyorsan halad a lengyel vasutak villamosítása. A Varsó—sztálinvárosi vasútvonal villamosítása során már elérték a Varsótól 150 kilométerre fekvő Koluszki várost. Nem sokkal utána a vonalat átadták a forgalomnak. Képünkön az első villamosvonat a próbaúton.
(A Lengyel Távirati Iroda felvétele.)

Új állomás, új feladatok – és akiknek segíteniök kell Berente szénpályaudvar munkáját

Egy évvel ezelőtt itt még puszta mező volt. Ma pedig a *Berentére* érkező utas hamarjában azt sem tudja, melyik épületóriást csodálja meg? A *Borsodi Hőerőművet*, amely már most is akkora, mintha legalább tíz tömbházból rakták volna össze s mellette már ott magasodik a további épületrészek vasbeton bordázata, vagy a *Borsodi Vegyikombinátét*, amelyben most kezdődött meg a műtrágyagyártás, vagy esetleg a központi szénosztályozó épületkolosszusa felé fordulion, amelynek emeleteire úgy kúszik fel az öt szállítószalag hídja, mint öt óriási, vastagtörzsű kígyó.

A szénosztályozó mellett fehér, emeletes épület, oldalán tábla: *„Berente szénpályaudvar."* Új a tábla, új az épület, újak a szénosztályozó, az Erőmű, a Vegyikombinát és Kazincbarcika felé vezető vágányok. Július 1 óta dolgoznak csak itt a vasutasok is, akiknek jó munkájától függ, hogy ...:

... — hogy semmi fennakadás ne legyen ennek a hatalmas ipari tömbnek a működésében — fejezi be gondolatunkat *Szabó János* elvtárs, állomásfőnök. — Ha teljes erővel megindul a Hőerőmű, és a szénosztályozó, 15 bánya széntermelése fut össze ide, de már jelenleg is öt bánya szállít állandóan. Kocsiforgalmunk már most meghaladja a havi kilencezret. Az osztályozó teljes üzemeltetése azt jelenti majd, hogy óránként indítunk egy szénvonatot s ahogy tervezzük, legalább napi 5—6 irányvonatot.

A munka szíve-lelke

„Új állomás — új feladatok" — jegyezzük le *Szabó* elvtárs szavai nyomán, amikor arról beszél, hogy *a vasút dolgozóinak elsősorban a központi szénosztályozó óraműpontosságú ellátásáért kell harcolniok.* Jelenleg a szénküldemények érkezése még nem elég egyenletes, s a kocsikat a vonatokból kell kisorozni. Ha teljes kapacitással megindul az üzem, zárt szénvonatok érkeznek majd, ezzel könnyebbé válik a beállítás az osztályozó alá, de addig kemény munka vár a vasutasokra, elsősorban a tolatószemélyzetre. A beállításokat jelenleg úgy gyorsítják meg, hogy a tolatótartalék a befutó vonatot már a biztonsági határjelnél várja, hogy minél gyorsabban menjen a leadási kocsik kisorozása. A tolatószemélyzet is felkészül az érkező vonatok fogadására, a tolatásvezető előre megbeszéli a szükséges mozgásokat, így sikerült elérni, hogy a tervezett két óra beállítási időt máris egy órára csökkentették. Ugyanilyen fontos, hogy a buktatás után a kocsikat azonnal adják vissza a bányáknak. A munka harmadik, semmivel sem kevésbé fontos szakasza az ország minden részébe induló vonatok összeállítása.

— *Tudjuk, hogy a szénpályaudvar munkájának szíve-lelke a jó tolatási munka* — mondja *Hollósi György* elvtárs, tolatásvezető. — Az új állomáson azonban, ahol még nincs megfelelően elegyengetve a vágányok között a salak, ahol nincs térvilágítás, ahol a dolgozók nagyrésze új felvételes, nem könnyű feladat a szolgálat ellátása. *A legteljesebb összhangra, fegyelmezettségre, segíteniakarásra, szakmai tudásra van szükség.*

Még a közömbösség látszata is súlyos hiba

Az új állomáson természetesen új a pártszervezet is, július 28-án alakult. A feladatok kezdetén tart még, eddig csak három aktíva segíti a munkáját, pedig ez rendkívül sokrétű. A 34 kommunista mindegyikének a legjobb példamutatással kell a munka élére állnia. Az öntudatos kommunistáknak kell elsősorban megnyugtató módon foglalkozni a kezdet nehézségeiből adódó panaszokkal, amelyek főként ruhaellátási és bérezési, besorolási kérdésekre vonatkoznak, de ugyanakkor harcolniok is kell azért, hogy a dolgozók szociális ellátottsága egyre javuljon. A fegyelem megszilárdítása, a küzdelem a gyakran megnyilvánuló hanyagság ellen, amely már nem egy — szerencsére — következmény nélküli balesetet okozott, s nem utolsósorban az a körülmény, hogy *Kovács Zoltán* elvtárs, a párttitkár anyagszertáros is és nagy elfoglaltsága mellett nem képes egyedül ellátni az összes pártmunkát, minden egyes kommunistára a feladatok egész sorát ruházza.

Ilyen feladat, hogy a túlnyomórészt fiatalokkal dolgozó állomáson *mielőbb megalakuljon a DISZ-szervezet.* Erre már volt kezdeményező lépés, összehívták az alakuló gyűlést, meg is jelent 34 fiatal, a gyűlést mégsem sikerült megtartani, mert a miskolci politikai osztály megbízottja, *Takács* elvtárs nem tudott megjelenni. Nem szabad azonban hagyni, hogy a DISZ megalakulása elaludjon. Erős DISZ-szervezet életrehívásáért kell küzdenie a szénpályaudvar kommunistáinak, de a politikai osztálynak is, amelytől egyébként minden vonatkozásban több segítséget vár az új állomás.

Erős kézzel kell megragadnia a pártszervezetnek *a politikai és szakmai oktatás* kérdését is. El kell érni, hogy a forgalmi dolgozók oktatótisztet kapjanak — nehéz magyarázatot találni arra, hogy az igazgatóság miért kezeli olvan félvállról ezt a kérdést, hiszen egy-két hónap múlva teljes erővel megindul a szállítás a szénosztályozó részére, amit csak politikailag és szakmailag egyaránt alapos felkészültségű dolgozók tudnak zökkenő nélkül ellátni.

A területi bizottságnak is gyakrabban kellene Berente felé tekintenie, hiszen még az üzemi bizottság sem alakult meg, a szervezett dolgozók két hónapja bélveget sem kaptak. Joggal kérdezik, meddig vár a területi bizottság, mikor kezd behatóbban foglalkozni velük? Annyival is inkább fontos ez, mert a dolgozók önként, minden irányítás nélkül kezdeményezett versenymozgalma gazdát keres.

Az új állomás új — és tegyük hozzá: igen nagy — *feladatai iránt senki sem lehet közömbös, de még a közömbösség látszatát sem szabad kelteni,* akár politikai, akár szakszervezeti, akár szakvonali munkáról legyen szó. A kezdeti segítségadás késlekedése, elbürokratizálása jóvátehetetlen hiba, nemcsak a berentei vasutas dolgozókkal, hanem az egész új békeművel, egész népgazdaságunkkal szemben.

Fejlett munkamódszer — gyorsabb, gazdaságosabb vonatrendezés

— Síktolatási ankét és bemutató Debrecenben —

Augusztus 23-án rendezte meg a vasutas szakszervezet és a vasúti főosztály 4. szakosztálya gyakorlati bemutatóval egybekapcsolt síktolatási ankétját *Debrecenben,* közel száz sztahanovista kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, fűtő és mozdonyvezető részvételével. Képviseltették magukat a politikai osztályok, valamint a *miskolci és debreceni igazgatóság* is.

Az ankét célja az volt, hogy megszüntesse az idegenkedést olyan kiváló munkamódszertől, mint a megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal. Tekintettel az elegyrendezés rendkívüli fontosságára, nem közömbös, hogy ezt a munkát milyen módszerekkel végzik dolgozóink. El lehet mondani, hogy amíg a gurításos tolatásnál az egész hálózaton dicséretes fejlődést értünk el, a síktolatásnál még ma is jórészt elavult, és gazdaságtalan módszereket használunk.

Tóth György elvtárs, az F. 5. számú utasítás megalkotója arról beszélt az ankéton, hogy mit jelent korszerű technológiával dolgozni, lerázni az elavult, a lassú és költséges módszereket és átvenni az újat, a gazdaságosat. A múlt év őszén kiadott síktolatási utasítás betartása nem „szívesség", hanem kötelesség. Az őszi forgalom feladatai fokozott gyorsaságot és gazdaságosságot, biztonságos szállítást követelnek. Ezt segíti megvalósítani a megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal, a szovjet és magyar tapasztalatok hasznosításából származó új munkamódszer. Jogosan bírálta Tóth elvtárs azokat a vaskalapos állomásvezetőket, akik az utasítás megjelenése óta sem tettek semmit bevezetésére.

Rövidebb idő alatt, biztonságosabban

A debreceni állomáson az utazóközönség érdeklődéssel figyelte azokat a vasutasokat, akik a síktolatásról beszélgetve, vitázva, a gyakorlati bemutató helye felé tartottak.

A nyíregyházi oldalon, a kihúzóvágányon már ott volt *Szabó I. Béla* és brigádja a 434-es sorozatú gép személyzetével, hogy megmutassák: *jóval rövidebb idő alatt végzik ezzel a fejlett munkamódszerrel a tolatási munkát, gazdaságosabban, biztonságosabban és gyorsabban dolgoznak.*

Huszonkilenc kocsival kezdték meg a tolatást és tizenkét lökéssel nyolc perc alatt szétbújniok. És arrafelé mutattak, ahol *Guba József,* a Szabó-brigád tagja, a jelzés után, amikor a mozdony nyomást ad és a csavarkapocs egy pillanatra meglazul, villámgyorsan leemeli a kiakasztódoronggal a csavarkapcsot a vonóhorogból.

„Mi is bevezetjük..."

A bemutató után folytatták az ankétot. Most már azok is látták ennek a módszernek gyors és gazdaságos voltát, akik eddig csak utasításból, vagy hírből hallották. Az ankéton elhangzott hozzászólások azt bizonyították, hogy az értekezlet részvevői, visszatérve szolgálati helyükre, mindent elkövetnek, hogy az F. 5-ös utasítás ne írott betű maradjon, hanem a tolatási munka nélkülözhetetlen törvényévé váljon. *Laczkó* elvtárs, Debrecen állomás főnöke, *Szával* elvtárs, a debreceni igazgatóság vezetője és *Kiss István* elvtárs, a vasút politikai főosztály munkatársa, valamint *Esse Lajos* elvtárs, a vasutas szakszervezet termelési osztályának vezetője ígéretet tettek arra, hogy minden segítséget megadnak az új tolatási módszer elterjesztéséhez.

A debreceni bemutatót rövidesen soronkövetni a *Budapest-józsefvárosi,* majd a *tapolcai* síktolatási ankét, ahol a debrecenihez hasonlóan gyakorlatban bizonyítják be a terület érdekelt dolgozóinak: érdemes az új technológiát magukévá tenni, hiszen a vízszintes kihúzóvágányon a lökéssorozatos tolatási módszerrel mintegy tizenöt százalékkal, lejtős kihúzóvágányon pedig közel negyven százalékkal több kocsit tudnak kocsirendezőink feldolgozni, mint megállásos szalasztással.



A kihúzóvágányról megállásnélküli szalasztással, lökéssorozatokkal folyik a síktolatás.
(Vasvári Endre felvétele)

ÚJÍTÓINK A TECHNIKA RAJONGÓI

Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség... Itt dolgoznak a Keletiből induló és ide érkező személykocsik „orvosai, ápolói". Munkájuk nélkül nem tudnánk tiszta, világos, jól fűtött kocsikban utazni. Eredményeik kiválóak, a főnökség többszörös élüzem. És ebben a dicséretes munkában, az egyre növekvő teljesítményben jelentős rész jut a technika szerelmeseinek, az újítóknak.

A tizenötszörös újító

Lőwi Béla elvtárs, a kocsivilágítási szerelőcsoport vezetője, egyike ezeknek. Huszonnyolc esztendeje dolgozik a műhelyben. A felszabadulás előtt próbálkozott egy-két észszerűsítéssel, de akkor megmosolyogták, vállonveregették. Ez volt a díja. A felszabadulás után, amikor meghallgatta *Rákosi* elvtárs újító kongresszusi beszédét, újból elkezdte, de most már lendülettel, új energiával. Jelenleg a tizenötödik újításnál tart. Eddig egyetlen újítását sem utasították vissza, s tízezer forint újítási díjat folyósítottak számára.

Az ötödik képzőművészeti és újító kiállításon most is ott van három jelentős újítása. Az egyikért, a Brown-Boveri feszültségszabályozó ellenállás-hídjának csiszolókészülékéért 1500 forint eszmei díjjal jutalmazták. Ujításával a harminc évvel ezelőtt szállított feszültségszabályozók életét legalább tíz évvel meghosszabbítja. Sok valutát takarítunk meg ezzel, nem is szólva arról, hogy Svájc már jóideje még valutáért sem tud alkatrészt szállítani.

Ujításai nagyrészét saját üzeme is évek óta használja, amellyel sokszázezer forintos megtakarítást értek el. Legutóbbi nagy sikere a szentárcsacsiszoló elkészítése volt.

Látogatásunk idején a *győri Wilhelm Pieck* gyár elektromérnöke, *Kató* elvtárs keresse fel és szakvéleményt kért az exportkocsik világításának feszültségszabályozójáról, de a *Klement Gottwald* gyár dolgozói is jól ismerik Lőwi elvtárs nevét és munkásságát.

Csak a bürokrácia ne volna

— *A szocialista vasút építése nem nélkülözheti újabb technológiai eljárások, újítások, ésszerűsítések és nem utolsósorban az új technika lendítő erejét* — mondja Lőwi elvtárs. — *Vigyázni kell azonban arra, hogy a technikát ismerő, a mindig újra törekvő embert ne kedvetlenítsék el a bürokraták. Sokszor úgy érzem, hogy lemondok a további újításról. Sok munka, kísérletezés jár vele és nem mindegy, hogy miként fogadják, hogyan valósítják meg, hogyan értékelik. Sokszor úgy döntenek egy-egy újítás felől, hogy ki se jönnek, nem nézik meg a gyakorlatban a modellt, elég nekik a rajz is. Persze, ezzel elszakadnak az élettől, az újítót eltaszítják maguktól. Ez egyik oka annak, hogy sokszor helytelenül állapítják meg az újításért kifizethető díjat.*

— *Cseh Miklós* elvtárs, főszakmesterem — folytatja — még március 24-én javasolt egy újítást az egyesített főkapcsolón. Eddig hatvannégy darabot javítottunk meg az újítás felhasználásával. A megtakarítás tizenkilencezer forint. Itt a „spórolás", de még annyit nem válaszolt a budapesti igazgatóság, hogy eb vagy kutya, mi van vele? Csodálkoznak azután az elvtársak a minisztériumban, ha visszaesik az újítási kedv. A kedvünket, azt, hogy a most még hallgató újítótársaink teljes erejükből újból harcba induljanak a technika és a technológia fejlesztéséért, azzal szerezhetnék vissza, ha az elutasított javaslatokat egy másik bizottság felülvizsgálná. Biztosan tudom, hogy sok értékes újítással gyarapodnánk.

Kedvét tudják-e szegni Lőwi elvtársnak?

— Magam is úgy vagyok, hogy kissé elkeseredtem a bürokratizmus és az újítások helytelen értékelésének láttára és bizony nem nagy kedvem van az újításhoz. A legutóbbi újításomon hónapokig dolgoztam. Ezalatt az idő alatt, mint egy átszellemült lény jártam odahaza. A feleségem már jól ismeri ezt az időszakot. Amikor kész lettem, bejött velem ide az üzembe. Megnézte, a hitves szeretetével megcsodálta és megcsókolt érte. Ez volt az első jutalmam a fáradságért, a törekvésért. És vannak lélektelen aktatologatók, akik mindezt nem látják. Csak a pénzért kezétnyujtó dolgozót veszik észre és talán kicsit le is nézik. Pedig érzéseink között, az emberi megnyilvánulások között ott van láthatatlanul az az erő is, amelyet a haza szeretete, vagy annak tudata nyújt, hogy munkánkkal, újításunkkal mi is lendíthetünk a szocialista vasút megteremtésének ügyén. Lehet, hogy nagy szavaknak tűnnek ezek, de embere válogatja.

Amikor kimegyünk a kocsivilágítási szerelőcsoporttól, Balatoni István elvtárs, művezető is megszólal:

— El van keseredve Lőwi elvtárs, de nem tudja abbahagyni az újításokat. Ugy kell az neki, mint a friss levegő. De az elvtársak segíthetnek, hogy újítóinkat jobban megbecsüljék és ne csak értekezzenek róluk.

Szelecsényi István

Közel huszonhétezer forintot takarítottak meg a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói

Minden fillér megtakarítás elősegíti vállalásunk teljesítését — ez volt a jelszó a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál az alkotmány ünnepi műszak alatt. S valóban nem egy esetben fillérekből gyűltek össze a forintok. A gázszabályozó lakatosok például 17 kocsi gázvilágításának megjavításával 71 forint 40 fillért, az érkező kocsik gázvilágításának eloltásánál pedig 1.4 köbméter gázt, mintegy 34 forint értéket takarítottak meg.

Természetesen voltak nagyobb, jelentősebb megtakarítások is. Az O. H. anyagok felhasználásával, a Gazda-mozgalom kiszélesítésével 18 000 forintot „tettek félre" a népgazdaság számára az esztergaműhely dolgozói a vállalt 9000 forint helyett.

Lehetne sorolni hosszasan az apró és nagyobb megtakarításokat, elmondani, hogyan dolgozott *Cseh* Miklós, *Lajtos* Dezső, *Kelemen* II. József, *Szabó* István, a *Beloiannisz* vagy a *Ságvári Endre*-brigád, *Sipos* Győző és a többiek. Nem fér ide valamennyiük neve és részletesen felsorolva megtakarításaik. De mindent megmond az összesített eredmény. A Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói 26 821 forint megtakarítással ünnepelték alkotmányunk születésnapját. Igaz a közmondás: „Sok kicsi sokra megy". *(Beró József leveléből.)*

Üdvözlet a széncsata hőseinek

Ötödször ünneplik szeptember 4-én a széncsata hősei a bányásznapot. Ezen a napon pártunk és kormányunk, az üzemek és a mezőgazdaság dolgozói a megbecsülés és a szeretet számtalan megnyilvánulásával fordulnak a bányák dolgozói felé, elismervé és értékelve azt a hatalmas munkát, amelyet nap mint nap végeznek.

Az ötödik bányásznapnak még többet kell jelentenie, mint az előzőknek. Megnövekedtek a feladatok. A jobboldali elhajlás okozta károkat fokozott jó teljesítményekkel kell behoznunk. Ebből a küzdelemből igen nagy részt vállalnak hős bányászaink is, épen úgy, mint mi, a vasút dolgozói az őszi nagy forgalom sikeres lebonyolításával.

Közös küzdelmünkben szeretettel köszöntjük a tatabányai szénbányák összes dolgozóját, harcos üdvözletünket küldjük hozzájuk. Meg vagyunk győződve arról, hogy a tatabányai bányászok is sokezer tonna tervenfelüli szénnel köszöntik majd ünnepüket. A bányák tervének túlteljesítése számunkra is fokozott feladatokat jelent. Ezért a bányásznap tiszteletére ünnepi műszakot tartunk, hogy a felszínre kerülő szén részére elegendő kocsi legyen, s a szenet a leggazdaságosabban, a leggyorsabban juttassuk el nagy békeműveinkhez és a dolgozó családok otthonába.

Állomásunk élenjáró dolgozói, *Abonyi Ferenc* érdemes vasutas, kocsimester, *Nagy Lajos* érdemes vasutas, tervhivatalnok, *Pataki Ignác* jelvényes sztahanovista, kiváló dolgozó gurításvezető, *Győri Vilmos* és *Kovács István* forgalmi szolgálattevők és brigádjaik bányásznapi őrséget tartanak. Vállalták, hogy az őrség idején a sztahanovista szint felett teljesítik tervüket.

Meg vagyunk győződve arról, hogy közös munkánkkal szocializmust építő hazánkat erősítjük, szilárdítjuk a világ dolgozóinak békeharcát és hozzájárulunk az őszi forgalom sikerének biztosításához.

Porkoláb Tivadar
Tatabánya-felső

— *BULGÁRIA FELSZABADULÁSÁNAK* 11-ik évfordulója alkalmából a vasutas szakszervezet elnöksége a *Bolgár Művelődési Intézettel* közösen ünnepi előadást rendez az *Északi Járóműjavító „Pierre Semard"* kultúrotthonában szeptember 11-én este 7 órakor. A műsorban fellép *Georgieva Emília,* a bolgár állami operaház tagja, *Mladen Iszajev* gordonkaművész, bolgár népi tánccsoport és több magyar művész. Az előadás után bolgár dokumentumfilmet vetítenek.

Az éber, utasítás szerinti munka jutalma

Az elmult héten vezércikkben foglalkoztunk az utasítás szerinti munkával. Hangoztattuk, hogy a gyors, biztonságos, zavartalan közlekedés alapja mindenkor az utasítás szigorú betartása. Az őszi forgalomban még nyomatékosabb parancs, hogy *„tartózkodj a téren!"*. A forgalmi szolgálattevő nem *„biztosíthatja"* a vonatok áthaladását, vagy bejáratását az állomásra, ha ki se megy a térre. A téren való tartózkodásnak rendkívüli fontossága van, s ezek között is jelentős az a megállapítás, hogy a téren sok mindent észrevesz a forgalmi szolgálattevő, amit az irodából semmiképpen sem láthat.

Ugyanilyen fontos követelmény a mozdonyszemélyzet törvénye: *„Szemed a pályán legyen!"*. A vonat egész útja alatt, de különösképpen az állomási be- vagy kijárásnál elengedhetetlen feltétel ez.

És mégis, bár tudják egyesek, hogy milyen balesetet von maga után az utasítás megszegése, akadnak lelkiismeretlen egyének, akik felületességből, nemtörődömségből veszélyeztetik embertársaik életét, magasemmisülésbe viszik a dolgozó nép vagyonát. Öntudatos, a szocializmus építését szívügyüknek tekintő, az őszi forgalmat harcosan segítő vasutasaink azonban éberen vigyáznak arra, hogy a vasút nagy óraműve pontosan, zavarmentesen dolgozzon.

Az elmult napokban Miskolcról Budapest Keleti pályaudvarra továbbították a 419-es személyvonatot. *Bátori* Gyula vezető műszaki főellenőr mozdonyvezető *Török* Barna és *Török* István vezető mozdonyfűtők. A kora hajnali órákban érkeztek Rákos állomásra, ahová — minden előzetes értesítés nélkül — egy szerelvény által elfoglalt vágányra járatták őket. A mozdonyvezetők és fűtők ébersége súlyosnak ígérkező balesetet hárított el. A IV. vágányon álló, nem sokkal előbb feloszlatott szerelvényt észrevéve, mindent elkövettek, hogy a balesetet elkerüljék. Sikerült is megállítani a kocsisortól ötven méterre a vonatot. Az utasok semmit nem vettek észre, feltűnés nélkül visszatoltak és a helyes szabadvágányon folytatták útjukat.

A példás, éber, utasítás szerint végzett munka, amellyel sikerült egy nagyobb bait elhárítani, nem maradt elismerés nélkül. A miniszter elvtárs azonnal intézkedett a vasutas becsületet védő dolgozók megjutalmazásáról. Bátori Gyuláék alighogy bevitték gépüket a fűtőházba, már várta őket a hír: *a miniszter elvtárs várja őket*. Úgy ahogy voltak, olajosan siettek eleget tenni a felhívásnak.

Bebrits elvtárs a vasúti főosztályon, *Németh József* vezérigazgatóhelyettes és *Tölgyes* Lajos szakosztályvezető elvtárs társaságában fogadta a derék vasutasokat és meleg szavakkal köszönte meg példás helytállásukat. Arra kérte őket, hogy továbbra is mutassanak példát az éber, utasítás szerinti munka végzéséből, tartsák be a mozdonyvezetők és fűtők törvényét: szemed a pályán legyen! A miniszter ezután Bátori elvtársnak 2500, Török Barna és Török István elvtársaknak egyenként 1000 forint jutalmat nyujtott át. A derék vasutasok meghatottan és boldog örömmel fogadták meg, hogy továbbra is betartják az utasítás szabályait és úgy dolgoznak az őszi csúcsforgalom idején, hogy továbbra is kiérdemeljék pártunk és kormányunk megbecsülését.

Újfajta altatógép a MÁV-kórházban

Műtéthez készítik elő a beteget a Máv Kórház baleseti műtőjében. Az uj fajta magyar gyártmányú altatógépet már a műtőasztal mellé állították.

A gép alig nagyobb egy bőröndnél. Gumikerekein a műtő minden részébe könnyen elvihető. Az altatógép működését magyarázza dr. Gesztesi Ákos orvos:

— *Az altatógépen elhelyezett palackból meghatározott nyomás alatt kiáramló oxigén átbugyborékol egy éteres üvegen. Az oxigén közben étergőzökkel telitődik és a beteg ezt szívja be egy gumitömlőn keresztül.*

Közben folynak a műtéti előkészületek. A beteget elhelyezik a műtőasztalon és megkezdődik az altatás. Ezt még nem az altatógéppel végzik. Egy gézmaszkot tesznek a beteg arcára és erre gyorsan illanó kábitószert csepegtetnek. A beteg számol, de hangja egyre halkul, határozatlanabbá válik. Mire nyolcat számol, már alszik. Ekkor leveszik az arcáról a gézmaszkot és felerősítik az altatógép légmentesen záró gumitömlőit. Az oxigénpalackból kiáramló éteres oxigén mennyiségét műszeren ellenőrzi az orvos.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az új magyar altatógép a legsúlyosabb műtéteknél is bevált. Alkalmazható az úgynevezett „intratracheális" altatásnál is. A mellkasi műtéteknél, amelyeknél a mellkas megnyitásakor a tüdő a külső levegő nyomására összeesne, az altatógép csővezetékét bevezetik a beteg légcsövébe és mesterségesen felfújják a tüdőt. A sebész így zavartalanul végezheti a munkáját.

Az új magyar altatógépet már sorozatban gyártják és rövidesen ellátják ilyen műszerrel az ország valamennyi nagy kórházát.



(MÁV Sajtóhivatal felv.)

Vasutasaink együtt ünnepelték a dolgozó parasztsággal alkotmányunk születésnapját

Még alig halkult el a vasutasnapi ünnepség hangja, még magunkon éreztük az ország figyelő, elismerő tekintetét és máris újabb ünnepség forgatagába kerültünk. Csodálatos dolog amikor szabad hazában szabad nép ünnepel. Alkotmányunk hatodik születésnapját köszöntöttük. Éltettük a dolgozó nép hatalmát, kivivott jogainkat, fogadalmat tettünk az alkotmányban lefektetett kötelezettségeink maradéktalan teljesítésére és még szorosabbra fűztük népi államunk alapját, a munkásosztály és dolgozó parasztság megbonthatatlan szövetségét. A vasutasok is kéz a kézben ünnepeltek a mezőgazdaság dolgozóival.

★

Nem most találkoztak először, hisz a vasút összeköti a várost a faluval. A mi vagonainkba ömlik az acélos búza, hogy minél előbb kenyér kerülhessen a városiak asztalára. Mi szállítottuk az első kombájnokat a falunak, hogy könnyebbé, gyorsabbá tegyük parasztságunk verejtékes munkáját. Mégis új volt ez az idei találkozó.

Sárospatak, Pécs, Debrecen, Szeged és a többi állomások vasutasai még jól emlékeznek arra az időre, amikor a mindenható földesurak „alázatos szolgái" kísérték állomásukra a béresek verejtékével öntözött magyar föld termését. A gazdag termésből nem sok jutott sem a munkásnak, sem a föld művelőjének. Egy 70 éves paraszt bácsi a *törvényi* Vörös Csillag TSZ-ből mondotta a Szombathelyi Járműjavító ünnepségén: *„Nálunk úgy tartották, hogyha az ember nem hal éhen, akkor már jól megy a dolga."*

★

Sóstóra, erre a gyönyörű helyre hívták meg a *nyíregyházi* vasutasok a *Szabadság* és a *Ságvári* Termelőszövetkezet dolgozóit. És amikor arról beszélgettek, hogy alkotmányunk kimondja, hogy *„a Magyar Népköztársaság polgárai a törvény előtt egyenlők és egyenlő jogokat élveznek"*, felidéztek egy régi törvényt az urak világából, ami kimondja, hogy a kiskorú cseléd 18 éves koráig a gazda házi fegyelme alatt áll. Nem egy vasutasnak — aki a múltban cseléd volt —, jutott eszébe, hogy ez a házi fegyelem botot, rúgást, verést jelentett. De nemcsak a múlt nyomorúságát idézték fel, hanem arról is szó esett, hogy a magyar parasztban élt a vágy a fény után, hogy szívükben ízzott a gyűlölet és bosszú a hatalom urai ellen, mely néha-néha lázongásokhoz is vezetett. Már több mint tíz esztendeje, hogy azé lett a föld, aki megműveli. Munkásosztályunk nem hagyta magára édes testvérét, a parasztságot.

★

A Szeged—Alsóvárosi Petőfi kultúrotthonban a kerületi pártszervezet és a *szegedi igazgatóság* látta vendégül az *Uj Élet* és a *Táncsics* TSZ tagjait és több egyénileg dolgozó parasztot. *Koszó* Mihály elvtárs, az *Uj Élet* Termelőszövetkezet dolgozója elmondotta, hogy felbecsülhetetlen értékű az a segítség, amit a vasutasoktól kapnak. A könyvelési munkák, a gépek karbantartása, a vagyonállag felvételébe nyújtott támogatás mind-mind hozzájárult a szövetkezti gazdálkodás felvirágoztatásához. *Szécsi* Istvánné egyénileg gazdálkodó a múltban bizony szívesebben távoltartotta magát a városiaktól. Itt, a kedves ünnepségen arról beszélt, hogy pár évvel ezelőtt gondolni sem mert arra, hogy ő mint egyszerű parasztasszony valaha is részt fog venni ilyen baráti találkozón. *„Itt őszinte barátokra, kedves hozzátartozókra találtam a vasutasokban"* — mondotta.

★

A baráti találkozó nagy élményt jelentett valamennyi résztvevő számára. A bodajki tsz tagjai közül nem egy most látogatott el először *Pécsre*. Megtekintették az állomást, fűtőházat, a raktárt. Különösen érdekelte a vendégeket az áru fel- és leadása, valamint továbbítása. Nem mulasztották el megtekinteni Pécs nevezetességeit sem. A felejthetetlen napot a vidám vásáron fejezték be. A *hajdúdorogi Rákosi* TSZ tagjainak, a *hajdúhidi, hajdúszoboszlói, berettyóújfalui* dolgozó parasztoknak a *Debreceni Járműjavító* megtekintése jelentett nagy élményt. *Szolnokon* kettős ünnep volt, hisz a fűtőház elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. *Madarász* elvtárs, tsz-elnök a dolgozó parasztok nevében üdvözölte a vasutasokat, megköszönte segítségüket és további sikereket kívánt munkájukhoz.

★

Azoknak a vasutasoknak is gazdag élményben volt részük, akik falusi ünnepségen vettek részt. A *hosszúpályi* szövetkezetbe 20 vasutas látogatott el a *debreceni fűtőházból*. Magukkal vitték a fűtőház zenekarát és kultúrcsoportját is. *Mogyorodon* a *Hámán Kató* Fűtőház dolgozói vettek részt az ünnepségen. Sok vasutas kultúrcsoport szerzett vidám órát a falusiaknak. A *miskolci* kultúrotthon *Taktaharkányban*, a *gyöngyösi Kitérőgyártó* Vállalat kultúrosai az *atkári* gépállomáson szórakoztatták a munkás-paraszt találkozó résztvevőit. Vasutasaink saját szemükkel győződhettek meg arról, hogy megváltozott a falu, hogy parasztságunk élete már nem olyan, amilyennek Veres Péter író a *„Számadás"-ban* rajzolta. Megértették, hogy érdemes és kell jó munkájukkal segíteni a mezőgazdaságot.

Akik látták, hogy szerte az országban zászlóerdőben összeölelkezve hogyan vonulnak a vasutasok és dolgozó parasztok, azok előtt nem lehetett kétséges, hogy tovább erősítettük a munkás-paraszt szövetséget.

Ezerötszázharmincöt túlsúlyos vonat

Debrecen fűtőházban a gazdaságos szállítás volt az alkotmány ünnepi verseny fő célkitűzése. A párt népnevelői és a szakszervezeti bizalmiak elsősorban a túlsúlytovábbítás fontosságát magyarázták a dolgozóknak. Az eredmény nem is maradt el. A fűtőház mozdonyai 1535 túlsúlyos vonatot továbbítottak és összesen 598 074 tonna túlsúlyt szállítottak el. Százelegytonnakilométer tervüket 105 helyett 110 százalékra teljesítették. Túlsúlytovábbításnál elért eredményük azt jelenti, hogy 15 százalékkal túlteljesítették vállalásukat.

A fűtőház olyan, mint egy korszerűen felszerelt gyár

Írta: Leonyid Volgin

Ha a múltban azt a szót hallottuk „fűtőház", mindig egy kormosfalú, olajospadlójú, füstszagú helyiség nyomorúságos képe jelent meg előttünk. A mai fűtőházak azonban egyáltalán nem hasonlítanak a régiekre.

Látogassuk meg a délnyugati vasútvonal kievi állomásán lévő *„Andrejev"* fűtőházat. A szovjet vasutasok, miután Ukrajnából kiverték a náci fasisztákat, hozzákezdtek a fűtőház újjáépítéséhez. Minden erejükkel arra törekedtek, hogy a fűtőházat a legkorszerűbb ipari berendezésekkel lássák el.

A fűtőház külső képe sokban különbözik a régi *„mozdonyszinektől"*. Környékén fák, bokrok virágoznak. A kertekben nyár-, berkenye-, fagyal-, körte- és almafákat találhatunk. A virágzó orgona és a nyiló rózsa üdítő illatot áraszt.

— Egyesek azt mondták, hogy parkosítási munkánk kárbavész, — mondotta *Vaszilij Csumacsenko* mérnök, a fűtőház vezetője. — Azt hangoztatták, hogy a salak helyén nem nőnek majd a fák és a bokrok. De alaposan rácáfoltunk ezekre a véleményekre. A környék parkosításában patronálóink az Ukrán Tudományos Akadémia botanikus kertjének tudósai is nagy segítséget nyújtottak. Ma már a fűtőház területén egyre kevesebb a salak és virágzó parkok biztosítják a fűtőház környékének tisztaságát, rendjét. Ezenkívül a műhelyek ablakai előtt álló magasbanyúló fák nem engedik át a forró napsugarakat, tehát a műhelyekben még a legnagyobb nyárban is kellemesen hűvös a levegő.

A fűtőház területén az alkatrészeket szállító gépkocsik környedén suhannak az aszfaltozott utakon.

Belépünk a fűtőházba. A műhelyek többségében a falakat metlachi-csempék borítják, a padlózatot pedig mozaiklapok. Egyes műhelyekben virágok, — primulák, fikuszok, stb. — illatoznak.

De a legfontosabb, hogy a fűtőházban a legkorszerűbb ipari berendezéseket alkalmazzák. Nagy figyelmet fordítanak a munkafolyamatok gépesítésére, a dolgozók ésszerű javaslatainak megvalósítására. A fűtőház dolgozói saját erejükből és eszközeikkel, a legfontosabb műhelyekben, — mint például a mozdonyemelő-, mosó-, szerelő, és előkészítő műhelyben — hiddarukat szereltek fel. Az abroncs, az önműködő fék, a kerék és a műszaki kocsivizsgáló műhelyekben elektromos műhelydaruk működnek.

A fokozott gépesítés lehetővé tette, hogy a fűtőházban a két mozdony kazánmosás közötti javításon kívül, a kerékesztergálással egybekötött süllyesztőgödrös, valamint a kazánvizsgálattal együttjáró részletes javításokat is elvégezzék. A mozdonyokat és szerkocsikat 120 tonnás elektromos emelők 5—10 perc alatt emelik fel. A mozdonyokat hiddaruk segítségével szerelik össze, az egyes alkatrészeket pedig elektromos szállítókocsikon juttatják el a műhelyekbe. Míg azelőtt az alkatrészeket csupán letörölték, most a javításra kerülő alkatrészeket, egy különleges részleg lemossa. A szerelőgödrökre már egyáltalán nem illik a *„gödör"* elnevezés, mert falait metlachi csempék borítják és a hatalmas lámpák nappali fényt árasztanak.

Uj módszerrel, gépi úton történik a tűzcsövek megmunkálása is. A kazánműhelyben, az úgynevezett *„Csirka"* féle préssel dolgoznak. Ezt a gépet *Nyikolaj Csirka*, a segédműhely művezetője tervezte meg, és készítette el. *Csirka*, aki azelőtt, mint lakatos dolgozott, már sok ésszerűsítő javaslatot nyújtott be. Az új prést a tűz- és füstcsövek illesztésénél alkalmazzák. Azelőtt a csövek végeit pneumatikus kalapácsokkal alakították át a szükséges méretre. Előtte azonban a csövet fel kellett melegíteni. A munkafolyamat legalább másfél órát vett igénybe. Ma már a fenti prés alkalmazásával, a csövek végeit minden előzetes melegítés nélkül, egymásfél perc alatt nyomják össze.

A fűtőházban azelőtt a csövek végeit kézzel, úgynevezett csővágókkal vágták le. Ezt a munkát 10 perc alatt végezték el. Ma már *Grigorij Kuzmenko*, a kazánmühely művezetőjének javaslatára különleges gépet, úgynevezett *„mechanikus kés"*-t alkalmaznak. Az új berendezés két perc alatt vágja le a csöveket.

A csöveket eddig autógénhegesztéssel illesztették össze. Az újítók javaslatára azonban bevezették a Paton akadémikus módszere szerinti hegesztőpor alatti elektromos hegesztést. Az új módszer alkalmazásában nagy segítséget nyújtottak az Ukrán Tudományos Akadémia villamoshegesztési tudományos kutatóintézetének munkatársai is. Az újmódszerű hegesztésnél a varrat tartósabb és erősebb lesz, mint a cső fala!

A fentieken kívül még egy újításról akarok beszámolni. A fűtőházban a csöveket azelőtt *„száraz"* módszerrel három óra alatt tisztították meg. Jelenleg a csöveket különleges kádban, hidromechanikai úton, egy óra alatt tisztítják. Az új *„nedves"* tisztítási módszer előnye, hogy semmiféle zajt nem okoz és nem poroz.

Milyen eredményekhez vezetett a munka gépesítése és ésszerűbb megszervezése?

Erre a kérdésre a következő példákkal válaszolhatunk. A kazánműhely csőrészlegén a múltban műszakonkint négyen, tehát összesen tizenketten dolgoztak. Jelenleg ugyanazt a munkát egy műszak alatt egy dolgozó végzi el. A csövek kifúrásától kezdve, egészen azok felszereléséig, három óra harminc perc telik el, míg azelőtt ugyanez a munkafolyamat kilenc óra nyolc percet vett igénybe. A javítások önköltsége is jelentősen csökkent. A csővégek felhegesztése például jelenleg kilencvenhét kopekbe kerül, míg ezelőtt erre a munkára két rubel és hét kopeket fordítottak.

A hatalmas személyvonati mozdonyok süllyesztőgödrös javítását ma már nem négy nap alatt, hanem ötvennégy-hetven óra alatt végzik el. Ezek az adatok szemléltetően bizonyítják azokat a magas technológiai és gazdasági eredményeket, amelyeket az *„Andrejev"* fűtőház dolgozói elértek.

A fűtőház bármelyik műhelyébe is lépünk be, mindenütt magas technikai színvonalú munka folyik. Ez a munkások, technikusok és mérnökök közös, alkotó munkájának eredménye. A reszelővágó-műhelyben például három olyan reszelővágógép működik, amelyeket közvetlenül a fűtőházban készítettek. Ezek a gépek lehetővé tették, hogy a különböző méretű és felületu reszelőket mechanikus úton fogazzák. A kovácsműhelyben az alkatrészeket matricák és gőzkalapácsok segítségével préselik. Az önműködő fékműhelyben olyan apró próbapadokat készítettek, amelyeken bármilyen féket gyorsan és biztosan kipróbálhatnak.

A fűtőház büszkesége az a műhely, amelyben magasfeszültségű árammal edzik az alkatrészeket. Azelőtt az alkatrészek edzése 30—40 percet vett igénybe, a betétedzés pedig (a cementálás) 6 órát tartott. Mindkét műveletet különleges kemencékben végezték el. Ma már ezt a munkafolyamatot 1—2,5 perc alatt, az egyik moszkvai gyár készülékével valósítják meg.

Azáltal, hogy a mozdonyokat a fűtőházban tűz nélkül töltik fel gőzzel, kiküszöbölik a korom és füst keletkezését. A kazánban 5—6 atmoszféra nyomású gőzt engednek, majd forró vízzel töltik fel. Ezután a mozdony kifut a fűtőházból és a szén csak a szabadban, a gőz hatására ég el a tüzrostélyon. A legszigorúbban be kell tartani a mozdonyok beállási rendjét a fűtőházba. Először egy meghatározott helyen kitisztítják a mozdony tűzszekrényét, majd a kioltott tűzszekrényű mozdonyt tolatómozdonyok segítségével bevontatják a fűtőházba, ahol különleges csörlők segítségével a javítóállásba helyezik. A mozdonyemelő és mosó műhelyben a fenti módszer alkalmazásával nem keletkezik por és korom, tehát nincs szükség a hatalmas szellőzőcsövekre.

A magas termelési kultúra biztosítja a javítás kiváló minőségét is. Ezt bizonyítja, hogy a mozdonyok két süllyesztőgödrös javítás között átlagban 40 000 kilométerrel többet tesznek meg, mint amennyit a norma előír.

A termelési kultúra fejlődésével együtt emlkedik a dolgozók kultúrális-műszaki színvanala is. A fűtőházban nagy gondot fordítanak a tanulásra. A fűtőház mellett működő középiskolában száz dolgozó tanul. Az iskolában két műszakban, délelőtt és délután tartanak előadást. Ez azt jelenti, hogy a délelőtti előadásokat délután megismétlik, tehát a tanulók akár az egyiken, akár a másikon vehetnek részt. Állandóan bővül a műszaki tanfolyamok hálózata is.

A fűtőház területén étterem, zuhanyozó, szódavízgyár, orvosi rendelő, borbély, cipész, élelmiszerüzlet van. Mindezek lehetővé teszik, hogy a dolgozók számára a legjobb munkafeltételeket biztosítsák, s ez a munka termelékenységének emelkedését eredményezi.

(Megjelent a Pravda 1955 febr. 7-i számában)

Egybehangzó vélemények az együttműködésről Kisterenye állomáson és fűtőházban

Csak körül kell nézni, egy pillantást vetni a Mátra felé kígyózó vágányokra, vagy az állomáson indulásra kész, szénnel rakott vonatokra, néhány percig nézni a perronról az állomás élénk életét, az állandó mozgást — már tisztában lehetünk azzal, hogy *Kisterenye állomás* munkája nem könnyű.

— A szénbányák pontos kiszolgálása az állomás elsőrendű feladata — mondja *Bártfai András* elvtárs, állomásfőnök. — Ezenkívül nagyrészt mi szállítjuk a szenet *Salgótarján, Zagyvapálfalva* ipartelepeinek, valamint a *Mátrai Erőműnek.* Büszkék vagyunk arra, hogy mi is hozzájárulhattunk legújabb békeművünk, a *Borsodi Hőerőmű* megindulásához. Az erőmű próbaüzemeltetéséhez túlsúlyos irányvonatot küldtünk.

Jogos büszkeséggel jegyzi meg *Bártfai* elvtárs, hogy a miskolci igazgatóság területén *Kisterenye állandóan élenjár az irányvonatképzésben.* A vasutasnap tiszteletére három 2000 tonnás irányvonatot indítottak, de az irányvonatképzés nem „kampányfeladat" — mindennap indul az ország valamelyik részébe irányvonat a szénosztályozó alól. Kisterenye legutóbb 156 százalékra teljesítette irány- és közvetlenvonati tervét.

Legalább húsz százalékos túlsúly

A nehéz pályaviszonyok ellenére is szépek az eredmények a túlsúlytovábbításban. *Boros Ferenc* forgalmi szolgálattevő brigádja például terhelési tervét a 105 százalékban megszabott élüzemszinttel szemben 116 százalékra teljesítette.

— Együttműködés nélkül aligha születhetett volna meg ez az eredmény — mondja *Boros* elvtárs. — Az együttműködés pedig azzal kezdődik, hogy mindenegyes munkamozzanatot megbeszélek a brigádommal, elsősorban *Ozsgyáni András* tolatásvezetővel. Azután, amikor már együtt van a jól kiterhelt, állomási sorrendben összeállított vonat, következik a megbeszélés második része, a mozdonyszemélyzettel. Egy szó panaszunk sem lehet, sem a *kisterenyei*, sem a *hatvani*, sem a *salgótarjáni* mozdonyvezetőkre. A nehéz terhelési szakaszon is minden alkalommal legalább 20 százalékos túlsúlyt vállalnak, de legtöbbször többet is.

Az állomás egyik főerőssége a *Czikora ifi-brigád. Czikora* elvtárs pártvezetőségi tag, a DISZ-szervezet legrégebbi patronusa az állomáson. Jóval a DISZ II. kongresszusa előtt „toborozta" a brigádját, csupa fiatalból és nem is csalódott bennük. Brigádjának négy tagja, *Fösvény, Gál, Szomszéd István* és *Krasznai* elvtársak a vasutasnapon rendkívüli előléptetésben részesültek.

Kisterenye állomáson most, az ősz közeledtével előtérbe került egy probléma, amely az oktatásra, a pártéletre, a DISZ-életre és a szép eredményeket felmutató kultúrcsoport munkájára egyaránt hatással van. Nincs megfelelő helyiségük. Tavaly az úgynevezett fürdőépületben volt az oktatóterem, azonban a helyiségeket irodákká alakították át, úgyhogy most a taggyűléseket, a DISZ-összejöveteleket, az oktatást és a kultúrcsoport próbáit a váróteremben tartják. Nyáron még csak megy ez valahogy, de félő, hogy ősszel, télen ez a kényszermegoldás nem talál majd valami nagy megértésre a perronon fagyoskodó, ázó utazóközönség részéről...

A kezelési idő megrövidítéséért

Nem lenne teljes a kép Kisterenyéről, ha nem látogatnánk el a fűtőházba is. Az állomáson azt mondták: *„Nálunk a géprevárás ismeretlen."* Nos, csak egy példát ragadunk ki a kisterenyei fűtőház munkájából. *Tímár László* mozdonyvezető és fűtője, a fiatal *Lőrincz János* vasutasnapi felajánlásukban a többi között harcot indítottak a kezelési idő megrövidítéséért. A fűtőházba érkező gépet már fekészülve várják, az érkező mozdony vezetőjével együtt azonnal végrehajtják a gépvizsgálatot, közben a két fűtő ellenőrzi a szerelést, előkészíti a szenet, úgyhogy a gép azonnal ki is járhat a fűtőházból. Jól karbantartott gépükkel, az új tüzelési technika alkalmazásával ebben az évben már csaknem egy egész hónapi szénszükségletüket, több mint 23 tonnát takarítottak meg, s Tímár elvtárs legutóbb 1300 forint prémiumot vitt haza.

A Tímár mozdonybrigád példája nem az egyetlen a kisterenyei fűtőházban. Nem is lehet ott zökkenő a munkában, ahol szóról szóra azt mondják a fűtőházban az állomásról, amit az állomáson a fűtőházról: *„Jó az együttműködés, egy szó panaszunk sem lehet egymásra."*

Köszönet a segítségért

Az alkotmányünnepi forgalom zavartalan lebonyolításához nagy segítséget nyújtottak a vasúti rendőrség alakulatai. *Németh József* elvtárs MÁV vezérigazgatóhelyettes a következő levelet küldte a Belügyminisztérium VII. Főosztályához, megköszönve a rendőrség segítségét és támogatását:

„Az államvasutak részére nagy feladatot jelentett az alkotmány ünnepével kapcsolatban lezajlott erős személyforgalom lebonyolítása.

Ezt a feladatot zavartalanul meg is oldottuk, melyhez vasúti dolgozóink nagy segítséget kaptak a vasúti rendőrségtől, mely teljes odaadással kivette részét az utazóközönség irányításában és a rendfenntartásban. Ez a segítség elsősorban a budapesti pályaudvarokon és Siófok állomáson volt észlelhető, ahol mintegy 40 000 főnyi utasforgalmat bonyolítottunk le az országos DISZ táborozással, valamint az ünnepi vásárral kapcsolatban.

A Magyar Államvasutak részéről a vasúti rendőrség e munkában részt vett valamennyi tagjának köszönetemet fejezem ki és munkánkhoz jövőben is segítségüket kérem."

Érdemes vasutasok

A vasutasnap alkalmából eddigi jó munkájuk elismeréséül az alábbi dolgozók részesültek „Érdemes vasutas" kitüntetésben:

Gerencsér Ferenc felügyelő Győr, Sárvári Pál ellenőr, Építési Géptelep, Munkácsi Sándor vez. kalauz, Debrecen állomás, Pethő István munkamester, Dombovár állomás, Gulyás János főintéző, Szocialista Vasútért, Kristóf Géza vez. kocsiv., Sztálinváros, Gajda Mátyás főrakt., Kecskemét állomás, Pályi Zsigmond főfelügyelő I/8 szakosztály, Kolláth Gizella tan. I. Főkönyvelőség, Miklós Károly főiroda kez. Bp. Ter. Biz., Tóth Ernő vez. kocsimester, Tapolca, Collognáth Dezső főmozd. vezető, Celldömölk, Simon II. Károly intéző, Veszprém külső állomás, Horváth István munkamester, Pécs fth., Kadocsa Lajos m. főtan. Gazd. Vas., Gulyás Sándor főintéző I. Tilkárság, Ládics József főmunkavez GYSEV, dr. Kercsó Antal tanácsos VNO, Sziket Pál szakmest. Landler JJ., Béma János munkás, Hatvan pft, Domonkos Miklós intéző, Szombathelyi ig. Pol. Oszt., Süveges Ferenc munkás, Budapest- Nyugati pu., Polacsek József m. felügyelő Szeged, dr. Fehér Mihály tanácsos I/3, Pernyész János m. szakmester Hámán Kató fth., Szatmári János vez. kocsimester, Bp.-Kelenföld, Szabó Ferenc főfelügyelő, Szeged Ig., Kovács Imre vez. főell. Debreceni JJ., Zsarnai János vez. szakmester, Miskolc, TBKE, ifj. Balázs Pál intéző, Nyíregyháza állomás, Pákai István ellenőr, Északi JJ., Márta János fővonalfékező. Békéscsaba állomás, Fonyódi Ferenc főintéző, Politikai Főosztály, Srei József vez. munkamester, Hatvan, szertár, Vacsi József szakmester, Tiszatenyő állomás, Hajdú Anna tiszt, Debrecen, Bocskai-kert, Gál Ferenc intéző, Pécsi Ig., Kassai Kálmán vez. főmunkamester, Kecskemét pft., Erdősi Géza vez. szakmester, Szeged TBKE, Martinka István intéző Pécs Ter. Biz., Szabó Jenő ellenőr Debrecen Ig., Csősz Lajos vez. főellenőr, Diósgyőr fth., Mónus József munkás, Záhony állomás, Mrenkó Mihályné munkás, Nyíregyháza fth., Weingartner József munkamester, Veszprém-külső, Berkó Gyula főintéző, Szeged FEO, Bráth Gábor vez. főellenőr, Debrecen állomás, Szerencsi József főintéző, Miskolc Ig., Oláh István főpályamester, Szikszó, Füzesi István intéző, Hatvan állomás, Pásztyán László munkamester, Debrecen fth., Simon Bálint ellenőr, Kisterenye állomás, Darázs Ferenc mozd. fűtő, Kaposvár fth., Somogyi Júlianna főir. kez. Szaksz. Központ, Antal Zoltán főintéző I. Főkönyvelőség, Marosi József ellenőr, Nagykanizsa állomás, Braun Frigyes vez. szakmester, Diósgyőr fth., Kocsis Lajos főintéző, Anyagellátási Igazgatóság., Szidlinger Antal vez. munkás, Pécs állomás, Miskó Vilmos vez. főmunk., Landler JJ. ÜV., Endre László m. főint. I/9 szakoszt. Szőllősi János m. főint. Hídép. Főn., Ugiyai József főmunkm., Szombathely állomás, Ujházi Lajos m. főtan. I/7 szakv., Mezei István vez. kal., Miskolc szem. pu., Muhari László vez. titk., Balassagyarmat állomás, Zöldi János vez. rakt., Bp.-Nyugati pu., Csontos III. János m. ell. Bp.-Ferencváros fth., Kozák Róza tiszt I/2 szak., Babirák György ell. Landler JJ. ÜV., Kacsándi János munk., Debrecen Ep. Főn., Csaba Lajos m. főfel. I. Fő titk., Posta Gizella int. Szeged áll

(Folytatjuk)

Kocsivizsgálóink az őszi forgalomban



Rendkívül fontos munkakörben dolgoznak kocsivizsgálóink. A vonatok gyors, biztos továbbítása jórészt az ő éberségükön, lelkiismeretességükön múlik. Képünkön Simák Lajos váci kocsivizsgálót látjuk munka közben.

(Kovács Géza felvétele)

NOVEMBER 7 TISZTELETÉRE

A *szentgáli építésvezetőség* dolgozói szeretik a vetélkedést, a versenyt. Ha lezárul egy-egy versenyszakasz, akkor máris újabb felajánlások születnek, s a munka fokozott iramban folyik tovább.

A pártszervezet kezdeményezésére *a szentgáli dolgozók már a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának megünneplésére készülnek.* Elhatározták, hogy november 7 helyett 1-re elvégzik a *Németbánya* és *Herend* közötti vágánycserét, valamint *Városlőd* és *Szentgál* állomások átmenő fővágányának cseréjét.

Nem könnyű feladatra vállalkoztak az építésvezetőség dolgozói, akik versenyre hívták a Celldömölki Építési Főnökség valamennyi felépítményes építésvezetőségét, de mégis sikerre számíthatnak, mert vállalásuknál nemcsak a munkaléstszámot és az anyagellátottságot vették figyelembe, hanem a dolgozók lelkesedését, a kommunista példamutatás mozgósító erejét is.

(Németh József ÜB-elnök levele alapján.)

VITAINDÍTÓ CIKK

„MIÉRT KELL SZERVEZETT DOLGOZÓNAK LENNI?"

Miért kell szervezett dolgozónak lenni? — címmel a Népszava 1955. június 23-i számában a Duclos Bányagépgyár üzemi lapjában lefolyt vitát összegezi. A cikkírónak az összefoglalón kívül az volt a célja, hogy a dolgozók, a szakszervezeti funkcionáriusok figyelmét erre a sokszor vitatott kérdésre irányítsa, illetve egyrészt a cikk, másrészt az azt követő hozzászólások választ adjanak a szervezettség, a szakszervezet munkájának jelentőségére.

A vita elindításának helyességét bizonyítja, hogy eddig már többen szóltak hozzá a szakszervezeti funkcionáriusok közül. A Népszava példáját — úgy gondolom —, érdemes követnünk. A *Szocialista Vasútért* hasábjain lehetőség nyílik arra, hogy a szakszervezeti tagok, aktívák, funkcionáriusok elmondhassák véleményüket a fenti kérdésekről.

A vita megindulása előtt mindenesetre röviden írni kell arról, hogy mi a lényege annak a meghatározásnak, hogy

a szakszervezet érdekvédelmi szervezet.

Ez azért is szükséges, mert a jobboldali nézetek következtében mégjobban elterjedt az olyan helytelen nézet, hogy a *„szakszervezetre szükség van a kapitalizmusban, de nincs szükség a szocializmus építése idején"*, vagy a *„felszabadulás után a szakszervezetek betöltötték érdekvédelmi szerepüket, mert cipőtalpat, ruhát stb. osztottak a munkások között, de mit ad ma a szakszervezet?!" stb.*

Az ilyen és hasonló kérdések felvetése a szakszervezet szerepének, tevékenységének meg nem értéséből ered.

A szakszervezet a munkásosztály legátfogóbb tömegszervezete.

Elsőrendű feladata a munkásosztály érdekeinek védelme. Nálunk a munkásosztály érdeke a szocializmus felépítése, a dolgozó nép jólétének állandó emelése. A szakszervezet csak akkor töltheti be szerepét, ha erre összpontosítja minden erejét.

★

A szakszervezet érdekvédelmi szerepét nemcsak a Magyar Szakszervezetek Alapszabályában rögzített szakszervezeti tagsággal járó előnyök biztosítása jelenti. Amikor a szakszervezetek a munkaversenyt szervezik, a társadalombiztosítást irányítják, kulturális nevelőmunkájukat végzik, a dolgozók ügyes-bajos dolgait intézik, a szakszervezeti tagok, a proletariátus osztályérdekeit szolgálják.

Az egyén érdekének védelme során azonban a szakszervezet sohasem kerülhet szembe az osztály egyetemes érdekeivel.

Éppen ezért két oldalról kell ellenőrizni a törvények, rendeletek betartását. Egyfelől, hogy a dolgozók megkapják a jogszerinti juttatásokat, másfelől nem támogathatunk jogtalan, demagóg követeléseket, amely az egyéni érdek előtérbe helyezését jelentené.

A szakszervezetre a szocializmus építésének idején is szükség van, jelentősége nem csökkent, ellenkezőleg, szerepe lényegesen megnőtt. Szükség van rá mind az osztály, mind az egyén szempontjából. A vitának egyik célja éppen az, hogy a szakszervezeti tagok hozzászólásaikban igyekezzenek választ adni gyakorlati tapasztalataik alapján a szakszervezet szerepére, jelentőségére, fejlődésünk további és jelenlegi szakaszán.

★

Ahhoz, hogy a szakszervezeti tagok lássák, mit végez és hogyan gazdálkodik a szakszervezet, nagyban hozzájárul, ha az üzemi bizottság pénzgazdálkodása egyszerű, nyílt, világos és minden szakszervezeti tag számára érthető. Fontos, hogy az üzemi bizottság a taggyűléseken rendszeresen beszámoljon arról, hogy mire fordítja az alapszervezet bevételeit (pl. segélyek, kulturális, szociális és egyéb célokra). Így minden szakszervezeti tag előtt világossá válik, hogy pénzét jó helyre adja, azt a dolgozók érdekében használják fel.

Mindez — az alapszabályokban biztosított előnyökkel együtt — növeli a szakszervezet vonzóerejét. Sokat lehet és kell érvelni ezzel, de ha aktíváink csak ennyit tesznek és nem magyarázzák meg a szakszervezetek társadalmi, politikai jelentőségét, akkor a szakszervezetet csak rosszul értelmezett politikamentes jóléti szervnek tekintik. Egy ilyen szervezet pedig nem alkalmas a dolgozók egyegyéforrasztására, tömörítésére, még kapitalista környezetben sem.

A kapitalista országok dolgozóinak ereje is elsősorban szervezettségükben van. Eredményt elérni csak összefogással, tudatos harccal, annak ismeretében tudnak, hogy minden kiharcolt eredmény gyengíti a tőkés rendszert, erősíti a munkásosztályt. A haladó szakszervezetek is csak akkor vívhatnak eredményes harcot, ha soraikban tömörítik a munkások túlnyomó többségét, a szervezettség, az egység erejére támaszkodva.

De nemcsak a kapitalizmusban, hanem

népi demokráciánk viszonyai között is óriási ereje és jelentősége van a szervezettségnek,

a dolgozók egységének. Nekünk is arra kell törekedni, hogy szüntelenül növeljük, erősítsük sorainkat a ma még szervezetlen dolgozók bevonásával. Ez nemcsak szervezési, hanem elsősorban politikai feladat.

★

A vasút különböző szolgálati helyein nagy számban dolgoznak faluról jött új munkások, fiatalok, akik között nap-nap után szívós felvilágosító munkát kell végezni. Meg kell ismertetni velük a szakszervezet munkáját, a tagok jogait és kötelességeit, a szervezkedés szükségességét, előnyeit, hogy azután szabad elhatározásukból belépjenek a szakszervezetbe és ők is tagjai legyenek a szervezett magyar dolgozók közel kétmilliós táborának. Az újonnan felvett dolgozók számára olyan légkört kell teremteni, hogy azonnal érezzék a szakszervezet gondoskodását. Sajnos, még gyakori, hogy a szakszervezeti tagok sem ismerik eléggé a tagok jogait és kötelességeit, a szakszervezet feladatait a proletárdiktatúrában.

A szervezett és szervezetlen dolgozók szakszervezet iránti közömbösségének oka gyakran az, hogy üzemi szerveink nem fordítanak kellő gondot a tájékoztatásra, gyenge a szakszervezeti aktívák nevelő, felvilágosító munkája. A közelmúltban több helyes, a szocializmus mielőbbi felépítését, tehát a dolgozók érdekeit célzó rendelet jelent meg, de számos dolgozó nem értette meg azok jelentőségét, mert azt nem magyaráztuk meg idejében. Ilyen volt például a munkaruhák viselési idejének módosítása, a védőételek kiszolgáltatásának szabályozása, a karbantartói bérezés, az utazószemélyzet új kilométerberezésének bevezetése és nem utolsó sorban a normarendezés. Az ellenség kihasználta munkánk gyengeségét — különösen az elmaradott rétegeknél — és azzal érvelt, hogy hol a szakszervezet, miért nem védi meg a dolgozók érdekeit.

Csak az ellenség minden ilyen támadásának visszaverésével tudjuk erősíteni sorainkat.

★

Szükséges — és azt hiszem időszerű a vasúton is — foglalkozni a párttagok szakszervezeti tagságával, a párttagoknak a szakszervezetnek való viszonyával.

Amint már említettem, a szakszervezetek az uralmon levő munkásosztály legnagyobb tömegszervezetei — mint Lenin tanítja — a vezetés, a gazdálkodás, a szervezés, a nevelés iskolái, a kommunizmus iskolái. Ezért fontos, hogy

a pártszervezetek irányítsák a szakszervezetek munkáját.

Elősegítsék, hogy a szakszervezetek tekintélye és tömegbefolyása napról napra erősödjék, mert ezzel a párt tekintélye és tömegbefolyása is erősödik.

Mégis gyakran előfordul, hogy egyes párttagok, állami funkcionáriusok is lekicsinylőleg beszélnek a szakszervezetekről. A pártszervezeteknek a leghatározottabban fel kell lépniük a szakszervezeti munka mindenféle lekicsinylése ellen, mert ez a munkásosztály erejének, szerepének lebecsülésére vezet. A szakszervezet szerepének lekicsinylését mutatja és tömegbefolyását gyengíti az is, hogy egyes szolgálati helyeinken, üzemeinkben, hivatalainkban dolgozó parttagok — közöttük gazdasági és műszaki vezetők — nem tagjai a szakszervezetnek, vagy hónapok óta nem fizetik tagsági díjukat, közömbösek a szakszervezettel szemben.

A pártszervezetek sokat tehetnek azért, hogy a vasút különböző területein dolgozó parttagokat megtanítsák a szakszervezet szerepének helyes értelmezésére.

Jobban meg kell becsülni és becsültetni a szakszervezetben végzett pártmegbízatást.

A párttagok sem különülhetnek el a pártonkívüliek, a tömegek problémáitól, nem lehet közömbös előttük, hogy mi foglalkoztatja őket, miként gondolkodnak, megértik-e a párt politikáját és készek-e azt a maguk területén végrehajtani.

Általában két dologtól függ — mint ahogy a Népszava június 23-i cikkében megállapítja —, hogy szervezetlen munkás megtalálja az utat a szakszervezethez. Egyfelől attól, hogy megérti-e a szervezkedés szükségességét, a szakszervezeti mozgalom jelentőségét, másfelől attól, hogyan dolgozik az üzemi bizottság, hogyan tesz eleget a dolgozóktól kapott megbízatásának, milyen erős a szakszervezet és a tömegek kapcsolata.

★

E néhány problémát azért szükséges felvetni, mert megvitatása aktuális a vasút területén is. A közelgő szakszervezeti választások különösen szükségessé teszik, hogy üzemi bizottságaink, aktíváink fokozottabban magyarázzák a szakszervezet szerepét, jelentőségét, egyértelmű választ adjanak ezekre a kérdésekre, hogy a ma még szervezetlen dolgozók minél előbb megtalálják az utat a szervezett dolgozók nagy családjába. Azzal a céllal írodott e cikk, hogy szakszervezeti szerveink, aktíváink megvitassák és hozzászólásaikkal saját tapasztalataik alapján kiegészítsék fejtegetésemet.

Zubor István,
a szakszervezet szervezési osztályának munkatársa

A vasutas újítók az önköltségcsökkentés, a gazdaságosabb termelés élenjárói

Sokan voltak akik többször is visszatértek az országos vasutas újítási és képzőművészeti kiállításra. Valóban, nem is volt könnyű alaposan végignézni a városligeti kiállítási pavillonban a szó szoros értelmében felhalmozott újítási modelleket. A kiállítás befejeztével, a tanulságok összegezését azzal is kell kezdenünk, hogy igazat adunk azoknak a látogatóknak, akik ilyesmit jegyeztek be a kiállítási vendégkönyvbe: *„Az újítási kiállítás a gondos rendezés ellenére is zsufoltnak hatott. A rengeteg értékes anyag több teret érdemelt volna".*

Ha már a vendégkönyvnél tartunk, lapozzunk végig néhány oldalt, hiszen *a látogatók javaslatai, észrevételei iránymutatók kell, hogy legyenek a jövőre, a következő hasonló jellegű kiállítások rendezésére.* Mindjárt másoljuk ide *Ertl Róbert* elvtársnak, a Vasúttervező Vállalat Kossuth-díjas igazgatójának bejegyzését: *„Az újítókiállítás szépen megrendezett munka. A jövőben nagyobb helyiséget érdemel és jóval nagyobb propagandát. Régi modellek — mégha látványosak és impozáns méretűek is — nem valók újító kiállításra. Az új dolgok a szépek és a kiállításnak ez a része sikerült a legjobban. Kevés szemléltetést kaptunk azonban a pályafenntartási és építési újításokról".*

Igazat adunk annak a bejegyzésnek is, amely azt javasolja, hogy

állandósítsák a kiállítást.

Nemcsak a vasutas dolgozók kérték ezt, hanem elhangzott ez a kívánság a kiállításon megfordult bányász és építési dolgozók részéről is. A bányász elvtársak igen nagy érdeklődést mutattak a Trencsényi—Jarcslk—Horváth-féle műszénkeverő berendezés iránt, míg az ÉM. 21. számú Állami Építőipari Vállalat mélyépítő csoportjának dolgozói a különböző, szakmájukba vágó újításokat tanulmányozták behatóan. A kiállítás külföldi látogatói — a Román Népköztársaság közlekedésügyi minisztériumának küldöttsége, amelyet a közlekedésügyi miniszterhelyettes vezetett, s amely 17 újítási javaslat részletes leírását kérte el valamint a koreai és francia közlekedési és ipari szakemberek — szintén megjegyezték, hogy hasonló, állandó jellegű kiállítás igen kedvezően

előmozdítaná a tapasztalatcserét.

Egy szombathelyi dolgozo azt panaszolta el a vendégkönyvben, hogy a vidéki dolgozók aligha kaptak tájékoztatést a kiállításról, sokan még azt sem tudták, hogy egyáltalán van ilyen kiállítás. Falragasznak nyoma sem volt a vidéki állomásokon, szolgálati helyeken, de még a legnagyobb budapesti pályaudvarokon sem, így történhetett meg, hogy voltak, akik a Népligetben keresték a kiállítást.

Célszerű lenne, ha a gazdag értékes anyag vidékre is eljutna vándorkiállítás formájában, mely megkönnyítené az újítások átvételét is.

„Több újítás pedig helytelenül a drapéria mögött, az asztalok alatt volt „kiállítva" — írta egy kiskunhalasi pályafenntartási dolgozó. Kétségtelen, hogy a kiállítás rendezősége nehéz helyzetben volt a rengeteg beérkezett újítás elhelyezését illetően, az is kétségtelen, hogy a kiállítás, mint mondottuk, így is zsúfolt volt, de mégis úgy véljük, az asztal alá dugott újítások nem szolgálták az újítómozgalom feilődését, sőt komolyságát is veszélyeztették. Nyiltabb, az újítókat is inkább megnyugtató eljárás lett volna, ha az el nem helyezhető kiállítási tárgyakat máshol „tárolták" volna, vagy pedig ha őszintén megmondták volna az újítóknak, hogy beküldött kiállítási tárgyuk hely hiányában nem kerülhetett bemutatásra.

A felsorolt és a fel nem sorolt hibák ellenére is

az idei vasutasnapi újítókiállítás a legsikerültebb volt az eddigiek között.

Megmutatta, hogy *a vasutas dolgozók kezdeményező, újító kedve igen nagyot nőtt tavaly óta.* Főként örömmel üdvözöltük azt, hogy a kiállított tárgyakat magyarázó táblákon a legtöbb esetben nemcsak az újító munkahelyét, az újítás értékét és a kifizetett jutalmat tüntették fel, hanem azt is, hogy az újító milyen munkakörben dolgozik. Ez a módszer példázta leginkább, hogy az egyszerű dolgozók, lakatosok, esztergályosok, öntők és a többi szakmában dolgozók rengeteg hasznos, értékes újítással gazdagították népgazdaságunkat, járultak hozzá a vasút önköltségének csökkentéséhez, a termelékenység emeléséhez, a munka könnyebbé és balesetmentesebbé tételéhez. A kiállítás ezzel utalt arra is, hogy *a vasút dolgozói még igen sok „rejtett tartalékot" képesek felszínre hozni, ha megfelelő segítséget, irányítást kapnak.*

HÍREK

Miért is?

A Landler Jenő Járóműjavító területén lévő Villamos Vonalfelügyelőség körletéből egyetlen út vezet az úgynevezett alállomáshoz. Az út fölött magas feszültségű hálózat, odébb egy hatalmas vasszerkezet, amelyről az út fölé tátott szájjal csüng egy szénmarkoló. A markolóval egymagasságban piros és fekete színekkel feltűnően festett fenyegető tábla: „a szénmarkoló alatt álldogálni, vagy járni életveszélyes, miért is szigorúan tilos!"

A tábla — bár feszültségmentes volt — megrázott szegény mindnyájunkat. Ijedtünkben megálltunk. Amikor aztán felocsúdtunk első rémületünkből néhányan bátortalanul megindultunk volna tovább, de a szöveg újra csak ránk mordult: „Álldogálni, vagy járni életveszélyes, miért is szigorúan tilos!"

Mit tegyünk? — kezdtünk spekulálni. A félősebbek azt javasolták, hogy forduljunk vissza, egye fene az eddigi hiábavaló fáradságot. Mások azt, hogy egy életünk egy halálunk, lesz ami lesz, előre! Az utóbbi javaslat látszott jobbnak, tehát a félelemtől verejtékező homlokkal „miért is" más út nem vezet az alállomáshoz, riadtan átugráltunk a szénmarkoló tátongó, üres szája alatt. Amikor már minden veszélyen túl voltunk, azon törtük a fejünket: „miért is" nem csinálnak egy másik utat, vagy pedig „miért is" írták ki ezt a fenyegető figyelmeztetést.

Gergely József állomásfőnök
Rákosrendező

— HÁROMNAPOS KIRÁNDULÁSRA viszi a vasutasnapi műszakban kitűnt fiatalokat a szombathelyi igazgatóság Ifjúsági Nevelési Tanácsa. Ugy tervezik hogy *Sztálinvárosba,* a *ferencvárosi csomópontra* és *Miskolc-Tapolcára* látogatnak el.

RENDELET SZABÁLYOZZA az Országos Vasútüzemi Értekezleten — az őszi forgalom sikeres lebonyolítása tárgyában — hozott határozatok végrehajtását. A rendeletet a MÁV 41. számú Hivatalos Lapja közli.

— TÁVIRATILAG ÜDVÖZÖLTE *Nagykanizsa* állomás dolgozóit a Hazafias Népfront megyei irodája és a megyei békebizottság a vasutasnap alkalmából.

— ÜNNEPÉLYES KERETEK KÖZÖTT adták át augusztus 12-én a BEV pályafenntartás dolgozóinak a 700 000 forint költséggel a Vágóhíd pályafenntartás területén épült modern munkásszállót.

— MEGJELENT *M. M. Lebegyincev:* „*A vasúti szállítótartályos árufuvarozás megszervezése*" című könyve. A 217 oldalas könyv ára kötve 27,50 forint.

— A CSOMÓPONTOK VERSENYÉBEN a második negyedév értékelése alapján *Pusztaszabolcs* vezet. Második *Szombathely,* harmadik *Debrecen.* Az utolsó helyen *Szeged* áll.

— CSAPATZÁSZLÓT ADOMÁNYOZOTT a vasút Aszófőn augusztus 27-én a közlekedési rendőrség most kiképzett alakulatainak.

— A VIT JELVÉNYSZERZŐ VERSENY során 817-en szeretnék meg a jelvényt a szegedi igazgatóság területén augusztus 16-ig.

— DICSÉRŐ ELISMERÉSBEN és 1000, illetve 800 forint jutalomban részesült a dombóvári fűtőház létszámába tartozó *Korányi* Rudolf mozdonyvezető és *Agfalvi* András fűtő azért, mert július 6-án Dombóvár állomás bejárati jelzőjénél súlyosnak ígérkező balesetet hárították el.

— HÁROM VIDÁM NAPOT töltöttek *Fonyódon* a Villamos Felsővezeték Építésvezetőség DISZ-fiataljai. A kiránduláson részt vettek a nyári szünidő alatt az üzemben dolgozó diákok is.

— FELAVATTÁK PETŐFI SZOBRÁT Gödöllőn augusztus 21-én. A szobor *Turáni Kovács Imre* vasutas szobrászművész alkotása.

— A VIT VASUTAS KÜLDÖTTEI előadásokon számolnak be varsói élményeikről. Az előadásokra szeptemberben kerül sor.

— NYOLC ÉVI BÖRTÖNRE ítélte a XI. kerületi bíróság Tantos Gyula büntetett előéletű asztalossegédet. A nevezett munkakerülő életmódot folytatott és bűncselekmények elkövetéséből tartotta fenn magát. Utolsó munkahelyéről — a MÁV-tól — kapott szolgálati ruhákat is elsikkasztotta.

— TÁRSADALMI TULAJDON SÉRELMÉRE elkövetett lopás bűntette miatt eljárást indított a rendőrség Csiba Jenő, a győri állomásépítkezés szállításvezetője ellen, mert tíz mázsa kátránypapírt ellopott.

Levelezőink írják

Évi százezer forint megtakarítás

Pártunk Központi Vezetőségének márciusi határozata óta egyre több szó esik az önköltségcsökkentésről. Mind több dolgozó tiltakozik a pazarlás, a népvagyon elherdálása ellen. A következő eset is szeget ütött fejünkbe. A szombathelyi igazgatóság II. osztálya egy Pobeda gépkocsit bérel a Celldömölki Építési Főnökség részére. Ez 360 000 forintba kerül évente, (Bérleti díj, üzemanyag, gépkocsivezető munkadíja, karbantartás.) Ha a gépkocsi az igazgatóságé lenne, üzemeltetése évente 100 000 forinttal kevesebbe kerülne. Nem lehetne ezt a 100 000 forintot valahogy megtakarítani?

Stáy Ferenc párttitkár,
Szentgál

„Altisztnek" nem jár

Büszkén viseljük a csinos, jólszabott ruhákat. Azonban helytelenítjük, hogy már a második, harmadik ruhakiutalást kapjuk váll-lap nélkül. Mikor a szertárban kértük a rangjelzést, azzal utasítottak el, hogy „altiszteknek" nem jár. Tehát: ha mi szabályos egyenruhában akarunk járni, akkor vásároljuk meg az egyenruha tartozékait. A mi véleményünk, hogy a dolgozók ilyen megkülönböztetése alapvetően helytelen, nem is szólva arról, hogy a rangjelzés hiánya nagymértékben akadályozza az igen fontos alaki fegyelem megszilárdítását.

Asztalos János párttitkár,
Polgárdi ipartelepek

A fegyelem megszilárdításáért

Üzemi bizottságunk állandó feladatának tekinti a munkafegyelem megszilárdítását. Nem elégszünk meg azzal, hogy a szakvonal kirója a megfelelő büntetéseket, vagy hogy a „Villám" foglalkozik a munkafegyelem megszegőivel. Legfontosabbnak a bizalmik nevelőmunkáját tartjuk. Szép számmal vannak már olyan bizalmik, mint *Apró* Dezső, *Süveges* György, *Kubinszki* Vilmos, akiknek a csoportjában nem fordul elő lógás, igazolatlan hiányzás. De van még tennivalónk bőven. Nem sikerült megnevelni Németh Ferenc kocsirendezőt, aki egyik brigádból a másikba vándorol, mert sehol sem tűrik meg fegyelmezetlensége miatt.

Felfigyeltünk arra, hogy a legtöbb fegyelemlazítás az újfelvételes vonatkísérőknél fordul elő. Ezért különös gonddal kell foglalkoznunk a fiatal vasutasokkal. *Biró* elvtárs vezénylőtisztnek is keményebben kell fellépnie és nem szabad, hogy különböző kifogásokkal szemet hunyjon a lazaságok felett. Vegyen példát az állomásvezető elvtárstól, aki nem tűr meg utasításellenes munkát. *Csiki* Ferenc betegségét szórakozásra használta fel. Természetesen megvontuk tőle a táppénzt, de reméljük, még súlyosabb büntetésnek tekintik, hogy dolgozótársai elítélik viselkedését.

El akarjuk érni, hogy állomásunkon az őszi forgalom idején ne legyen egyetlen fegyelemlazító sem.

Vajda János ÜB-elnök,
Békéscsaba

Több gondosságot

A Szegedi Máv Felépítményi és Vasanyagjavító Vállalat dolgozói egymást múlták felül vállalásaik teljesítésében. Nem is maradt el az eredmény. Üzemünk homlokzatára felkerült a büszke élüzem csillag. Még mindig akad azonban olyan dolgozó, aki hanyag, felületes munkájával kedvét szegi társainak. Előfordult például, hogy Gózon Mihályné, havidíjas adminisztratív dolgozónk, még ez év januárjában megkapta az esedékes előléptetést, de a havi 20 forint fizetéstöbbletet még a mai napig sem. A mulasztást *Vass* Ferenc elvtárs, a személyzeti csoport vezetője követte el és sorolhatnánk még egy néhány „apróságot", amelyekkel bosszúságot okoz üzemünk dolgozóinak. Több gondosságot és szakértelmet várnak a dolgozók Vass elvtárstól.

Katona Lajos
Szeged

SPORT

Néhány megjegyzés a szakszervezeti egyesületi és az országos spartakiádról

A vasutasnapon került sor a vasutas, közlekedési és szállítási, valamint a postás szakszervezethez tartozó dolgozók sportversenyének országos döntőjére. A szervezőbizottság az elmúlt héten tartotta meg záró ülését, amelyen a sportünnepségek lebonyolítását értékelték, s ugyanakkor a sportünnepségről készült filmet is lepergették.

A záróülésen a felszólalásokból kitűnt, hogy a szervezőbizottság ez évben jó munkát végzett, s ennek lett eredménye a kitűnően sikerült országos döntő. A siker egyrészt azzal magyarázható, hogy a pártszervezetek, az üzemi és DISZ-bizottságok az idén sokkal jobban foglalkoztak a sportünnepséggel, mint az elmúlt esztendőben. A legtöbb helyen példaszerűen résztvettek a mozgósításban, sőt személyes példamutatással is nem egyszer előljártak a mozgalmi vezetők. Az Északi Járóműjavító üzemi bizottságának elnöke, Surmann Imre például személyesen irányította a sportünnepélyt. De hasonló jó munka folyt Miskolcon is, ahol Mezei István üzemi bizottsági elnök személyes agitációt folytatott a dolgozók között, sőt maga is a versenyzők sorába állt.

Jól végezték munkájukat a területi bizottságok is. Míg az elmúlt évben komolyabb segítségadásról nem lehetett beszélni, addig ebben az évben a területi bizottságok úgyszólván mozgatóivá váltak sportünnepélyek előkészítésének és lebonyolításának. Rendszeresen beszámoltatták a területi sportelnököket végzett munkájukról és ellenőrizték is azokat. Ezenfelül szoros kapcsolatot tartottak az országos sportegyesülettel és területükön végzett minden egyes munkáról részletes tájékoztatást adtak. Gróf elvtárs például, a budapesti terület elnöke Szolnokon, Cegléden és a Fővárosi Villamosvasútnál személyesen segítette az előkészületeket. A miskolci területről Hajdú elvtárs, Hatvanban, Diósgyőrött és Jászapátin segítette az ünnepélyek megrendezését. A szegedi területről Kéri és Daróczi elvtársak Kiskunhalason, Szőregen és Baján nyújtottak segítséget.

Az országos sportünnepélyt előkészítő, szervező propaganda és szakmai munkában a társadalmi aktívák és függetlenített munkatársak közül kiemelkedő munkát végzett: Németvári Ernő, Székely Alajos, Marosvölgyi Ede, Artner Ferenc, Baranyai Mihály, Bikás Ernő, Pataki József, Fürling Jenő, Szuhai Cecilia, Halász Béla, Biró Gyuláné, Boér Béla és Schwarcz Gyula.

Az üzemi, a területi versenyeken és az országos döntőn közel 15 000 dolgozó vett részt. Ez a szám magáért beszél.

A jól sikerült szakszervezeti sportünnepély egyesületi döntőjét az OTSB országos spartakiádja követte augusztus 20- és 21-én. A kétnapos versenyen egyesületünkből 54 résztvevő jelent meg. Sportolóink erre a nagy versenyre nem tudtak kellően felkészülni. Ennek fő oka az volt, hogy az egyesületi döntőtől az országos spartakiádig mindössze egy hét állt rendelkezésükre.

Az országos spartakiád hibája abban is megmutatkozott, hogy az OTSB versenykiírása nem egyezett a SZOT versenykiírásával. A SZOT szerint ugyanis II. osztályú minősítéssel rendelkező versenyző is indulhatott a bajnokságban, az OTSB szerint azonban csak III. osztályú versenyző vehetett részt az országos döntőn. Ez igen sok vitát és zavart okozott. Ezeket a kérdéseket már jóval a versenyek beindítása előtt tisztázni kellett volna. De helytelennek tartotta a szervező bizottság azt is, hogy az országos spartakiád döntőjét a Népstadionban rendezték meg, elsősorban azért, mert a döntő számokat a nemzetközi atlétikai verseny keretében rendezték meg. A nézők nagy része a minőségi sportolók teljesítményére volt elsősorban kíváncsi, s a kiegészítő számként szereplő spartakiád résztvevőit — helytelenül — bizonyos lebecsüléssel nézte. Ez semmi esetre sem segítette elő a spartakiád népszerűsítését.

LAKÁSCSERE

Mezőtúri kétszobás, összkomfortos, nyárikonyhás magánlakásomat, háromszáz négyszögöles területen, melléképületekkel és gazdasági udvarral, gyümölcsössel, elcserélném kétszobás debrecenitért, vagy budapestiért. Dávid főintéző. Debrecen, Vörösmarty utca 11. sz.

Házfelügyelőségemet, melyhez szoba-konyhás lakás tartozik, elcserélném hasonló szoba-konyhás, esetleg kétszobás főbérleti lakásra. (Intézeti lakás is lehet.) Cím: Budapest, X., Vaspálya utca 7., fld. 12.

Elcserélném Pécs, Szabadság út 44. szám alatti nagyméretű szoba-konyhás, mellékhelyiségekkel rendelkező lakásomat hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet: Budapest, XIII., Szabolcs utca 1. sz. alatt, Szomor Jánosnál.

Keresztrejtvény XV.

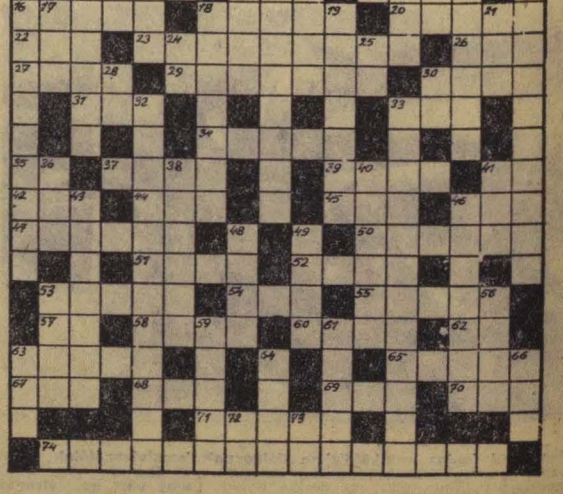
Vízszintes: 1. Így szállítsunk! 13. Római császár volt. 14. Időmérő. 15. A Lett SZSZK fővárosa. 16. Sorsjáték. 18. Nagyozás „pestiesen". 20. Állomás a Kaposvár-siófoki vonalon. 22. Idegen női név. 23. Az Operaház Kossuth-díjas karnagya. 26. Menyasszony. 27. ... állni, vezetni. 29. A nyereg tartozéka. 30. Régi ipari tanuló. 31 Női név.(ék. föl.) 33. Az 5000 méteres síkfutás világrekordere. 34. Vissza: ugyanaz idegen szóval. 35. Népiesen hív. 37. A vízben él. 39. I-vel a végén Duna-menti község. 41. Háziállat. 42. Leszek latinul. 44. Vonatkozó névmás. 45. Vízinövény. 46. Titokban figyel. 47. Klasszikus orosz író. 50. Albánia fővárosa. 51. Filmmárka. 52. ...éta, csokor. 53. Női név. 54. Kopasz. 55. Nálunk is járt külföldi cirkusz. 57. Rangjelző. 58. Nagyon kíván. 60. A vonat útja. 62. T. Z. 63. Nyitunk vele. 65. Kelezés. 67. Amerikai Egyesült Államok. 68. Övé latinul. 69. Dísze. 70. Művészet idegen szóval. 71. Mocsat. **74. A Miniszrtertanács és a SZOT vándorzászlójával kitüntetett vasúti szolgálati hely.**

Függőleges: 1. Budai hegy. 2. Tó Észak-Amerikában. 3. Kaszáló. 4. Csavar. 5. Á. O. 6. Lengyelország németül. 7. Majomfajta. 8. Francia város. 9. Vissza: fedd. 10. Vonal (ruházatnál) idegen szóval. 11. Török rang. 12. Déli gyümölcs. 17. Olaj angolul. 18. Ruhaszárító. 19. A Don jelzője. 21. Árunak van. 24. Ékezettel egyszerű gép. 25. Olasz névelő. 28. ... Martin a pincérfiú. 30. Húz közepe. **32. Így közlekedtetve a gazdaságosságot emeljük. 33 Forgalmi dolgozó.** 36. Szellemi munkás. 38. Vissza: konyhakerti növény. 40. Híres színész volt. 41. Ipari növény. 43. Csillagvizsgálójáról híres szlovák község. 46. Híres magyar zeneszerző volt. 48. Vége a sakkpartinak. 49. Kép. 53. Egér németül. 56. Tövis teszi. 59. Amerikai állam. 61. Mezőgazdasági terület. 63. Régi nép. 64. Szomjat oltani. 66. Magyar Távirati Iroda. 72. Igevégződés. 73. Á. F.

Beküldendő: Vízszintes 1, 74. Függőleges 32, 33. Beküldési határidő szeptember 7. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XIV. számu keresztrejtvény helyes megfejtése: Alkotmányunk ünnepe. Csermák J. Acsorgás. Lépcsőzetes irányvonat.

Könyvet nyertek: Hárafalvi Ferenc, Budapest, Józsefváros pft. főnökség. Nagy László, Budapest. II. Mártirok útja 7. Erdős Sándor, Budapest. Déli pu. Oláh Erzsébet, Bocskay kert.



SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317. 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 36. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 SZEPTEMBER 5.



A hatvani gurító előző napi munkáját értékelik Pogonyi Lajos állomásfőnökhelyettes, Sóos Károly térfelvigyázó és Drotár Vendel intéző. A kérdés: mit tanulhatnak az elmúlt 24 óra munkájából, milyen hiányosságokat kell megszüntetni, mi az, ami különösen előre lendíti a gurítódomb munkáját?
(Kovács Géza felv.)

Számoljuk fel a rendezőpályaudvarok előtti ácsorgásokat

Hányszor visszatérő panasz, hogy a vonat simán, a menetrendben megszabott idő alatt végifut a vonalon s amikor a rendezőpályaudvar bejárati jelzőjéhez — tehát többnyire útjának végcéljához — ér, kénytelen megtorpanni. A pályaudvar nem tudja befogadni a vonatot, mert nincsen szabad fogadóvágánya. A nagy rendezőpályaudvarok előtti vonatfeltartás, ácsorogtatás az őszi forgalom egyik legmesszebbre kiható problémája, hiszen érzékenyen érinti a kocsiforduló időt, az elegytovábbítás meggyorsítását, a menetrendszerinti közlekedést, az utazási sebességet, a vonatgépekkel való helyes gazdálkodást — tehát az egész vasúti szállítás technológiáját — az őszi forgalom zökkenőmentes, gazdaságos lebonyolítását.

A vonatácsorgások káros hatásai közül előljáróban ragadjuk ki azt, amit a dolgozókra gyakorol. Próbáljuk magunkat annak a mozdonyvezetőnek, fűtőnek vagy vonatkísérőnek a helyébe képzelni, aki akarata, tudása teljes latbavetésével küzd vonata pontos, gyors továbbításáért — küzd azért, mert tudja, hogy ezzel a közösség, a népgazdaság, az őszi forgalom elsőrendű érdekeit segíti elő. De küzd egyszerű emberi okokból is. Hiszen minden perc, amivel túllépi a menetrendszerinti időt, pihenőidejének rovására megy, bizony bérlistáján. teljesítményi lapján is nyomot hagy és minden kilométer. ami elválasztja utazása céljától, családja, otthona, gyermekei között növeli a távolságot. A dolgozón, aki közvetlenül a cél előtt így semmivé válni látja igyekezetét. a „minden mindegy" hangulat lehet úrrá, a legközelebbi adandó alkalommal esetleg már kevesebb erőbevetéssel, bizonyos közömbösséggel végzi szolgálatát. Nem szabad engednünk, hogy a dolgozók akaratát, az őszi forgalom sikerének érdekében tett erőfeszítéseit ilyen „hangulati tényezők" befolyásolják.

„Meg kell szüntetni a tehervonatoknak a rendezőpályaudvarok előtti ácsorogtatását... a rendezőpályaudvarok előtt hosszú sorokban állnak a tehervonatok. Az elegyáramlás szempontjából, a jövő szempontjából ez tűrhetetlen. Látni kell, hogy ezeken a vonatokon mozdonyok vannak és személyzet van, amelyekre és akikre máskor is szükség van" — jelentette ki *Bebrits* elvtárs a vasútüzemi értekezleten, s a Hivatalos Lap 41. számában jelent meg *a rendelet, amely minden őszi forgalmi feladatot meghatároz, tehát minden dolgozónak ismernie kell.*

Nem akarjuk ezen a helyen elismételni a rendeletnek a „vonatácsorgások megszüntetéséről" szóló részét sem azt a rendelkezését, amely *szorosan összefügg az ácsorgás kérdésével: a menet- és állomásirányítók kapcsolatát.* Nem lehet azonban eléggé ismételni, hogy *az ácsorgások megszüntetésének alapja a szabad fogadóvágány biztosítása* Ez pedig elsősorban azon múlik. hogy *a kész vonatokat, amilyen gyorsan csak lehet, küldjük el az állomásról.* Ha nem áll gép rendelkezésre az elküldéshez, a kész vonatot legalább a szomszédos állomásra kell átállítani. A vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtási rendelete pontosan ismerteti a szabad vágány biztosításának módszereit, a fogadóvágányok legteljesebb kihasználásától, a végső szükség esetén alkalmazható vonatfeloszlatásig, azonban ezen a helyen is hangsúlyozni kell, hogy az őszi forgalom másik nehézségét, *a géprevárásokat is csak úgy tudjuk megszüntetni, ha nem ácsorogtatjuk az érkező vonatokat.*

Ismételten rá kell mutatni az együttműködés, a szolgálati ágak egymásra utaltságának kérdésére. Hiába küzd a forgalom a vágányok szabaddá tételéért, ha az érkező vonatok műszaki felülvizsgálatának elmulasztása miatt az induló vonatból kell kocsit kisorozni, vagy a kereskedelmi szakszolgálat mulasztásából, számadáselválasztás miatt kell visszatartani a vonatot.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni *a gurítódombok dolgozóinak felelősségét.* A gyors gurítási munkán áll vagy bukik sokszor a vágányok szabaddá tétele. Fő elvük legyen: *megállás nélkül húzzuk fel a dombra az érkező vonatokat,* hogy az állomás felé közeledő vonatok akadály nélkül bejussanak. Nagyon fontos, hogy a két gurítódombbal rendelkező Budapest—Ferencváros állomáson, szükség esetén megfelelő átcsoportosítással, gondoskodjanak mindkét gurítódomb állandó, folyamatos munkájáról. De ugyanez vonatkozik minden pályaudvarra, ahol kellő megítéléssel gurítós, vagy síktolatóss rendezésre lehet utalni az érkező elegyet.

A vonal parancsnokai. a menetirányítók *egész vonalukért, egész vonaluk munkájáért felelősek* — tehát nem szűnik meg felelősségük a rendezőpályaudvarok elé érkező vonatok sorsát illetően sem, sőt — és ezt tudomásul kell venni a sokszor helytelenül értelmezett „önállóságra" törekvő nagy rendezőpályaudvaroknak is — *a menetirányító sokkal fokozottabban felelős az állomások előtt ácsorgó vonatokért.* A menetirányítók feladatait szintén részletekbe menően ismerteti a fent említett rendelet, itt csak azt kívánjuk ismételten aláhúzni, hogy az együttműködés az állomásirányítókkal, a rendelkező forgalmi szolgálattevőkkel, egymás állandó, kölcsönös tájékoztatása, a vonatácsorgások elleni küzdelem legerősebb fegyvere.

A vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtási rendelete nagy kötelességeket ró a Pártszervezetekre is. Bele kell nevelniök az állomási, rendezőpályaudvari dolgozókba azt a tudatot, hogy *minden percnyi ácsorgás fokozottan érezteti következményeit, gépre várásokban, torlódásokban s minden következmény végeredményben az állomásra hat vissza.*

Az őszi forgalom egyik fő elve: *a rendezőpályaudvar minden időben, minden tehervonatnak a fogadására biztosítson szabad utat, szabad vágányt.* A gyors, ácsorogtatás nélküli vonatfogadás az őszi forgalom sikerének egyik legjelentősebb tényezője,

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

A vasúti térkép, vékony vonallal — a mellékvonalak jelzésével — tünteti fel *Békéscsaba—Gyula—Kötegyán* vasútvonalat. Mellékvonal, de nem mellékesek e vonal állomásainak problémái, eredményei, hisz ők is a „nagy futószalag" fontos részei. A fő- és mellékvonalak együtt képezik a vasutat, közös a harcuk az őszi forgalom sikeréért. Mert az őszi forgalom itt is zajlik, s ha első látszatra talán egyszerűbben, könnyebben, mint a hatalmas, nagy rendezőpályaudvarokon, mégis azt kell mondani, hogy a látszat ebben az esetben is csal. Ez derült ki a különböző állomásokon töltött másfél-kétórás „villámlátogatásaink" során is.

Békéscsabán kiköszörülik a csorbát

Békéscsabán már most is jelentős a forgalom, bár az igazi erőpróba csak a hónap közepén, a cukorrépa- és kenderszállítások megindulásával kezdődik. De a békéscsabaiak nyugodtan várják az erőpróbát — felkészültek rá. Nagy a munkakedv és *szilárd az elhatározásuk, hogy ebben a negyedévben élüzemek lesznek.* Az elmúlt negyedévben sajnálatos esemény történt náluk. Felelőtlen emberek meghamisították a tervjelentést és bár — mint később kiderült — ténylegesen is elérték az élüzemszintet, büntetésből nem kapták meg a kitüntető címet.

A jogos határozat egy ideig elszomorította a dolgozókat, bár megértették és egyetértettek vele. A szomorúságot azonban fokozott munkakedv váltotta fel, s most aztán igencsak fogadkoznak: *kiköszörüljük a csorbát, élüzemek leszünk.* Különösen jól dolgozik *Kiszely András* kiváló vasutas, diszista tolatóbrigádja. Ők *a szovjet csurgatásos módszert alkalmazzák nagy sikerrel.* Ugyancsak kell igyekezniök, mert az állomás másik hét DISZ-brigádja sem sokkal marad el mögöttük.

A jó munka eredményeként már néhány tényezőnél túlhaladták az élüzemszintet. Csupán a menetrend szerinti vonatindításnál volt baj a legutóbbi időkig. Most már nincs. *A pártszervezet aktivaértekezleten foglalkozott ezzel a kérdéssel, ahol számos jogos bírálat érte a menetirányítókat, akik erre az értekezlet után a legszebb önkritikával válaszoltak: megjavították munkájukat és az állomás augusztus utolsó dekádjában a menetrend szerinti vonatindításban is egy százalékkal túlteljesítette az élüzemszintet.*

A versenyszellem tehát jó, de még lelkesebb volna, ha tudnák, hogy áll versenytársuk, *Székesfehérvár,* ahonnan két és félhónapja nem kapják az eredményeket. Fehérváron talán nem „szívügy" a párosverseny állása? S ha már a panasznál tartunk, írjunk ide még egyet. *Az egyes számú, újonnan épült őrhelyen még mindig petróleummal világítanak, pedig 20 méterre sincs tőle a villanyvezeték.* Nem hisszük, hogy ezt a 20 métert — egy kis jóakarattal — nem lehetne áthidalni.

Nem lesz fennakadás

Gyulán éppen az *Alföldi Nagycirkusz* rakodott ki. Nem is csodálkoztam, amikor azzal fogadtak: *Jókor jött az elvtárs, cirkusz van nálunk!* Sajnos, ők nem az *„Alföldi cirkuszra"* gondoltak. Különböző visszaélések miatt leváltották az állomás főnökét s az összlétszám közel felét. A helyi körülményeket nem ismerő dolgozók szintę „belecsöppentek" az új szolgálati hely őszi forgalmába. Nehéz a helyzetük, mégsem panaszkodnak, sőt, azt mondják: *megmutatjuk, nem lesz semmiféle fennakadás, sikerrel teljesítjük feladatainkat.*

Valóban minden jel erre mutat. Ott jártunkkor *Nagy Ágnes* volt a forgalmi szolgálattevő. Gyorsan, határozottan intézkedett, ellenőrzött, sokat tartózkodott a téren. Nem látszott meg rajta, hogy ez az első önálló szolgálata. *Nagy Ágnes* most tette le a vizsgáit, de látszik. az életben, a szolgálati helyen sem kap majd rosszabb osztályzatot.

Sarkad — „vihar" előtt

— *Vihar előtti csönd van nálunk* — mondja *Hadobás János* állomásfőnök Sarkadon. Most még napi 30—40 kocsi a le- és feladásunk, de egy-két napon belül tízszeres lesz a forgalom. Megindul teljes üzemmel a cukor- és a kendergyár, özönleni fog hozzánk a nyersanyag. Akkor majd rá se lehet ismerni állomásunkra.

Hogy ne lehessen ráismerni az állomásra, azt más is elősegíti majd. Tudniillik éppen *akkor kezdik meg a biztosítóberendezések kicserélését. Amikor tízszeres lesz a forgalom — nem lesznek elő- és bejárati jelzők.* Kétségtelen, hogy a biztosítóberendezések kicserélésére szükség van, de nem lehetett volna egy hónappal előbb, vagy négy hónappal később csinálni? A vasútüzemi értekezlet arra kötelezte a szolgálati ágakat, hogy időben biztosítsák az őszi forgalom sikerességének feltételét. A *TBKE* Sarkadon alighanem túllépte a határidőt!

Ugyanitt a pályafenntartásról is szólni kell. Az állomás dolgozói szerint *jelenleg több a vágányzár, lassújel, mint a nyáron volt. Gyula—Sarkad* és *Kötegyán—Sarkad* között éppen most kezdenek hozzá a már régen esedékes munkák elvégzéséhez, most csinálnak vágányzárat és lassújelet.

Kötegyáni megjegyzések

Kötegyán utunk utolsó állomása. Csöndes hely. Mondhatnánk, túl csöndes. Például *egy éve nem volt szakszervezeti taggyűlés,* és legalább két hónapja vezetőségi ülés sem. A pártszervezet is lassan, körülményesen dolgozik, pedig igazán szükség lenne a felvilágosító szóra. Sok dolgozónak földje van, de többen nem teljesítik az állam iránti kötelességüket. Van dolgozó, akinek adóhátraléka a hónapok során 1500 forintra emelkedett. S most, hogy a tanács — jogosan — kötelezi a hátralékosokat az elszámolásra, nem valami jó a hangulat az érdekeltek között. A népnevelők feladata megmagyarázni: *a vasutas becsület arra is kötelez, hogy teljesítsük állam iránti kötelességünket, mely fontos hozzájárulás a szocializmus építéséhez.* Súlyos hiba, hogy a mozgalmi szervek ezidáig elhanyagolták a felvilágosító munkát.

Számos jogos panaszról is hallottunk. *Halász Gyula* árupénztárosnak a külföldi *(CFR)*-kocsik késői érkezése miatt gyakran túlórázni kell. Ha nem számolja el a kocsit, akkor *24 órával meghosszabbodik az ott-tartózkodása,* s ez jóval többe kerül. mint Halász elvtárs jogos — de eddig ki nem fizetett — túlórája.

A kocsitartózkodási idővel egyébként baj van. . Leadási idejük 15,2, feladási idejük 16,6 óra. Viszont *24 óránként csak egyetlen vonat közlekedik, amellyel a kocsit továbbíthatják.*

Mint csepp a tengerben ez a néhány kép, de hűen tükrözi, hogy kisállomásaink is minden igyekezetükkel segítik az őszi forgalom ügyét.

Bánki Géza

A Debreceni Rakodási Főnökség felhívása

A *Debreceni Rakodási Főnökség* dolgozói, akik egy év alatt háromszor nyerték el az élüzem címet és kétszer kapták meg a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját, nem állnak meg az eddigi eredményeknél, hanem versenymozgalmuk további szélesítésével kívánják megünnepelni a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóját. Ujabb felajánlásokkal készülnek november 7-re és versenyre hívták ki a többi rakodási főnökséget is. A versenypontokban vállalták a debreceniek, hogy évi súlymozdítási tervüket november 7-re teljesítik. az élüzemszint feltételeként megállapított 85 százalékos foglalkoztatási fokot 86 százalékra, a 120 százalékos hasznos kiteljesítést 125 százalékra emelik. Ezenkívül vállalták az áruk leggondosabb kezelését. valamint azt, hogy késett kirakatlan kocsi a főnökség hibájából nem lesz.

A szolnoki vasutasok a cukorrépaszállítás küszöbén

Rövidesen Bácsalmás, Szentes, Kiskunfélegyháza térségéből Szolnok felé áramlik a cukorrépa. A szolnoki cukorgyár az ország egyik legnagyobb ilyen természetű üzeme és tavaly mintegy tízezer kocsi cukorrépát dolgozott fel. Ezidén a kedvező időjárás következtében nagyobb a cukorrépatermés és mintegy ötezer kocsi cukorrépával többet dolgozhat majd fel a gyár. A szállítások zökkenőmentes lebonyolítása érdekében értekezletet tartottak Szolnok állomáson a cukorgyáriak a forgalmi és kereskedelmi szolgálat képviselőivel.

Novemberig naponta száz, utána pedig január közepéig napi 120 vagon cukorrépa érkezik előreláthatóan Szolnok állomásra. A cukorrépaszállítás sikeres lebonyolítására az állomás egy tartalékgépet kap, melyet csakis a cukorgyári kiszolgálásra használnak fel.

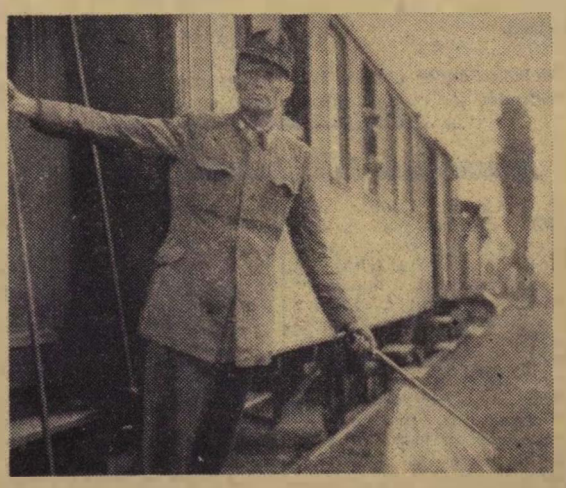
A gyár kötelezettséget vállalt arra, hogy az úgynevezett Elfa-rendszerű kimosógépet üzembehelyezi, hogy ezzel is segítse a rakodások meggyorsítását.

Szeptember 5-én megindul már a szállítás a cukorgyárba és 9-én a gyár megkezdi működését.

A vasutas dolgozók ígéretet tettek arra, hogy minden erejükkel azon lesznek, hogy a cukorgyár üzemeltetésében zavarok ne keletkezzenek.

Nehezíti még a szolnoki állomás dolgozóinak munkáját. hogy a Tisza megáradt, árterületeit iszaposak és az a néhányezer vasúti kocsinak megfelelő rakomány, mely hajón érkezne, előreláthatóan szintén vasúti szállításra kerül. Ennek ellenére a szolnoki állomás dolgozói vállalják a cukorrépa-kampány sikeres megoldását, de arra kérik az Útfenntartó Vállalatot, az állomás egyik legnagyobb szállítóját. hogy teremtsen rendet, szállítsa el az állomás területén tornyosuló kő- és kavicshalmokat. Az állomás dolgozói ilyen irányú lépéseket is tettek és bíznak abban hogy az Útfenntartó Vállalat betartja ígéretét: minden rendelkezésére álló eszközzel elszállítja az ürszelvényt gátló, a forgalom zavartalan lebonyolítását akadályozó követ és kavicsot és nem fékezi a dolgozóknak azt az erőfeszítését hogy sikeresen lebonyolítsák a cukorrépa szállításokat.

AZ ŐSZI FORGALOMBAN



Tótfalusi László, Nyíregyháza állomás tolatásvezetője és brigádja fajlagos kocsimozgatási tervét 113, a vonatok menetrendszerinti indítási tervét 104, a vonatok terhelési tervét pedig 121 százalékra teljesíti.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Váczi Sándorból nem lett „vándormadár"

A SZÉKESFEHÉRVÁRI pályafenntartási főnökség most is nehézségekkel küzd. Sok a feladat — fenntartás, vágányszabályozás és más egyebek — a munkaerő viszont kevés. Pillanatnyilag 130 fővel kevesebb a létszámuk, mint amennyire szükségük lenne. Nincs tehát egyetlen olyan ember sem a főnökségen, akit nélkülözni lehetne, akinek ne volna fontos, halaszthatatlan munkája a terv teljesítése érdekében.

Az elmúlt nyolc hónap alatt növelte a nehézségeket, hogy 38-an önkényesen elhagyták munkahelyüket. Ez a szám első pillanatban magasnak tűnik, de ha az elmúlt év hasonló időszakához hasonlítjuk — amikor 99-en hagyták el önkényesen munkahelyüket — akkor mégis azt látjuk, sokat javult a helyzet Székesfehérváron, ahol július hónapban már egyetlen önkényes kilépő sem volt. Ebben döntő szerepe a pártszervezetnek volt.

VÁCZI SÁNDOR festő 9 évi jól végzett, becsületes munka után határozta el: kilép a pályafenntartástól, új munkahelyet keres. Az elhatározás nem egészen magától született, szerepe volt ebben az itt-ott hallottaknak, amely szerint máshol többet lehet keresni. Váczi elvtárs sokáig habozott, de végül is a kilépés mellett döntött és ettől az elhatározástól még a pályafenntartási főnök elvtárs sem tudta eltéríteni. Inotára akart menni, ahol — úgy hallotta — több a kereset és pontosan megkapják az előírt munkaruhát is.

— *Jobban megbecsülik ott a jó szakmunkást* — mondta Váczi elvtárs az őt felkereső pártvezetőségi tagnak, Karf elvtársnak.

— *Jobban?* — hitetlenkedett Karf elvtárs. — *Kilenc éve vagy nálunk, ismerünk, szeretünk, becsülünk. Te sem panaszkodtál eddig, hogy nem érzed jól magadat munkatársaid között. Ami pedig a megbecsülést illeti, te abban sem szenvedsz hiányt. Nemrég kaptál 300 forint jutalmat, több esetben könyvet, emléklapot és ezernyi apró jelét érezhetted a megbecsülésnek. Aztán múltkorában volt két újításod is. Az is hozott 600 forintot a konyhádra. Mit gondolsz, hány év kell ahhoz, hogy új munkahelyeden is jutalmat kapj, megismerjenek és úgy becsüljenek dolgozótársaid, mint ahogy itt teszik? Az újítás sem könnyű dolog, ahhoz ismerni kell a munkafolyamat minden csínját-binját. Itt ismered. Ott mikor fogod megismerni? Igaz, nem kaptad meg a munkaruhádat, ezt azonban elintézzük, mert ami jár, az jár. De nálunk nemcsak munkaruhát kapsz, hanem kapsz kamgárn-ruhát és esőköpenyt is. De ne feledkezz meg a vasúti szabadjegyről sem, no meg arról a rendkívüli segélyről, amit legutóbb kaptál. Állítod még most is, hogy nálunk nem becsülik meg a jól dolgozókat? A fizetés, ha csak a száraz számokat nézzük, valóban valamivel kevesebb, de a helyzet állandóan javul. Most szünt meg például a II. területi bércsoport, most már kirendelés esetén sem kerülsz hátrányos helyzetbe. Add csak ezt mind hozzá a fizetésedhez. És az ottaniból meg vond le mindazt, ami sújtja az önkényes kilépőt: csökken a fizetett szabadság, ha egy éven belül baleset ér, a táppénznek csak 50 százalékát kapod — ha egyáltalán alkalmaznak Inotán. Mert önkényes kilépőt csak munkaközvetítés útján lehet alkalmazni, a munkaközvetítő pedig elsősorban a közlekedési minisztérium területére köteles közvetíteni.*

KIS SZÜNETET tartott a beszédben, méregette a kimondott szavak hatását Váczi elvtárs arcán. Aztán folytatta: *Ugy akarsz járni, mint Dani Lajos? Dani Lajos pályaőr volt, de önkényesen kilépett és pár hónap múlva már jött vissza megbánva cselekedetét. Visszavettük — de csak salakosnak és ő ezért is boldog volt, nem talált jobb helyet a vasútnál. De az ilyen embereknek — amellett, hogy alacsonyabb beosztásba kerülnek — kisebb lesz a tekintélyük is. Tudod te jól Váczi elvtárs, a dolgozók nem szeretik a „vándormadarakat".*

Szószerint talán nem egészen így folyt le a beszélgetés, valamivel részletesebb és hosszabb volt, de végső eredménye a fontos: Váczi elvtárs maradt, nem lett belőle „vándormadár". És tegyük mindjárt hozzá, ma már boldog, hogy nem cselekedett elhamarkodottan. Hasonló a története Gáspár Géza kovácsnak és még sok más dolgozónak.

A PÁRTSZERVEZETET és a szakszervezeti bizottságot minden esetben értesítik, ha valaki önkényesen akarja elhagyni munkahelyét. Ilyenkor soha nem marad el a beszélgetés, s az esetek többségében ez eredménnyel jár. Székesfehérvár pályafenntartásnál ebben az évben hónapról hónapra jelentősen csökkent az önkényesen kilépők száma, sőt a hozzájárulással kilépőké is. A meggyőző, emberséges szó, a jogos panaszok gyors elintézése számos dolgozónak változtatja meg elhatározását, ugyanakkor erősíti a pártszervezet tekintélyét mind a vezetők, mind a dolgozók előtt.

Nemzetközi ÉLET

Az Európai Szállítmányozási Poolról

Lapunk hasábjain már többször megemlékeztünk az Európa, közvetve pedig a világ békéjét fenyegető egyik nyugati szerv, a Nyugateurópai Szállítási Közösség, az úgynevezett „pool" ügyeiről.

Az agresszív Északatlanti Szövetség vezetőinek régi célkitűzése, hogy a szén- és acélközösséghez, az úgynevezett Schuman-tervhez hasonlóan, közös irányítás alá vonják a nyugateurópai országok közlekedését, szállítási eszközeit is. Tervüket a kereskedelmi tengerészet vonalán már régebben megvalósították és most létrehozták a vasúti és közúti szállítás *„poolját"* is. Az Európai Szállítmányozási Poolt — mint Garcia elvtárs, a Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége egyik ülésén elmondotta —, arra szánták, hogy már békeidőben előkészítsék a hadiszállítmányozást egy esetleges agresszió érdekében.

A szállítási közösségnek emellett súlyos következményei vannak a nyugateurópai országok nemzetgazdaságára. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ez a szerv eszköz arra, hogy az imperialisták kezükbe kaparintsák Nyugat-Európa közlekedésének irányítását. A tengeri pool bizottságának elnöke — amerikai, ő dönt minden kérdésben, sőt megszabja a résztvevő országok hajóépítkezésének irányát is. Ugyanez a helyzet alakul ki a vasúti és közúti közlekedés terén is. Másrészt igyekeznek az európai országokra rákényszeríteni az Amerikában gyártott vasúti kocsikat, aminek az a következménye, hogy például a francia vagongyárak már a szállítási idő lejárta előtt bezárták kapuikat és a munkások ezrei váltak munkanélkülivé. Nyugat-Németországba — ahol nagy kapacitású mozdony- és vagonipar van — az amerikai monopóliumok 18 000 teherkocsit küldtek, amelyeknek ára 40 százalékkal magasabb volt, mint a német vagonoké, minősége pedig lényegesen rosszabb. Több mint egy milliárd dollár kölcsönt is adtak a nyugatnémet vasutak újjáépítésére, de kikötötték, hogy ennek 60 százalékát amerikai felszerelés vásárlására kell fordítani és a kölcsön biztosítékául 99 évre bérbe kell adni a nyugatnémet vasutakat.

A haladó szakszervezetek vezetésével a nyugateurópai szállítómunkások kemény harcot vívnak a tőkések ezen újabb merénylete ellen. Nemzetközi szövetségünk vezetősége határozatilag szögezte le, hogy a közlekedési szakszervezetek fő feladatának tekinti a közlekedési dolgozók széleskörű egységének megvalósítását a gazdasági és szociális követelések teljesítéséért, a nemzeti függetlenségért és a népek közötti békéért vívott harcban. Szövetségünk síkraszállt a szállítmányozási dolgozók munkabérének felemeléséért, az egyenlő munkabérért, nemre, korra, fajra és nemzetiségre való tekintet nélkül, a munkások teljes foglalkoztatottságáért és a társadalombiztosítás kiterjesztéséért. Ezért felhívja az összes szakszervezeteket, valamennyi közlekedési dolgozót, hogy a legnagyobb mértékben működjenek közre a III. Szakszervezeti Világkongresszus határozatainak megvalósításáért és tegyék e határozatokat a világbékéért vívott küzdelmeik harcos akcióprogramjává.

A mezőgazdaság további fejlesztéséért

Beszélgetés falusi munkára jelentkezett vasutas dolgozókkal

Az elsők között voltak, akik megértették a párt hívó szavát: *tapasztalt, művelt kommunistákat a falusi munkára, a mezőgazdaság további fejlesztésére.* A falusi munkára jelentkezett pártmunkások első szakmai tanfolyamán vasútról jött elvtársakkal beszélgetünk, azokról a feladatokról, amelyeknek elvégzésére örömmel, a párt iránti hűséggel készülnek.

★

Kerényi Béla elvtárs 16 évet töltött a vasútnál, a Dunakeszi Vagongyárban kezdte munkáját, a felszabadulás után a Landler Jenő Járóműjavító kocsilakatosa volt. 1949-ben a 8. szakosztályra hívták be, 1952-ben beiratkozott a Gazdasági és Műszaki Akadémiára, melynek elvégzése után ismét a 8. szakosztályon folytatta munkáját, mint kocsiintézőségi csoportvezető.

— A felszabadulás óta tagja vagyok a pártnak — kezdi a beszélgetést Kerényi elvtárs — több pártfunkcióban is dolgoztam. Pártunk politikájának ismerete és megértése, a mezőgazdaság fejlesztésének elsőrendű fontossága ösztönzött arra az elhatározásra, hogy falusi munkára jelentkezzem.

Kerényi elvtárs egyszerű, közvetlen egyéniségéhez nem állnak közel a nagy szavak. Amikor arról beszél, hogy legjobb meggyőződése szerint a mezőgazdaságban vállalt munkájával a dolgozó nép életszínvonalának növelését fogja szolgálni, felesége szülőfaluját említi példaként. Ő, a városi ember, ennek a falunak, a falu dolgozó parasztságának felemelkedésén közvetlenül látta, mit jelent a szövetkezeti, nagyüzemi gazdálkodás.

— Ugy tudom, egy Szolnok megyei állami gazdaság igazgatója leszek a tanfolyam elvégzése után — mondja. — A dolgozó parasztok között élek majd, nemcsak az állami gazdaság dolgozói között, hiszen látókörömnek túl kell terjednie a gazdaság határain. Szakmai és pártmunkámban egyaránt az lesz a fő szempontom, amit *Rákosi* elvtárs tanfolyamunk megnyitásán így foglalt össze: *„Csak... a fejlődő mezőgazdaság tudja biztosítani, hogy a dolgozó nép anyagi jóléte állandóan növekedjék."*

— Azzal, hogy falura megyek, csak látszólag válok meg kedves munkaterületemtől, a vasúttól — mondja búcsúzóul Kerényi elvtárs. — Megtanultam összefüggéseiben nézni a mi új életünket és tudom, hogy a népgazdaság minden ágazata szorosan összekapcsolódik. Az ipar, a mezőgazdaság, a vasút egytestvérek, a legszorosabb kölcsönhatással vannak egymásra. Uj munkakörömben igen jól fel tudom használni a vasútnál szerzett tapasztalataimat, úgy, hogy egyaránt előnyére váljon a mezőgazdaságnak és a vasútnak. Jobban, gyorsabban tudok intézkedni a sürgős mezőgazdasági szállítások ügyében és mint „régi" vasutas, nem fogom szem elől téveszteni a kocsifordulóidő meggyorsítását, a kocsik gyors visszaadását sem.

★

Molnár Sándor elvtárs csak rövid időt töltött a vasútnál. 1952-ben került a Gazdasági és Műszaki Akadémia vasútforgalmi tagozatára, miután tíz éven keresztül mint a Magyar Acélárugyár géplakatosa és művezetőhelyettese, majd a Kohó- és Gépipari Minisztérium előadója dolgozott. Az akadémia elvégezése után — nem csekély meglepetésére — egyik nagy rendezőpályaudvarra akarták kinevezni állomásfőnökhelyettesnek. Miután úgy látta, hogy ehhez nem rendelkezik kellő gyakorlattal, a szakmájának megfelelő munkakörbe kérte az elhelyezését. Igy került az *Anyagellátási Igazgatósághoz*, mint a gép- és műszerbeszerzési csoport vezetője, majd osztályvezetőhelyettese.

— Igaz, hogy csak rövid időt töltöttem a vasútnál — mondja *Molnár* elvtárs —, de ezalatt is megszerettem a vasúti munkát. Őszintén megmondom azonban, a mezőgazdaság és a gépek iránt érzett szeretetem még régebbi. Már 1946-ban, 25 éves koromban traktor- és gépkezelői tanfolyamot végeztem, de akkor nem mehettem falura. Most örömmel ragadtam meg az alkalmat, teljesülhet régi vágyam. Nemsokára — kérésemnek megfelelően — egy Somogy megyei gépállomás vezetőjeként hasznosíthatom képességeimet, hosszú ipari gyakorlatomat. Ugy kell dolgoznunk, mindnyájunknak, akik a párt szavára most falura megyünk, hogy még szilárdabbá kovácsoljuk a város és a falu, az ipari munkásság és a dolgozó parasztság közötti kapcsolatot. Büszke vagyok, hogy az elsők között tehetek eleget ennek a fontos pártmegbízatásnak.

Nemzetközi HÍREK

Szovjetunió:

Augusztusban hét keskenyvágányú vonalon — 700 kilométer hosszúságban —, ebben a hónapban pedig két normálnyomtávú vasútvonalon — 280 kilométeren — nyílik meg a forgalom a szűzföldek területén.

★

A Krasznüj-Limáni műszaki kocsiszolgálati főnökség művezetője, Sepilov elvtárs kimagasló eredményeket ér el kollektívájával. A javítandó kocsik mintegy nyolcvan százalékát kisorozás nélkül javítják. Ebben az esztendőben már ötvenezer vagont javítottak meg ezzel a nálunk is követésre talált szovjet módszerrel.

★

A közelmúltban a szovjet vasutasszakszervezet meghívására lengyel vasutasküldöttség érkezett Moszkvába. A lengyel vasutasok látogatásuk folyamán megismerkedtek a szovjet vasutasok életével, kulturális és munkaviszonyaival. A küldöttség most tért vissza Lengyelországba, ahol közkinccsé teszik a Szovjetunióban szerzett tapasztalataikat.

★

Az elmúlt napokban lezajlott Szovjetunió—Nyugat-Németország labdarúgó találkozóra ezerötszáz nyugatnémet szurkolót szállítottak Bresztből Moszkvába. A külföldi utasok már az újtípusú, gyönyörű szovjet szerelvényeken helyezkedtek el. A különlegesen korszerű, fémből épült, minden kényelemmel ellátott szerelvényeket két étkezőkocsival erősítették meg. Mindegyik vonat háromszázötven utast szállított. Most nagy csoport francia túristát várnak a Szovjetunióba. Ezek, az útnak Leningrádig tartó szakaszát hajóval teszik meg, majd ők is megismerkednek a szovjet vasut legújabb típusú különleges szerelvényeivel.

★

Az új tanév megkezdésére sok vasúti iskolát javítottak ki a nyáron, hogy megszépülve várják a vasutas dolgozók gyermekeit. Két új vasutas általános iskolát építettek Pomoscsnaja és Ogyessza-külső állomásokon. Az iskolákban világos tantermek, laboratóriumok, játszószobák és olvasótermek vannak.

Franciaország:

A francia vasutak igazgatósága, a rádió-televízió és a *Nemzetközi Hálókocsi Társaság* nagy nemzetközi szakmai filmet készít a *Simplon Orient Expressről*. A filmet különböző nemzetek mintegy négymillió vevőkészüléke számára televízión is bemutatják. A film a nemzetközi vonat útjába eső tájak, többek között *Jugoszlávia, Görögország* és *Törökország* vidékeit, valamint az expressvonat által nyújtott szolgáltatásokat ismerteti majd.

Ausztria:

Szovjet mintára a *salzburgi* rendezőpályaudvaron ultrarövidhullámú rádióösszeköttetést létesítettek a forgalmi iroda és a mozdonyok között. Ezenkívül hordozható készülékkel szerelik fel a kocsirendezőket és a tolatásvezetőket. A kísérletek beválása esetén, kiterjesztik az újítást a nagyobb rendezőpályaudvarokra.

JUTALMAZÁS



Megírtuk, hogy Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter éber, utasítás szerinti szolgálatukért megjutalmazta Bátori Gyula mozdonyvezetőt és Török Barna, valamint Török István fűtőket. Képünkön a miniszter elvtárs átnyújtja a jutalmakat. (Németh Gyula felv.)

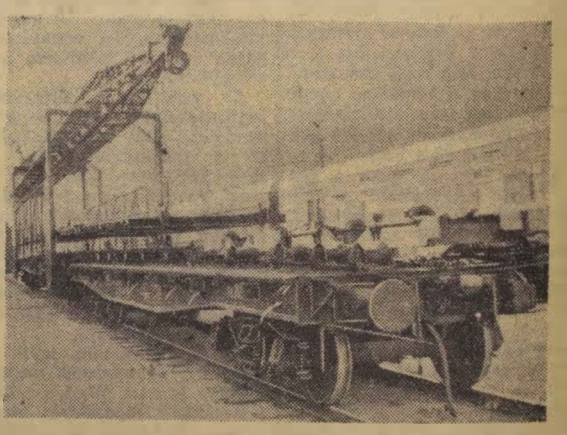
Használjunk több pakurás keveréket

A kecskeméti fűtőház dolgozói legutóbb megbeszélést tartottak arról, hogyan emelhetnék szénmegtakarításukat és járulhatnának hozzá az üzemek, valamint a lakosság jobb szénellátásához. A megbeszélésen elhatározták, hogy versenyfelhívással fordulnak az ország valamennyi fűtőházához. A verseny győztese az a fűtőház lesz, amelyik szénfogyasztásához viszonyítva a legtöbb pakurás keveréket használja fel.

A kecskeméti fűtőház dolgozói vállalták, hogy 50 százalékos pakurakeverék felhasználása mellett vonataikat túlsúllyal is menetrendszerint továbbítják. Gondos gépkarbantartással biztosítják, hogy tűzszekrény hibából nem lesz üzemzavaruk.

Versenyfelhívásukban kérik a zalaegerszegi és a nagykapornoki pakuratelepek dolgozóit, hogy elegendő mennyiségű, jóminőségű keveréket bocsássanak a fűtőházak rendelkezésére, a szertári és szénszerelő dolgozóktól pedig azt kérik, hogy megfelelő százalékú szénkeverék feladásával járuljanak hozzá kezdeményezésük sikerrevitelához.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



A huszonöt méteres sínmezők gépesített lefektetéséhez szükséges új szovjet darukocsi. (V. Rjabinyina felv.)

Csapatzászlót adományoztunk a vasúti rendőrségnek

A napokban bensőséges ünnepségre gyültek össze a Belügyminisztérium VII. Főosztály (vasúti rendőrség) aszófő—tihanyi kiképzőtáborában az Államvasutak és a rendőrség dolgozói. Az ünnepségen megjelent *Győre József* elvtárs, belügyminiszterhelyettes, *Bognár Imre* a vasút politikai főosztály vezetője, *Kamuti Jenő* MÁV vezérigazgatóhelyettes, *Szilágyi János* ezredes, az Országos Rendőrkapitányság vezetőjének politikai helyettese, *Fekete Károly* alezredes a vasúti rendőrség vezetője és sokan mások.

A tábor közepén lévő tisztáson felsorakozott a rendőrség díszalakulata. A himnusz elhangzása után a vasutas tisztiküldöttség a díszalakulat elé lépett és átadta a nagyméretű vörös selyemzászlót — a vasutas dolgozók ajándékát — a rendőrség tisztiküldöttségének.



A vasutas tisztiküldöttség átadja a zászlót.

(Németh Gyula felv.)

Kamuti Jenő elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes beszédében megemlékezett arról a nagy segítségről, amelyet a vasutas dolgozók a vasúti rendőrség megalakulása óta a Belügyminisztérium VII. főosztálya tagjaitól kaptak. A vasúti rendőrség óvja a vasúton szállított árukat a dézsmálástól, biztosítják a vasútüzem zavartalan működését, védelmezik a szolgálatot teljesítő vasutas dolgozókat és könyörtelenül harcolnak a bűnözők, a társadalmi tulajdon fosztogatói ellen.

Falus György rendőrőrnagy, a vasúti rendőrség közrendvédelmi parancsnoka megköszönte a csapatzászlót és ígéretet tett arra, hogy a jövőben a vasúti rendőrség tagjai még szorosabbra fűzik kapcsolataikat a vasutas dolgozókkal és hathatós segítséget nyújtanak az őszi forgalom sikeres lebonyolításához.

Beesteledett. Az erdőszélen kigyulladt a hatalmas tábortűz. A tábortűz körül ülő rendőrök és vasutasok jókedvű nótázása messzire elhallatszott.

LÁTOGATÁS A MÁV BUDAPESTI ÉPÜLETELEMGYÁRTÓ FŐNÖKSÉGÉN

Az Épületelemgyártónál talán jobb példákat is felsorolhatna az újságíró, amikor arról ír, hogy hová kerülnek dolgozó népünk forintjai, milyen új gyárak és üzemek születtek a vasúton. De ha valaki három évvel ezelőtt látta volna a Kőér utcának három vasútvonal által behatárolt részét, a mélyben lévő mezőőri lakással, körülötte pedig szeméttel salakkal és dudvával, nagyon elcsodálkozna, amit ma lát ugyanezen a helyen.

Bizony a „malac-deltában", a kőbányai sertéshizlaló utódjának: a szériumtermelő vállalatnak és egész sor más üzemnek szomszédságában két nagy, csinos, rendezett és egyre fejlődő vasutas üzem dolgozik. Az egyik a MÁV Géptelep, a másik — ahova ellátogattunk — a MÁV Budapesti Épületelemgyártó Főnökség. Valamikor a Kőbányai út 20. szám alatt, mint egyszerű pályafenntartási szakasz kezdte működését.

Az újért harcolnak itt

Eleinte csak fenntartási jellegű munkát végeztek, de amikor látták, hogy a magasépítményi és szerelő munkálatokat az Építésügyi Minisztérium nem tudja az igényeknek megfelelően ellátni, arra kellett gondolnia a vasút vezetőinek, hogy önálló vállalatot hozzanak létre. A nagy kiterjedésű telepen ma vasbetonelőgyártó, fa- és fémmegmunkáló műhelyek, szertár- és irodaépületek vannak. Céljuk: a MÁV fel- és alépítményekhez szükséges fa-, fém-, beton- és vasbetonszerkezetek előregyártása. Az üzemre hárul az államvasút központi fűtési berendezéseinek szerelése és karbantartása, nemkülönben a MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító által készített containerek, szállító tartályok fa- és mázolómunkálatainak végzése.

A fiatal üzem több száz munkást foglalkoztat és munkájukra jellemző, hogy a második negyedévben elnyerték az élüzem címet. Az egész országban tudnak a ferencvárosi házeltolásokról. Módos elvtárs, a műveletek vezetője is a főnökség dolgozójaként, annak megbízásából oldotta meg feladatát. Az újért, a technika fejlesztéséért harcolnak itt. Most építik a Salamon-féle salaktüzelési kazánok kísérleti példányait, amelyek lehetővé teszik a szénsalakkal való tüzelést.

Albert Mihály elvtárs, művezető büszkén mutatja az üzem egyik újítását, az őrölt tufából és cementkeverékből készült falpaneleket, a kislakásépítéshez előgyártott födémtéglákat, a ferencvárosiaknak készülő szénkarámlapokat. És még büszkébben mutat az új gumiszalagra, a két új cementkeverőgépre és a korszerű lakatosműhelyre, amelyhez maguk a dolgozók is hozzájárultak, mikor fillé reiket a nép államának önként felajánlották. Toronydaru emelkedik a téren: nemrég hatalmas épületrészt emeltek, ahol nemsokára a falpaneleket nagy asztali vibrátorok dolgozzák meg. Egy tér következik most, a másik oldalán ugyancsak befejezetlen nagy épület: az új fémmegmunkáló. Itt készítették a legkorszerűbb gépek segítségével például a budakeszi szanatórium mesteri lakatosmunkáit, mint ahogy határidőre fejezték be a szanatórium szép asztalosmunkáit a famegmunkáló műhely dolgozói.

A nép vagyonát féltő munkások szava

A famegmunkálóknál, a gyalugépeknél ott fénylenek a porelszívók. A hatalmas műhelyben tiszta a levegő, népi államunk félti a dolgozók egészségét. Sok minden készül itt is: többek között a vasút összes nyílászáró ajtaja és ablaka. Az Utasellátónak száz darab vitrint szállítanak és még ebben az évben ötszáz kontainert fejeznek be. Eredményesen dolgoznak a központi fűtés-szerelő részleg dolgozói is.

Zöld pázsit gyönyörködteti a szemet az épületek között. Az Épületelemgyártó Főnökség dolgozói javaslatokkal, ésszerűsítéssel és jelentős értékű megtakarítással hálálják meg a vállalat létesítését, a folyton épülő, gyarapodó műhelyeket. Kaszab Lajos elvtárs, asztalos például minden alkalmat megragad arra, hogy figyelmeztesse az érdekelteket: *ne szállítsanak olyan vizes fát, mintha pékségbe küldenék a tüzelőt.* Az anyag vetemedik, nehéz feldolgozni és amikor kész asztalosáru lesz belőle, károsodás éri a megrendelőt. Fóti Árpád elvtárs, a betonipari üzemrész vezetője már nem először kéri a budapesti igazgatóságot: *még a nyár idején szállítsák le a folyami betonkavicsot.* Nem úgy, mint az elmúlt télen, amikor két dömper naponta öt köbméter kavicsot hozott Csepelről. Hol itt az önköltségcsökkentés? Az ilyen „gazdaságos" anyagellátásból nem kér Fóti elvtárs. Nem éppen derűsen bizonyítja, hogy a télen szállított kavics összefagy, nehéz lesz vele dolgozni, ezenkívül a dömpereket máshol is használhatnák.

Az újítók — a technikát és a korszerű technológiát, a dolgozó nép vagyonát féltő munkások — szava ez. Az ő szavuk hallatszik a most megalakult műszakfejlesztési bizottságokban is. Olyan elvtársaknak a hangja, mint Nyisztor Sándor, Visolik és Fóti Árpád elvtársaké, akik új eljárású dongahéj födémszerkezetet találtak fel, amivel előzetes számítások szerint körülbelül egymillió forint megtakarítás érhető el a vasúti építkezéseknél.

Az épületelemgyártó üzemet népgazdaságunk hívta létre, úgyszólván a semmiből. Ma virágzó, a szocialista vasút megteremtését segítő üzem, amelynek dolgozói jól használják eszüket és szívüket a még jobb eredmények elérésére, a maguk felemelkedésének előmozdítására.

Sz. I.

DOLGOZÓINK VÁLASZOLNAK

A „Szocialista Vasútért" 1955. augusztus 29-i számában két cikk bírálja — helyesen — az újítómozgalomban megmutatkozó hiányosságokat.

„Ujítóink a technika rajongói" című írás helyesen állapítja meg, hogy kedvét szegi az újítóknak az olyan eset, mint például a Cseh Miklósé, akinek március 21-én beadott javaslatát még válaszra sem méltatta a budapesti igazgatóság IV. osztályának újítási előadója. Sajnos, gyakori az ilyen eset. Mindent el fogunk követni, hogy a jövőben a Minisztertanács rendeletében meghatározott idő alatt az újítási javaslatok elintézést nyerjenek.

Minden elismerést megérdemel az olyan dolgozó, mint *Löwi Béla* elvtárs, aki mindig a szűk keresztmetszetek megszüntetésére nyújtja be javaslatait és ezért van, hogy mind a 15 benyujtott újítását elfogadták.

A másik cikk az újítókiállítás szervezőit és rendezőit bírálja jogosan. Régi problémákat vet fel a cikk, annál furcsább, hogy a többszöri figyelmeztetés ellenére még mindig nem oldották meg. Nem igyekeznek megvalósítani egy állandó vasutas újító kiállítást. Meg kellene szervezni egy vándorkiállítást, amihez mindössze két jól berendezett Cak-kocsira lenne szükség, amely hetenként más és más városban kötne ki megfelelően előkészített propaganda mellett. Ennek költségei többszörösen megtérülnének. Ez elsősorban az elvi irányításhoz megbízott újítási szerv feladata lenne, de ez nem jelenti azt, hogy a vezérigazgató elvtárs más szakosztályt, vagy elvtársakat ne bízhatna meg egy ilyen komoly feladat megoldásával, aminek eredményeként a vasút tapasztalatcsere mozgalma felélénkülne és országos viszonylatban bevezetésre kerülne sok értékes újítás.

Célszerű lenne, ha a „Szocialista Vasútért" kommunista bírálatával az illetékes elvtársak alaposan foglalkoznának.

Szűcs Sándor
vasúti főosztály.

„Meghálálјuk"

A *Szocialista Vasutért* már hírt adott arról, hogy hetvenezer forint költséggel felépítették a vágóhídi pályafenntartási dolgozóknak az új munkásszállót. Én arról szeretnék írni, hogyan néz ki népi államunk újabb alkotása. A mi munkásszállónk merőben eltér a múlt tömegszállásaitól. A szobák négyágyasak, az ágyak matracokkal és tollpárnákkal vannak ellátva. Egy dolgozónak három szekrénye van. Egy élelmiszer-szekrény, egy a tiszta ruhának, egy a munkaruhának. Főzőkonyha gáztűzhellyel, éléskamra, hideg-meleg vízzel felszerelt zuhanyozó áll a dolgozók rendelkezésére. Az orvosi rendelő sem hiányzik a szálláshelyről. A munkásszálló környéke parkírozott és pihenőpadokkal van ellátva.

Dolgozóink nem egyszer nyújtottak segítséget az építéshez, társadalmi munkában. Köszönjük népi államunk gondoskodását és ígérjük, hogy megháláljuk.

György József BEV
Pályafenntartási Főnökség

Ózdi beszélgetés a „kocsiért kocsit" és „kíméld a kocsit!"-mozgalom eredményeiről

A *Kohászati Üzemek* hatalmas épületei mellett, a vas és az acél világának tőszomszédságában nem élhet külön életet *Ózd állomás* sem. Azt lehet mondani, „együtt kell lélegzeniük". Ma már ez nagyrészt így is van — *a vasút és az üzem közötti együttműködés kiegyensúlyozott, zökkenőmentes.*

— A vasútnak jelentős érdeme van abban, hogy a Kohászati Művek elnyerte az élüzem címet — mondja a dicséret hangján *Kovács József* elvtárs, a közlekedési gyárrészleg helyettes vezetője. — *Az együttműködés alapja: egymás problémáinak megértése.* Egy évvel ezelőtt az üzem területe még valóságos kocsitemető volt, 15—20 napig álltak bent a kocsik, milliókat fizettünk a kocsiállásokért, a vasút pedig küzdött a kocsihiánnyal.

— Az év elején bevezetett *„kocsiért kocsit"*-mozgalom hozott fordulatot az együttműködésben. A mozgalom már a kezdeti időszakban bebizonyította, hogy mindkét fél, az üzem is és a vasút is sokat nyert vele. Azelőtt egy-egy 24 órában mintegy 900 MÁV kocsi tartózkodott az üzem területén, a mozgalom bevezetése óta ez a szám fokozatosan 500-ra csökkent. Még többet mond a kocsiállásokért kifizetett összegek alakulása. Tavaly a második negyedévben 8 544 000 forintot fizettünk 50 százalékos alapon, az idén a második negyedévben, 100 százalékot véve is csak 858 000 forint volt a kocsiálláspénz. Tehát már eddig is milliókkal csökkentettük az üzem önköltségét és összegszerűen szinte ki sem lehet fejezni, milyen értéket jelent a vasútnak a gyorsan visszakapott sok száz kocsi.

A pártszervezetek együttműködése

— Persze meg kell mondani — kapcsolódik a beszélgetésbe *Berecz Béla* elvtárs, a közlekedési gyárrészleg pártszervezetének titkára —, hogy az eredmények nem önmaguktól és nem is csak a szakvonal együttműködéséből születtek. Éppen a tavalyi és az azelőtti hibák figyelmeztettek rá, hogy nemcsak szakvonalon, hanem *pártvonalon is a legszorosabb együttműködést kell kiépíteni.* Állandó kapcsolatban állok *Monostori* elvtárssal, az állomás párttitkárával, *nincsen olyan probléma, amelyről ne tájékoztatnánk egymást.* Részt veszünk egymás termelési értekezletein, pártvezetőségi megbeszélésein. Ugyanilyen szoros az együttműködés az üzem és a vasút kommunistái között is. A forgalmi szolgálattevők, a tolatásvezetők és a gyárrészleg kocsimesterei *minden munkafolyamatot a legnagyobb részletességgel megbeszélnek.*

— Az együttműködésnek csak két példáját említem meg. Legutóbbi alapszervi vezetőségi ülésünkön Monostori elvtárs indítványára *vagonyfelelősöket* neveztünk ki, akiknek az a feladata, hogy állandóan figyelemmel kísérjék az üzemben tartózkodó MÁV kocsikat, ellenőrizzék az üzem kocsijainak tervszerű kihasználását, hogy a belső anyagmozgatáshoz minél kevesebb MÁV kocsit kelljen felhasználni. Ugyancsak az alapszerv kezdeményezte a *„Kíméld a kocsit!"*-mozgalmat, amely máris azzal az eredménnyel járt, hogy csökkent a MÁV kocsik sérülési százaléka. *Olyan üzemrészekbe* — mint például a Martin —, *ahol legnagyobb a kocsisérülési veszély, lehetőleg nem adunk be MÁV kocsit.* Hasonlóképpen mind szilárdabbá válik az együttműködés az állomás és a közlekedési gyárrészleg üzemi bizottsága között.

Új, gurítódombos rendezőpályaudvar

Az állomás eredményei is híven tükrözik a sokirányú, gyümölcsöző együttműködést. A kocsitartózkodási egységidő 108,6, a kocsikifutási terv 107,2 százalékos teljesítése mögött ott van a forgalmi és a kereskedelmi dolgozók egybehangolt munkája. A kocsimozgatási egységidő teljesítésében azonban jobb eredményekért kell küzdeni az állomás dolgozóinak, mert a jelenlegi 96 százalék arra mutat, hogy nem használják ki kellőképpen a gyorsabb, gazdaságosabb vonatrendezési módszer, a lökéssorozatos síktolatás adottságait.

Igen nagy segítséget jelent majd Ózd állomás dolgozóinak az új, gurítódombos rendezőpályaudvar megnyitása. A gurítódomb, az irányvágányok hálózata már készen van, most szerelik a biztosítóberendezést és a térvilágítást, úgyhogy *az új rendező még az őszi forgalom időszakában megkezdheti a munkát.* Az ózdi vasutas dolgozók büszkék arra, hogy ők sem maradtak ki abból a hatalmas arányú fejlődésből, amely a Sajóvölgy egész arculatát átformálta, Miskolctól Berentén, Kazincbarcikán keresztül, végig az egész vonal mentén.

AZ ÚJÍTÓ

A debreceni igazgatóságon érdeklődtem az újítási mozgalom állásáról. Sok szép eredményről számoltak be, sok hibát említettek. Felhívták a figyelmemet, látogassam meg a debreceni MÁV Építési Főnökség gépállomását, ott kivitelezik az igazgatóság területén elfogadott újításokat. Arra is figyelmeztettek, hogy beszéljek ott a vezetővel, *Nemes Edével*, ő a legjobb újító az igazgatóság területén, de talán az egész vasúton. Több, mint száz elfogadott újítása van, közöttük számos nagyjelentőségű.

Felkerestem *Nemes* Edét. Mikor nekiszegezem a kérdést, igaz-e, hogy több, mint száz elfogadott újítása van, elmosolyodik.

— Túlzás — mondja szerényen.

— Mégis, hány újítása van?

— Nem tudnám így megmondani. Sok. Harmincöt éve újítok. Ezt nem úgy kell elképzelni, hogy elhatározom most újítani fogok. A munka során felmerülő nehézségeket igyekszem megoldani. Csak később figyelmeztetnek, hogy adjam be munkámat újításnak. Tessék elhinni, engem sohasem az vezet, hogy pénzt szerezzek az újításommal, a munkát akarom megjavítani.

— Melyik volt a legjelentősebb újítása?

Nem válaszol nyomban.

— Talán a *mechanikus sintolószerkezet.* Ezt az újításomat kiküldték a Német Demokratikus Köztársaságba is.

Kétezerhétszáz forint újítási díjat kaptam érte.

Aztán megemlíti még a hidraulikus emelőkészüléket, a *benzintartályok nyomáspróbájánál alkalmazott újítását,* a vágányzáraknál használt *csatlakozási megoldást,* mely fedleslegessé teszi a sínek elfűrészelését.

Mind megannyi fontos hozzájárulás a vasúti munka termelékenyebbé, olcsóbbá tételéhez.

Szerény, halkszavú ember. Kínosan érinti, hogy önmagáról, munkájáról kell beszélnie. Kormánykitüntetést kapott nagyszerű újításaiért, de úgy mondja, azt nem érdemelte meg. Meg is magyarázza.

— Én csak annyit dolgoztam, amennyi a kötelességem.

— És mennyit tart kötelességének? — kérdem.

— Amennyire képes vagyok — feleli egyszerűen.

— Arra lennék kíváncsi, hogy mint újító, hányszor állott szemben a bürokráciával, a közömbösséggel, a meg nem értéssel — teszem fel a kérdést.

Arcán felhő suhan át. Mégsem panaszkodik. Pedig kapott levelet, melyek hozzánemértésről tanúskodnak, elutasításokat, olyanoktól, akik fel sem fogták egy-egy újításának a jelentőségét.

— Kérem szépen — mondja vontatott lassúsággal — én nem hadakoztam velük. Mindig kerültem annak a látszatát is, hogy én a pénzért újítok, vagy hiúságból, érvényesülési vágyból. Nem vagyok már fiatal ember. A hatvanadik évemben járok. Mindenem megvan. Egyetlen gyermekem már férjhezment, igen jó állása van neki is, a férjének is, kutatómérnökök mindketten.

— Ez azt jelenti, hogy a jövőben már kevesebb időt fordít újításaira?

— Szó sem róla — emeli fel a hangját, beszélgetésünk során először. — Szó sem róla, mondottam, hogy az újítói tevékenységem szorosan hozzátartozik a munkámhoz. Márpedig én tovább akarok dolgozni, jóerőben vagyok, a fáradság semmilyen jelét nem érzem. Most is dolgozom egy újításon, a *váltógyökök olajbantartásának* megoldásán.

Aztán hozzáteszi:

— Tudom, nem elég csak újítani, harcolni is kell az újítási bürokrácia ellen, az újítónak ki kell állnia vélt igaza mellett, nyomon kell követnie az elfogadott újítását, hogy azt bevezették-e? Hogy mindezt nem tettem elég következetesen, az igaz, de dolgoztam, újítottam és úgy vélem, az is valami.

Elmosolyodik.

— Ha a saját újításomért nem is harcoltam elég következetesen, de mások munkájáért annál többet.

A hatvan esztendős *Nemes Ede* megtette a magáét. Sok újítását várjuk még.

(z. d.)

Jól gazdálkodik államunk a kölcsönadott forintjainkkal

A felszabaduláskor romhalmaz volt a szombathelyi távközlő és biztosítóberendezési műhely, mégis meg kellett indulnia a munkának. A forgalom megindítása a jelzőberendezések rendbehozatalát is megkövetelte. Egy negyventagú hősi csapat fabarakkokban kezdte meg a jelzőberendezések és alkatrészeinek gyártását, javítását. Ma már szinte elképzelni is nehéz, hogy milyen önfeláldozó munkát végeztek itt. A gépek megrongálva, egymás hegyén-hátán álltak. A munka javarészét az udvaron végezték, forró nyárban és kemény télben. Dacoltak az emberek a nehézségekkel. A beázott tető alatt fúrógépek, esztergapadok rozsdásodtak. Talán csak az egerek érezték itt jól magukat. Köszörülték fogukat a dolgozók ruháin, jóllaktak a munkások elemózsiájából.

Mi adott mégis erőt az embereknek, hogy helytálljanak? Tudták jól, hogy nem lehet minden sebet egyszerre begyógyítani. Tudták, hogy elsősorban tőlük, az ő munkájuktól, segíteniakarásuktól függ, hogy megváltozzanak munkakörülményeik. Ezért is adták mindig szívesen kölcsön forintjaikat, amikor államunk kérte. Sokuknak sorsolták már ki kötvényeit, de megváltozott munkakörülményük is. 1953 júliusában 1 595 000 forint költséggel megkezdték a világos, korszerű műhely építését. Ma már százan dolgoznak itt. A tervezők figyelemmel voltak a dolgozók szükségleteire. Modern férfi és női öltöző, zuhanyozó áll rendelkezésükre. Az ebéd is jobban esik a tágas, tiszta ebédlőben. Az új, emeletes épület mellett még ott húzódik a fabarakk is. Itt van elhelyezve a szakszertár, bizony nem a legjobb hely a százezreket érő anyagok számára, de bizonyára ez a probléma is — a dolgozók segítségével — meg fog oldódni.

Csak Szombathely igazgatóság területén az utolsó öt évben több mint tizenkétmillió forintot fordított államunk szociális, kulturális és egészségügyi célokra.

Veszprémben nem is olyan régen a fűtőház területén levő barakkban voltak elszállásolva a dolgozók. A barakk repedésein beszűrődött korom és piszok, megülte a dolgozók ruháit, rátelepedett szálláshelyükre. 1953-ban majdnem félmillió költséggel elkezdték építeni a nyolcvan személyes férfi és női laktanyát és 1954-ben átadták rendeltetésének. Türjén és Polgárdin is épült még laktanya.

Nehéz lenne leírni *Palkó Mihály* és *Montag László* örömét, amit akkor éreztek, mikor fiatal feleségükkel beköltözhettek a vasúttól kapott kétszobás, összkomfortos lakásba. Szombathelyen egymillió háromszázezer forint költséggel épített házban tizenhat család talált otthonra.

Az egészségvédelem megjavítása érdekében államunk egymillió hétszázezer forinttal modern orvosi rendelőintézetet építtetett. Még sokat írhatnánk arról, hogy mi mindennel gazdagodtak a szombathelyi igazgatóság dolgozói. De a fentiek is bizonyítják: jó dolog, büszkeség a szocializmust építő haza fiának lenni, munkánkkal hozájárulni a haza virágzásához, saját felemelkedésünkhöz.

Korszerűtlen technikai berendezések hátráltatják az öntöde és a kovácsműhelyek munkáját

Az őszi forgalom lebonyolítása során különösen nagy feladatok hárulnak a Landler Jenő Járműjavító Vállalat öntödéjére és a MÁV járműjavító üzemek kovácsműhelyeire.

Az öntödében új mozdony-, kocsialkatrészeket öntenek ki, a kovácsműhelyek dolgozói javítják meg a mozdonyok és kocsik hordrúgóit és más fontos alkatrészeket. A kovácsműhelyekben legtöbb helyen régifajta nyílt kovácstűzhelyeket használnak, mert

nincsenek korszerű hevítőkemencék.

A Landler Jenő Járműjavítóban csak a legutóbbi hónapokban állították üzembe a korszerű gáztüzelésű hevítőkemencét és az Északi Járműjavító kovácsműhelyében dolgoznak egy félgáztüzelésű hevítőkemencével. A Debreceni Járműjavítónál már bevezették a gázt az üzem területére és nemsokára üzembe állítják a gázkemencét.

Az „új" harca a „régivel"

A kovácsműhelyi dolgozóknak az új kemencék kezelését el kell sajátítani, mert csakis akkor érhetnek el jó eredményeket, ha a legújabb technológiai eljárások szerint végzik a munkájukat. Ezeknél a hevítőkemencéknél a hevítés hőmérsékletét pontosan be lehet állítani, szabályozni és ellenőrizni. A kovácsok számára ez biztosítja, hogy az acélt gyorsan és pontosan, a megkívánt hőmérsékletre hevíthetik. Teljesen megszűnik tehát az acél elégéséből és túlhevítéséből származó selejt.

A gáztüzelésű kemencék üzembentartása sokkal gazdaságosabb, mint a régi kovácstűzhelyeké volt. A régi kovácstűzhelyeknél 1 kg acél hevítésére másfél kg. 6500 kalóriás szenet használtak fel és a kemencékben ugyanennyi acélhoz 10 000 kalóriás fűtőolajból mindössze 15 dkg szükséges. De

a kemencék felállításával jelentősen javíthatják a kovácsműhelyi gőzpörölyök kihasználását is.

A régi kovácstűzhelyeken végzett hevítés mellett a kovácspörölyök csak a munkaidő 40 százalékában dolgoztak, az új kemencék beállításával a pörölyök hasznos munkaidejét kétszeresére lehet növelni. Az új kemencékkel felszerelt

kovácsműhelyek levegője tiszta marad,

a legnehezebb munkát végző kovácsok is egészséges, tiszta helyen dolgozhatnak.

A Landler Jenő Járműjavítóban eddig kézzel feszítették a kocsik hordrúgóit. Ez rendkívül nehéz, bonyolult munka. Az üzemben most

elkészítették a rúgófeszítő gép prototípusát.

A rúgófeszítő gép kezelése egyszerű és könnyű. A géppel feszített rúgók sokkal tartósabbak és jobb minőségűek, mint a kézi feszítésű rúgók voltak.

Munkahőstettek születnek a kúpolókemencénél

A Landler Jenő Járműjavító öntödéjének dolgozói mindent elkövetnek, hogy kielégítsék a vasút egyre növekvő igényeit, de

az öntöde kicsi a feladatok nagyságához mérten.

A kőművesek a kúpoló kemence üzembentartása körül sokszor hajtanak végre munkahőstetteket. Minden nap hajnali 4 órakor az előző napról még meleg kemencében, 40—50 fokos hőségben javítják ki a kőművesek a falazati hibákat, hogy 8—9 órakor újból befűthessenek a kemencébe. Az öntvénytisztítók 100 négyzetméter területen végeznek olyan munkát, amelyhez legalább 400 négyzetméter volna szükséges.

A temper-öntvények hőkezelésére szolgáló kemence korszerűtlen.

A jövőben ezt gáztüzelésűvé kell átalakítani. Nagy hiba, hogy az öntödének *nincsen homokvizsgáló berendezése*, pedig erre különösen nagy szükség volna az öntödei selejt csökkentése érdekében.

A Landler Jenő Járműjavító Vállalat öntödéjének dolgozói olyan feladatokat is megoldanak, amelyre eddig gondolni sem mertek volna. Régebben csak a javítási munkákkal kapcsolatos egy-két alkatrész öntését végezték,

most a mozdonyok számára új hengereket öntenek!

Az öntők megtanulták ennek a rendkívül kényes alkatrész készítésének technológiáját és sikeresen megbírkóznak a feladattal.

A vasutas öntőkre, tűzikovácsokra figyelnek most a vasutas dolgozók. Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása nagymértékben függ tőlük is. Kovácsaink és öntőink átérzik ezt a nagy felelősséget és mindent elkövetnek a technika és a technológiai folyamatok tökéletes elsajátításáért, de joggal várják üzemrészük korszerűsítését, munkakörülményeik javítását is.

Átépítés alatt a budapest—pécsi fővonal

Csaknem egy éve folynak már a munkák a budapest—pécsi fővonalon, hogy a pályát Magyarország egyik legnagyobb sebesség kifejtésére alkalmas vonalává építsék át. A kisívű kanyarokat „ívkorrekciókkal" nagyívű kanyarokká alakítják át, több helyen új töltést építenek és új, nagyteherbírású vízátereszeket.

★

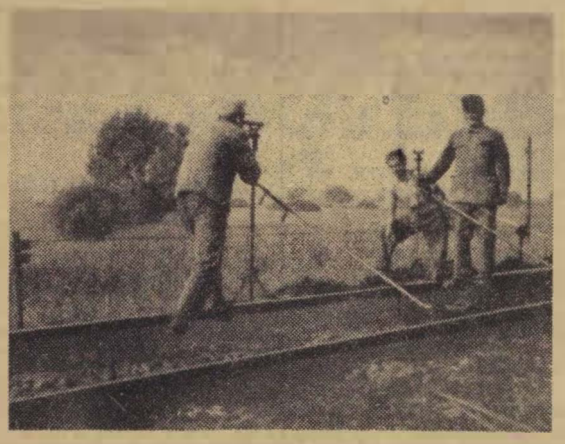
Pécs és Dombóvár között kanyargós völgyekben vezet a fővonal. A Mecsek völgyében a Bükkösd-patak hatszor keresztezi a vasútvonalat. Nyáron teljesen ártalmatlanul bujkál ez a kis patak a vasúti töltés alatt, de tavasszal és ősszel, amikor a hegyekről lezúduló víztől megdagad, elmosással fenyegeti a pályát.

A Vasúti Tudományos Kutatóintézet mérnökeit kérték fel: segítsenek a Bükkösd-patak szabályozását megoldani. A mérnökök kidolgozták a tervet, amelynek nyomán új medret építenek a patak számára úgy, hogy az többé nem keresztezi a vasútvonalakat.

★

Pécs mellett, Mecsekalja-Cserkúton újfajta pályafenntartási módszerrel, úgynevezett *„alázuzalékolással"* szüntetik meg a vasúti pálya süppedéseit, egyenetlenségeit. A talpfák mellé egy műszert, *„danzométert"* szúrnak a kövek közé és a műszeren megjelölik, hogy milyen szinten fekszik a felépítmény. Ha vonat robog át ezen a szakaszon és a pályában egyébként nem észlelhető *vaksüppedés* van, akkor a vonat súlya a felépítményt lenyomja. A danzométerek azonnal jelzik a vaksüppedés mértékét. Rendszerint három-öt milliméteres vaksüppedés fordul elő és ezt úgy szüntetik meg, hogy kiágyazzák a talpfát, emelővel felemelik a sínmezőt és egy szórólapáttal annyi zuzalékanyagot helyeznek alája, amennyi pontosan megfelel a süppedés mértékének. Ezután újra viszszaágyazzák a sínmezőt és ekkor már alkalmas a pálya nagysebességű vonatok közlekedésére. Természetes, hogy a fővonali sebesség felemeléséhez hozzátartozik a korhadt talpfák kicserélése és egyes helyeken a síncsere elvégzése is.

Az alázuzalékolási eljárás új a magyar vasutakon, a pécsi igazgatóság pályafenntartási brigádjai azonban már jól elsajátították ezt a módszert. A budapesti, szombathelyi igazgatóságok pályamunkásai, mérnökei a pécsieknél tanulmányozzák az új pályafenntartási eljárást.



Folyik a bemérés

(Németh Gyula felv.)

Újabb lépés a kultúrált utazás elérésére

Villamos világítású kocsijainkban nagymértékben rontotta az utazás kellemességét, hogy az esti világításnál nem lehetett a kocsikban olvasni. Ennek egyik fő oka az, hogy a kocsiban eddig alkalmazott lámpafoglalat rossz konstrukciója folytán, az izzólámpa fényének túlnyomó része a kocsitér felső harmadában szétszóródva a poggyászokat világította meg. A Közlekedésügyi Minisztérium villamos osztályának egyik dolgozója most új kocsivilágítási lámpatestet szerkesztett, amely ezt a hiányosságot megszünteti.

Az új lámpatest fehér műanyagból van préselve, és 18 centiméter átmérőjű ernyője az izzólámpa fényét úgy irányítja, hogy a fény legnagyobb része a kocsitér középső harmadába jusson, ahol az utasok olvasnak és a jegykezelés is történik.

A kísérlet során végzett méréseknél kiderült, hogy az új lámpatestek a régiekhez viszonyítva 154 százalékos megvilágítást érnek el. További előnye, hogy lényegesen kisebb a káprázтatása, mint a réginek és így a szemnek is kellemesebb, mert nem fárasztja.

A lámpa sorozatgyártása megindult, és az új gyártású Cak-kocsikba, valamint a fővizsgás kocsiknál a régi kocsikba is megkezdték az új lámpák felszerelését.

A gőztartás alakulása a ferencvárosi fűtőházban

Az őszi forgalom lebonyolításához minden mozdonyra szükség van. Jól tudják ezt a fűtőházak és a forgalmi szakszolgálat dolgozói. A forgalom és vontatás jó együttműködésén múlik, hogy mennyire sikerül csökkenteni a fűtőházak gőztartását.

Legutóbb a ferencvárosi fűtőház gőztartási idejét vizsgáltuk meg. A fűtőház dolgozói szép eredményeket értek el a gőztartási egységidő csökkentésében. A múlt hónapban 104 órával esett a vonali gőztartási órák száma és 131 órával kevesebb a fűtőházi gőztartás is. Ezzel tíz tonna szénmegtakarítást értek el az elmúlt hónapban, de még korántsem mondhatjuk azt, hogy ez az eredmény kielégítő volna. Az elmúlt hónapban összesen

14 048 órát ácsorogtak a vonalon a gépek és 4000 órát álltak a ferencvárosi fűtőház mozdonyai

az ország különböző fűtőházaiban. Nézzük meg, miből adódnak ezek a nagy számok, milyen hibákat kell megszüntetni, hogy komoly javulást érjünk el a gőztartás csökkentésénél.

Félnapos gőztartások, ácsorgások

Augusztus 16-ról 17-re virradó éjjel a 4-es számú átállítós vonat 411—064-es számú mozdonyával Kékesi Mihály mozdonyvezető 25 órás szolgálata alatt 18 órán át gőzt tartott. Ez a forgalmi szolgálat nemtörődömségén múlott. Meg kell érteni dolgozóinknak, hogy a mozdonyácsorgás minden percéért drága szénnel fizetünk! Hiszen egy órás mozdonyácsorgás fél mázsa szénbe kerül. Augusztus 3-ról 4-re virradó éjjel a 3-as számú átállítós vonattal *Mészáros Lajos* mozdonyvezető 26 órából 19-et ácsorgott. De nemcsak az átállítós vonatoknál merül fel ilyen sok gőztartás, hanem a távolsági vonatoknál is. Augusztus 14-én és 15-én a 98-as számú vonatnál Ferencváros és Komárom között 13 óra 37 perc volt a gőztartás. Tatabánya-felső állomáson ennek a vonatnak 411—005 számú mozdonya 10 és fél órát ácsorgott. Augusztus 12-én és 14-én *Balázs* Ferenc mozdonyvezető 411—157-es mozdonya Ferencváros és Szeged között az 570 572/719. II. számú vonatoknál 13 órát ácsorgott Ferencvárosban tíz órát állt a gép, amíg elindították.

Lehetne még sorolni tovább a 8—10—13 órás mozdonyácsorgásokat.

— *Nincs elég mozdony* — hányszor hallottuk ezt a menetirányítóktól, forgalmi szolgálattevőktől.

Nem igaz, hogy nincs elég mozdony!

Van annyi, amennyivel zökkenőmentesen le lehet bonyolítani az őszi forgalom nagy szállítási feladatait, de ehhez az kell, hogy a mozdonyokat jól kihasználják és ne ácsorogtassák őket fél napokig. Jogos a mozdonyvezetők panasza akkor, ha kijáratják őket a fűtőházból és órák hosszat kell vonatra várakozniuk. A menetirányítóknak és forgalmi szolgálattevőknek olyan munkát kell végezni, hogy feleslegesen ne ácsorogtassák egyetlen percre sem a mozdonyokat.

A gőztartások másik része a fűtőházi gőztartás. Itt 35 kilogramm szén fogy el egy óra alatt. Az elmúlt hónapban 37 esetben fordult elő kisebb-nagyobb fűtőházi gőztartás. Sok esetben javításra várnak a mozdonyok a fűtőházban, többször pedig a szénszerelésnél.

A ferencvárosi fűtőházban az elmúlt hónapban négyezer órát álltak a gépek fűtőházi gőztartás miatt. Mindezek bizonyítják: a fűtőház dolgozóinak még sok teendőjük van a gőztartások csökkentése és az őszi forgalom vontatási feltételeinek biztosítása terén.

Bermann István

Érdemes vasutasok

(Folytatás)

Csoma Antal főmozd. vez. Debrecen fth., Kovalcsik Kálmán munkm., Hatvan pft., Kovács Ferenc főpm. Nyíregyháza pft., Majoros András v. főmunkm. Nyíregyháza fth., Orosz István ell. Salgótarján-külső, Berki Gyula ell. Debrecen Ig. IV. oszt., Farkas Jenő főint. I/5 szakoszt., Kolozsvári József főell. Miskolc JJ. ÜV., Bódis Ferenc munkm. Csurgó állomás, Majoros László int. Pol. Főoszt., Cserháti Ferenc szakm. Miskolc fth., Zombor Bertalan vez. kocsim., Diósgyőr állomás, Hevesi Mihály mozd. felv., Szeged fth., Ondrejevics Károly vez. titk. Bp. Pol. Oszt., Berényi László int. I/7 D. oszt., Kapitány István vez. szakm. Északi JJ. ÜV., Locskai Ferenc felügy. Szombathely Ig. XI. Fő kir., Porkoláb Tivadar főint. Tatabánya-felső áll., Kéri János m. főell. Keleti fth., Varju Pál felügy. Bp. Pol. Oszt., Horváth András mks. Szeged állomás, Nagy Gyula főint. Szeged Ter. Biz., Mozga Balázs üz. mérn. Bp.-Józsefváros pft., Farkas Lajos vez. szakm. Hídépítő Főn., Majoros Mátyás főpm. Bp.-Józsefváros., Varjas Nándor főfej. Bp. Ig. tervo., Grenczer János vez. főell., Hatvan fth., Varga Lajos főint. Bp. Ig. IV. oszt., Fülöp Ferenc felügy. Pusztaszabolcs állomás, Gondos László m. főell., Veszprém-külső fth., Varsányi János von. fék. Békéscsaba állomás, Dékány János int., Pécs, Pol. Oszt., Géczi József vez. szakm. Miskolc TBKÉ, Zubor István tiszt, Szaksz. Közp., Zemplényi Ernő m. főlan. Vác pft. főn., Korpás Lajos vez. mks., Miskolc Osztószert., Tóth Ill. András főell., Bp.-Keleti pu., Klein Jenő főszakm. Sztálinváros., Kalló László főint. Miskolc Ig., Horváth Józsefné főint. Bp. Pol. Oszt., Kiss Béla főell. Zalaegerszeg állomás, Fodor Sándor főszakm. Szombathely JJ. ÜV., Füzi István főfel. Miskolc Ig., Péter Árpád tan. Szob állomás, Gyóni Kálmán m. előlj. Bp.-Keleti TBKÉ., Murányi István vez. titk. Székesfehérvár pft., Rege József int. Bp. Pol. Oszt., Kurunczi István int., Szeged, Nagy Elek ir. vez. Záhony állomás, Bankó György int. Hatvan állomás, Tóth József int. I/2, Havasi Lajos vez. m. főell. Bp. Keleti fth., Skultéti Jenő felügy. Bp. Ig. V. Oszt., Király János ell. Bp.-Kelenföld állomás, Antal Gábor felügy. Bp.-Vizafogó állomás, Rózsahegyi Sándor felügy. Miskolc állomás, Geréb János vez. főmunkm. Debrecen állomás, Sárvári János ell. Bp.-Ferencváros fth., Hoffer Ferenc mks. Pécs, szertár, Velekei István m. főell. Nagykanizsa pft., Gilicze János főtiszt, Szeged Pol. Oszt., Kiss István főmérn. I/6 szo., Szücs Tibor vez. titk. I/4., Téglás Imre m. főint. Bátaszék fth., Ördögh Ferenc vez. főváltkez. Szeged állomás, Boros Zoltán ell. Szombathely JJ. ÜV., Felvégi István int. I/4., Kocsis Ferenc int. Szeged III. oszt., Molnár István fűtő Celldömölk fth., Bőrösz István főint. Szombathely Ig., Móricz István főint. Várpalota állomás, Mesterházi Géza m. vez. főell. Veszprém pft., Süle Miklós vez. titk. I/5., Likota József vez. szakm. Miskolc JJ. ÜV., Sallai István főtiszt Várpalota állomás, Udvarhelyi Dénes vez. titk. Oktatási szo., Bordás Gyula vez. mks. Utasellátó ÜV., Tóth Béla m. főtan. Sopron pft., Górza Jenő int. Szombathely Ig. III. oszt., Konrád József felügyelő I. FÉO, Huszár László vez. főell. Tapolca állomás, Kőrősi András mozd. vezető Mezőhegyes, Heringer Józsefné főtiszt Pol. Főosztály, Bolgár József ellenőr Vác pft., Kajcsa József ellenőr Rákosrendező állomás, Ceglédi Márton főintéző Bp. Ig., Székely József főblokkmester Miskolc TBKÉ., Nack Béla intéző Szaksz. Közp., Demeter Ferenc munkamester Miskolc szpu., Bánki József felügyelő Bp. Ig., Marosi Sándor m. főintéző Debrecen Ter. Biz., Szentesi István főintéző Bp. Ig., Földi Béla m. ellenőr Debrecen TBKÉ, Lackó Imre felügyelő Debrecen állomás, Gulyás Lajos intéző Füzesabony állomás, Szigeti Ferenc m. főintéző Pécs Ig., Horváth Miklós m. intéző Szombathely Ig., Fazekas Lajos felügyelő Lepsény, Juhász Lajos intéző Miskolc Pol. Oszt.,

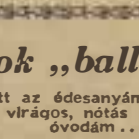
(Folytatjuk)

Óvodások „ballagása"

„Iskolába iratott az édesanyám itthagylak már virágos, nótás óvodám . . ."

Cseng a dal a hatéves, búcsúzó óvodások ajkán. A gyerekek egymást kézenfogva „ballagnak" végig a Benczur utcai vasutas Petőfi-napközi otthon szobáin, folyosóin. Búcsúznak az óvodától, második otthonuktól a kisiskolások, akik az óvodai játszószobákat az iskolapaddal, a tervszerű tanulással cserélik fel.

Mint a mesebeli törpék birodalmában, olyan pompásan, gazdagon terítették meg ezen a napon az asztalokat az óvónénik. Sok-sok virág, ünnepi kalács várja az utolsó óvodai napon a harmincöt kisiskolást. Minden gyerek tányérja mellett ott



van az óvoda ajándéka: a tolltartó — teljes felszerelésével és a kifestőkönyv.

Minden búcsú fájdalmas, különösen, ha a megszokott kispajtásoktól búcsúznak a gyerekek. De másnap az iskolapadokban új barátságok szövődnek, amelyek sokkal erősebbek, mint amilyenek az óvodásoké lehetnek.

Andreics Irén vezető óvónő meleg szavakkal búcsúzott el az iskolába induló kispajtásoktól. Szép és nemes hivatása a legapróbb emberpalánták nevelése. Az óvónők magyarázata, meséi nyomán csillan fel először a gyermekek agyában a tudatos értelem, az óvodában tanulták készítik elő a gyerekeket az iskolára, az életre.

Ezen a napon ismét meleg köszönet illeti az óvónőket, akik szívük minden szeretetével nevelik hazájukat szerető, dolgos emberekké a legfiatalabb „vasutas-korosztályt".

Ifjúsági élet

Lengyel, angol, japán vasutas fiatalok között

A VIT kilencedik napján a szervező bizottság összehívta a részvevő országok vasutas fiataljait, hogy közelebbről is megismerhessék egymást, tovább mélyüljön a különböző nemzetiségű népek ifjú vasutasainak barátsága. A VIT-en részvevő négy magyar vasutas fiatal számára különösen nagy élményt jelentett ez a találkozó, hisz még sohasem jártunk hazánk határain túl, soha nem beszélgethettünk más népek fiatal vasutasaival, még nem voltak személyes élményeink arról, hogyan élnek a kapitalizmus körülményei között az ifjú vasutasok.

A lengyel vasutasok szakszervezetének kultúrháza gyönyörűen feldíszítve várta a küldötteket. *Mintegy 50 ország 150—160 vasutas küldötte találkozott itt, hogy beszámoljon országa vasutas fiataljainak sorsáról.* Az ismerkedést rövid beszámoló és néhány hozzászólás nyitotta meg, majd lehetőség nyilt arra, hogy közvetlenül, személyesen beszélgessünk egymással. A véletlen engem a japán, angol és a lengyel fiatalok csoportjához sodort. A tolmácsok segítségével csakhamar élénk beszélgetés kezdődött közöttünk. Egy barátságos, megnyerő külsejű angol fiú a mi életünkről érdeklődött. Különösen foglalkoztatta szakmai továbbképzésünk lehetőségei. Amikor elmondtam, hogy nálunk minden fiatal vasutas tanfolyamokon, iskolákon továbbképezheti magát — elcsodálkozott.

— *Nem tévedtél, amikor azt mondtad, hogy minden vasutas fiatal?* — kérdezte. Majd hozzátette: *nálunk, ha valaki hogy nagy szerencsével vagy protekcióval a vasúthoz kerül egy fiatal, hosszú évekig sem fejlődhet, alig-alig jut előre. Nagyon ritka az olyan szerencsés fiatal, aki tanulhat, magasabb beosztásba kerülhet. Viszont igen sok az olyan ifjú, aki munka nélkül kószál és csak álmodik arról, hogy valaha vasutas lehessen. Minket pedig, akik dolgozunk, ezzel a munkára váró fiatal sereggel akarnak ijeszteni, kordában tartani. A legkisebb dologért is azonnal elbocsátanak, hisz egy-egy elbocsátott helyére 100 fiatal munkanélkülit is találnak.*

Amikor látta, hogy jegyzem szavait, ijedten megkért, hogy a nevét tartsam titokban. Majd magyarázólag hozzátette: *minden itt elhangzott szavam otthon az állásomba kerülhet.*

Beszélgetésünkbe egy japán küldött is belekapcsolódott. Azt kérdezte: *igaz-e, hogy vannak nálunk munkásüdülők?* Beszélni kezdtem a fenyvesekkel övezett *Mátraházáról*, a festői fekvésű *Balaton-boglárról*, a *hajdúszoboszlói* gyógyüdülőről, majd azt mondtam: nálunk minden üdülő a munkásoké és minden dolgozó vasutas üdülőben töltheti megérdemelt szabadságát. A japán fiú elgondolkozott.

— *Minekünk* — és itt keserűen nevetett — *szintén vannak üdülőink. A nevük vasutas üdülő, de mi ezeket nem használhatjuk, mert ezek a vasút vezetőié. Mi örülünk, ha munka van és ha nem bocsátanak el akkor, amikor az évi szabadságot meg kellene kapnunk.* Később elmondotta, hogy nehéz harcot folytatnak az emberséges életkörülményekért, gyakran sztrájkolnak, tüntetnek.

— *Így próbáljuk megjavítani, jobbá tenni életünket. Így adjuk tudomására reakciós kormányunknak, hogy mi békét akarunk* — mondotta. Mélyen meghatott, amikor arról beszélt, hogy az 5 szülei *Hirosimában* az amerikai atombomba áldozatai lettek. *Ti is minden erőtökkel harcoljatok ez ellen a borzalmas fegyver ellen* — figyelmeztetett bennünket. *A világ sokmillió vasutasának összefogása nagyjelentőségű a békeharcban!*

Beszélgetésünket a kultúrműsor szakította meg. Lengyel vasutas fiatalok tartották, a rendkívül vidám, boldog, a felszabadult fiatalok sorsát tükröző kultúrműsort. Mégis, amikor japán barátom arcába néztem, egy könnycseppet fedeztem fel szeme sarkában. Tolmács nélkül is tudtam, hogy mire gondol. Megszorítottam a kezét és ő megértette, hogy mit akarok ezzel kifejezni: *lesztek még ti szabad, boldog fiatalok. Eljön az az idő, amikor majd a japán vasutasfiatalok is tánccal és dallal fejezik ki felszabadult életük szépségét, örömét.* Poharaink összekoccantak. Egymás egészségére, valamennyi nép és vasutasfiatal összefogására ürítettük tartalmát. A találkozó vége közeledett.

A lengyel vasutasszakszervezet idős, 75 év körüli titkára mondott zárszót.

— *Itt önök között én is megfiatalodom, erőt, munkakedvet gyűjtök, mert ez a találkozó még jobb munkára késztet mindnyájunkat. Vigyék el, fiatal barátaim, ennek a vasutastalálkozónak a hírét szerte a világba. Mindenki tudja meg, hogy a vasutasfiatalok békét akarnak az egész világon és készek arra, hogy harcoljanak is érte...*

Sok sikert kívánva egymásnak, nehéz szívvel búcsúztunk el új barátainktól. De szállásunk felé tartva arról folyt közöttünk a beszélgetés, hogyan kell dolgoznunk, mit kell tennünk, hogy megháláljuk pártunknak, kormányunknak a vasutasfiatalokról és valamennyi vasutasról történő gondoskodását. Mi a mostani időszakban legjobban az őszi forgalom sikeres lebonyolításával fejezhetjük ki hálánkat és ezzel tudunk eleget tenni valamennyi magyar vasutasfiatal nevében Varsóban elmondott fogadalmunknak is: *Minden erőnkkel harcolunk a béke megszilárdításáért az egész világon!*

Papp Tibor
VIT-küldött
Várpalota állomás DISZ-titkára

Minden fiatalnak a sportolók között a helye!

Néhány napja tartották a Vasúti Főosztály tanácstermében az országos vasúti sportaktívát.

Miről is tárgyalt a sportaktíva? Arról, hogy mennyiben hajtották végre sportvezetőink a párt és a DISZ II. kongresszusának határozatait. S itt álljunk meg egy percre. Nem véletlen, hogy a párt 1954. december 15-én és 1955. augusztus 22-én határozatot hozott a sportmunkáról. Pártunk fontos feladatának tekinti ifjúságunk nevelését, s a sportfejlesztést párt- és hazafias kötelességnek nevezi.

Pártunk és kormányunk meg ad minden segítséget ahhoz, hogy fiataljaink erősekké, edzettekké, egészségesekké legyenek. Nem egy vasutas fiatal — mint Csermák József, Gyenge Valéria stb. — olimpiai bajnok lett. Ezt az eredményt annak a nagy segítségnek is köszönhetik, amit kormányunktól kaptak. A mi társadalmunkban nem az a cél, hogy csak néhány kiváltságos jusson el a sporthoz, hanem az, hogy minden fiatal kedve és tehetsége szerint fejlessze képességeit.

Érdemes megemlíteni egy számot. Soprai József, a Törekvés országos elnökének beszámolójából: ma harmincháromezer vasutas sportol rendszeresen. S ez a szám egyre emelkedik. Ennek ellenére éppen a vasútpolitikai főosztály javaslatára a most összehívott sportaktíva arról tárgyalt: miként lehetne még több fiatalt bevonni a sportéletbe, milyen segítséget igényelnek a sportkörök?

A cél: minden fiatal, minden vasutas sportoljon! Kormányunk ehhez nyújt és ad meg minden segítséget. Fejleszteni kell az atlétikát, az úszást, a kerékpározást, a tornát és rendszeressé kell tenni az MHK-t. Ez a munka többek között a DISZ-vezetők feladata is. Ezenkívül be kell vonni a forgalomi és vontatási dolgozókat, akik eddig kevéssé képviseltették magukat a tömegsportban, jól lehet éppen fontos munkájuk követelné meg leginkább a kikapcsolódást jelentő, szórakoztató sportot.

Száz kezdő bontogatja szárnyait

A Budapesti Törekvés egyik legeredményesebben működő szakosztálya a vívó-szakosztály. Ez a dicséret nem egy ünnepélyes idénynyitó, vagy záró összejövetelen hangzott el, ezt a szakosztály versenyzői által elért kitűnő eredmények bizonyítják.

A vívósport régebben is hazánk egyik legeredményesebb sportága volt, hiszen számos olimpiai s világversenyen győzött a magyar kard és tőr. Ezekben az időkben azonban — a nagyszerű eredmények ellenére is— csak kevesen vívtak rendszeresen. Ennek okát abban találhatjuk, hogy a vívás bizony nem olcsó „szórakozás". Az új sportvezetőség azonban felismerte e nagyszerű sportág jelentőségét és arra törekedett, hogy a vívósportba minél nagyobb tömegeket vonjon be. Ma már a vívás egyike a legnépszerűbb sportágaknak.



(Vándor Kálmán felv.)

„Mind a négy fegyvernemben"

A Törekvés SE-ben is egyre nőtt a vívás iránt érdeklődők száma. 1953-ban már kicsinek bizonyult a Haladás SE Semmelweis utcai vívóterme, ahol sportegyesületünk vívószakosztálya közös vívótermet bérelt a főiskolásokkal. 1954 márciusában a Budapesti Törekvés a Tanács körúton végre hozzájutott egy minden igényt tökéletesen kielégítő, új vívóteremhez.

Az új otthonban azóta is pezsgő sportélet folyik. A szakosztály **Kiss Kató** nemzetközileg is ismert versenyző. De **Székelyné, Keresztes Andrea** és **Ekler** ugyancsak kitűnő képességű versenyző s az említetteken kívül a második csapat is, valamint a feltörő ifjúságiak is szép reményekre jogosítanak. Az ifjúságiak közül **Tarpai, Szöllősy** és **Kolba** néhány év múlva az élvonalba kerülhet. Nemcsak a női tőrözők, de a kardvivók is kiváló gárdával rendelkeznek. **Keresztes** és **Őrley** neve a legismertebb, de **Skalitzki, Detre** és **Dömölky** is jó nevet vívtak ki már maguknak. Egyébként ebben a fegyvernemben áll a „leggyöngébben" a szakosztály és éppen ezért itt vár reá a legtöbb munka. A párbajtőr — a női tőr mellett — a legnépszerűbb „fegyvernem". **Rerrich** és **Balthazár** régóta állandó tagja a nagy válogatottnak, de **Mészöly** és **Váry** is hamarosan magára ölthetí a címeres mezt. Ebben a fegyvernemben az ifjúság szépszámban sorakozik a legjobbak mögött. Törben az ifjúság legnagyobb ereje: **Czikovszky, Nikolics, Papp** és **Kamuti** országos viszonylatban is számottevő versenyző.

A szakosztályban az élversenyzőket és a kezdőket kitűnő mesterek oktatják. **Duronelly** doktor a párbajtőrözőkkel, **Szücs Sándor** a kardvívókkal, **Imregi Béla** a tőrösökkel iskolázik, **Nagy Árpád** pedig az egész kezdők és az ifjúsági vívók oktatásával és nevelésével viszi előbbre a kör vívósportját.

Az „ifjú gárda"

Ezidelg összesen hetven igazolt versenyzője van a sportkörnek, de most a szakosztály nagy fába vágta a fejszéjét. Komoly gondot fordít az egészen kezdő vívó oktatására is. Tervük: minél több „újoncal" megszerettetni a sportágat. A nevelés kérdése jól indul. Jelenleg is több mint száz kezdő bontogatja szárnyait a Tanács körúti vívóteremben.

Az „ifjú gárda" nagy szeretettel és szorgalommal látogatja a vívótermet. Ez nem is csoda, hiszen ott megtalál mindent, amire egy vívónak szüksége lehet: nagyszerű vívóterem, külön férfi és női öltöző, zuhanyokkal. Felszerelése tökéletes: a szakosztály rendelkezik a víváshoz szükséges legkorszerűbb szerelésekkel.

A szakosztály most röpiratot terjeszt a környező iskolák és üzemek között. Arra hívja fel a figyelmet, hogy a sportkör rendelkezésére áll valamennyi vívni akaró gyermeknek, felnőttnek.

Boross Péter, az ifjúságiak intézője és **Nagy Árpád** edző szinte egyszerre jegyzik meg:

— A felhívás óta majdnem percenkint akad jelentkező, érdeklődnek, hogy mik a terveink, hogyan lehet belépni a szakosztályba.

Az intéző és az edző szívesen ad felvilágosítást. A feltételek nem súlyosak, csak egyet kér a sportkör: legyen a jelentkező becsületes, szorgalmas a munkahelyén, vagy az iskolában és a vívóteremben.

Nagy Árpád elmondta még, hogy a szülők és a vezetők szoros kapcsolatot tartanak fenn egymással. A szülők beszámolnak a sportkörnek gyermekeik iskolai, a szakemberek pedig a „csemete" sportbeli előmeneteléről.

— Csak olyan gyerekkel foglalkozunk, akinek iskolai előmenetele megfelelő. Jórendűnél gyengébb tanulót „eltiltunk" a vívásiól mindaddig, míg osztályzatát ki nem javítja — hangoztatja Nagy Árpád.

A Bp. Törekvés vívószakosztályának célja és módszere követendő: új, fiatal gárdát nevelni, mely méltón követi majd a sok sikert látott vívóbajnokainkat.

Mécs László

Ütközőben

Súlyos ügy

A nyíregyházi állomás váltói rozsdásak, elhanyagoltak. Már



lassan emberfeletti erőfeszítéssel lehet csak váltót állítani Nyíregyházán. Két megoldás van. Vagy fogadjanak fel súlyemelőbajnokokat, vagy hozzák rendbe a váltókat. Mi az utóbbit ajánljuk.

Mi kell Vizafogónak?

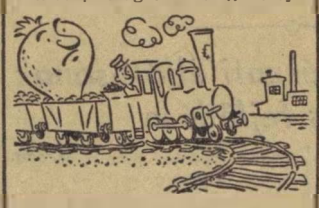
Vizafogón még alig volt olyan éjszaka ellenőrzés, hogy alvó embert ne találtak volna. És még arról panaszkodnak, hogy nem



győzik a munkát, emberre, tartalékgépre van szükségük. A mi megítélésünk szerint jobb munkaerőkölcsre volna inkább szükségük.

Édes dolog

Az Ercsi cukorgyár iparvágányai rendkívül elhanyagoltak. Pedig nemsokára megindul a cukorrépa-forgalom. Még idejében szólunk. Vigyázzon a pályafenntartás, nehogy a zavartalan cukorellátásért harcoló vontatási és forgalmi dolgozóknak „megkeseritsék" az életét.



HIREK

— **Bebrits Lajos** közlekedés- és postaügyi miniszter, Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója, valamint Vermesy Sándor igazgató, a MÁV nemzetközi osztályának vezetője kíséretében a Román Népköztársaságba utazott.

— **Elkészítették** az új rúgófeszítőgép prototípusát a Landler Jenő Járműjavítóban.

— **Nagysikerű hangversenyt** adtak a MÁV Szimfónikusok a vasúti főosztály dolgozói részére. A zenekart Lukács Miklós vezényelte. *Czanik Zsófia* és *Király Sándor*, az Operaház magánénekeseinek közreműködése nagy tetszést aratott.

— **A Pygmalion** előadására készül az Északi Járműjavító Pierre Semard Kultúrotthonának színjátszó csoportja.

— **Néhány napon belül** megkezdik a Keleti-pályaudvaron lévő *Lotz Károly-freskók* restaurálását.

— **A vasutasok életéről** fényképkiállítást rendezett a szakszervezet az elmúlt napokban a dombóvári kultúrotthonban. A kiállításnak ötezer látogatója volt.

— **Különleges szerkezetű** párosféksarut rendszeresítenek a gurítódombos és síktolatásra berendezett rendezőpályaudvarokon a biztonságos közlekedés érdekében.

— **Egy év és tizhónapi börtönre** ítélte a szegedi járásbíróság *Marosi Jánosné* szegedi lakost, aki vasúti szabadjegyét kupeckedésre használta fel. Egy-egy útján 4—500 forintot keresett. Férjét — aki két alkalommal segédkezett neki — egy évre ítélte a bíróság.

— **Lövészversenyt rendeztek** a hatvani Törekvés sportpályán augusztus 28-án Szeged igazgatóság és Hatvan állomás csapata között. Az erős küzdelemből a hatvani csapat került ki győztesen.

— **Kétezerötszáz forint** jutalomban részesítette a miniszter elvtárs *Péterfi Antal* vezető kalauz zárfékezőt, Dombóvár állomás dolgozóját, mert súlyosnak ígérkező balesetet hárított el Dombóvár bejárati jelzőjénél.

LAKÁSCSERE

Elcserélném debreceni magasföldszintes, komfortos magánlakásomat hasonló budapestiért, vagy központi fekvésű szolgálati lakásért. Cím: Kósa főintéző, Budapest, Sztálin út 41., III. emelet 8. Vasúti telefon: 30—06.

Hatvanban levő egyszoba-konyhás főbérleti lakásomat (konyhakert, fáskamra; jószágtartásnak hely van biztosítva) elcserélném budapesti főbérleti, esetleg társbérleti lakáért. Érdeklődni lehet: Budapest, VI., Izabella utca 47., házfelügyelőnél.

Elcserélném egyszoba-összkomfortos budai társbérleti lakásomat — peremváros területén is. Érdeklődni lehet: Farkas Györgynél, Kossuth Lajos u. 17.

LEVELEZŐINK írják

A Keleti Pályaudvar dolgozóinak

Húsz gyermek vett részt kétheti boldog üdülésben Répcszentgyörgyön. Hazatértükben Budapest-Keleti pályaudvaron kellett eltölteniök egy éjszakát a váróteremben, bizony nem a legjobb körülmények között. Augusztus 24-én este az érkezési ügyeleten érdeklődtünk elhelyezkedésünk iránt, de még annyi segítséget sem adtak az elvtársak, hogy a váróteremben fekvő utasokat meggyőzték volna arról, hogy a gyermekeknek is szükségük van helyre. Később az ügyeletes elvtárs engedélyezte, hogy a betolt szerelvényben a padon lefekhessenek a gyerekek, amikor azonban a kapus meglátta készülődésünket, nemtetszését fejezte ki és felhívta figyelmünket, hogy mennyi veszélyt rejt magába, ha mi előbb beszállunk a kocsiba. Így maradtunk a váróteremben. Reggel az előírásnak megfelelően beszálltunk. Engedélyünk volt, hogy egy szakaszt lezárjunk. Azonban jött a „zord" kalauz — Varga Sándor és azzal, hogy az utasoknak nincs hely (igaz a mi kocsinkban valóban nem volt, de a többi kocsiban annál több, erről meggyőződtem), a gyermekeket erélyesen a szakasz egyik felébe vitette.

Én, kérem a Keleti állomás dolgozóit, a jövőben nagyobb szeretettel foglalkozzanak a gyermekekkel, gondoljanak arra, hogy az övéik is kerülhetnek hasonló helyzetbe és esetleg ők is lehetnek aggódó szülők.

Vajda János
ÚB-elnök
Békéscsaba állomás

Bürokrácia

Kozma elvtársnőhöz, a budapesti igazgatóság anyagosztályának dolgozójához fordultam a ruhajárandóságommal kapcsolatos panaszaI. Átnézte a ruhatáblázatot és megállapította, hogy az általam reklamált ruha jár, csak a váci ruhaügyes nem igényelte számomra. Így kiadását nem lehet engedélyezni. Még aznap felkerestem Vácon a ruhaügyes *Svajcsik Jánost*, aki bebizonyította, hogy már négyszer igényelte ruhámat. A három ruhaigénylésből piros tintával kihúzták a nevemet, a negyedik igénylésre még válasz sincs. Hasonlóan bántak el *Bilkó József* pályamesterrel is. *Czukorka főtiszt* elvtárs, Nagyoroszi állomásról azt írta a panaszomra a füzetbe, hogy arra négy napon belül választ ad, ez júniusban volt, de még ma is várom a választ. *(A levél augusztus 24-én érkezett! A szerk.)*

A panaszt már sokan meghallgatták, most már ideje, hogy orvosolják is.

Kovács Albert
pályamester
Nagyoroszi

Becsüljük, meg jobban a dolgozó nők munkáját

A Szocialista Vasutért augusztus 15-i számában olvastam a vasutasnap alkalmából kitüntetett élenjáró dolgozók névsorát. Meglepődtem, hogy a közel háromszáz kitüntetett között mindössze két nőt találtam. Mi, férfiak sokat beszélünk a nők munkájának megbecsüléséről, egyenlő értékéről, amikor azonban tettekre kerül a sor, nem juttatjuk ezt kifejezésre. Talán a vasutas nők ezrei közül nem találtak többet, aki megérdemelte volna az elismerést? Hol maradtak azok a többgyermekes családanyák, akik reggel rohannak kicsinyeikkel a bölcsődékbe, utána ellátják a vasútnál a szolgálatot — és tegyük hozzá — sokan közülük kitűnően — este elvégzik a háztartás nehéz munkáját is. Miért nem gondoltak erre a szolgálati helyek vezetői? Ez a mostani arány a kitüntetéseknél nem válik a férfiak dicsőségére.

Szilágyi Sándor
BVKH

Becsületesség

Augusztus 20-án Tolcsván voltam vendégségbe. Olaszliszka-Tolcsva állomásról a 418-as számú vonattal utaztam. A vonatvárás közben a váróterem előtti padra leteritettem zsebkendőmet és leültem. Csak másnap vettem észre, hogy zsebkendőm ottmaradt — le is mondtam róla, hisz bárki megtalálhatta. Másnap jöttem vissza Pestre, a legnagyobb meglepetésemre a 401-es vonatnál kezembe nyomták a zsebkendőmet. Az állomás személyzete megtalálta és emlékeztek rá, hogy én hagytam ott. Kis dolog, de mégis nagyszerű példája a becsületességnek.

Bálint Gyula
budapesti igazgatóság

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapunk ára: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A kommunisták legszebb feladata: a hazafiságra nevelés

Írta: Magyar János, a szombathelyi politikai osztály vezetője

Pártunk vezetésével, a Szovjetunió segítségével a felszabadulás óta hazánk teljesen átalakult. Szerte az országban új városok, új falvak születtek, hatalmas építkezések változtatták meg egy-egy tájnak régi jellegét. Magyarország mezőgazdasági országból ipari országgá változott, ugyanakkor egyre korszerűbb a mezőgazdasága is. E hatalmas eredmények dolgozó népünk öntudatos munkájával, a párt vezetésével jöttek létre.

A legjobb hazafiak a kommunisták

A szabadság levegője felszabadította és nagymértékben továbbfejlesztette egész népünk alkotókészségét. *Dolgozóink erőfeszítése arra irányul, hogy országunk gazdagabb, népünk boldogabb és műveltebb legyen. Ebben a törekvésben élenjárnak a legjobb hazafiak, a kommunisták,* akik történelmünk legnehezebb napjaiban bizonyították be hazaszeretetüket és ők azok, akik ma is példát mutatnak hazafiságban, áldozatvállalásban. A kommunisták következetes harcosai szabadságunknak, függetlenségünknek, az ország gazdasági és kulturális felemelkedésének. Ez az igaz hazaszeretet gyakran egyszerű, első pillanatban hétköznapi tetteknek tűnő dolgokban nyilvánul meg. Az olyan emberek, mint *Józsa György*, a szombathelyi pályafenntartási főnökség népköztársasági érdeméremmel és kiváló vasutas jelvénnyel kitüntetett sztahanovista előmunkása, vagy *Aranyos Lajos* kiváló vasutas, fűtőházfőnök, naponta bizonyítja be termelési eredményeivel hazaszeretetét. A kommunisták példáját követik a néphez hű pártonkívüliek, az olyan kiváló dolgozók, mint *Lőrincz Lajos* érdemes vasutas, sztahanovista kocsimester, *Sőre István* ajkai raktári munkás.

Az ő munkájuk a nép boldogulásáért folytatott harc. Az ő példájuk elterjesztése fontos eszköz a hazafiságra való nevelésben. *A vasutas pártszervezetek a kiváló dolgozók példájának elterjesztésével, a vasutas dolgozók százait és ezreit nevelhetik a nép iránti hűségre, a társadalmi rend, a népi demokratikus állam szeretetére.* A hazafias nevelés elősegíti, hogy a dolgozókban kialakuljon a munkához való új viszony, amelyet leghívebben és legközvetlenebbül a kimagasló termelési eredmények biztosítanak.

A pártszervezet legszebb feladata

Minél jobban elmélyül a vasutasokban a hazaszeretet, a párt iránti hűség, annál jobban gyarapszik, erősödik vasutunk is gazdaságilag és politikailag. *A pártot szeretni, a pártot védeni tehát szorosan hozzátartozik a szocializmust építő társadalmi rendünk szeretetéhez.* A párt, a haza szeretetére való nevelés szorosan összefügg az éberségre neveléssel. Az igazi hazaszeretet elképzelhetetlen az ellenség gyűlölete, a kártevők leleplezése nélkül. Az éberségre nevelés különösen a határ- és határhoz közel eső állomások pártszervezeteinél ért el jelentős eredményeket az utóbbi években. Bizonyítja ezt *Porpác, Vönöck, Kenyeri* és *Bük* állomás dolgozóinak példája, akik felháborodottan adták át az imperialisták léggömbbel terjesztett rágalmazó röpcéduláit az illetékes hatóságoknak. A hazaszeretet kifejezője az a lelkes munka is, melyet a Szombathelyi Járműjavító fiataljai végeznek a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetségben. A diszisták lelkiismeretesen fejlesztik honvédelmi ismereteiket, élénk munkát végeznek a lövész, ejtőernyős és motoros szakkörökben. A MÖHOSZ fiatalsainak nevelésére nagy figyelmet fordítanak a pártszervezetek vezetőségei.

A hazaszeretetre nevelésnek számtalan módszerét alkalmazzák a vasutas pártszervezetek. Ennek *egyik legszebb és leggyakrabban alkalmazott formája a szülőföld megszerettetése, a nemzeti hagyományok ápolása. Aki ismeri hazája szépségeit, a gyönyörű magyar tájakat, az új városokat és falvakat és ezek építőit, az sokkalta jobban ragaszkodik szülőföldjéhez, erősödik benne a nemzeti büszkeség érzése.* A szülőföld megismertetése és megszerettetése, mely elmélyíti a nép iránti szeretetet, egyik legszebb feladata pártszervezeteinknek. Ezt felismerve, pártszervezeteink — igen helyesen — egyre több kirándulást szerveznek. Néhány héttel ezelőtt 12 DISZ-titkár *Tapolcán* megtekintette a tavas barlangot, majd utána *Bacsányi János* költő sírjához látogattak el. Június hónapban a politikai osztály által szervezett kiránduláson 350-en látogattak el *Keszthelyre*, augusztus 2-án pedig 400 ifjúmunkás vett részt egy balatonparti kiránduláson. Több pártszervezetünk rendezett már kirándulást *Miskolc* és *Pécs* környékére, valamint igen gyakori a különböző múzeumok, történelmi nevezetességű helyek megtekintése. Az utóbbiban különösen *Várpalota* állomás pártszervezete végez kiemelkedő munkát, ahol szinte hetenkint szerveznek ilyen célú kirándulásokat.

A szocialista hazafiság elválaszthatatlan a más népek megbecsülésétől, azok eredményeinek, haladó hagyományainak tiszteletbentartásától. Amikor népünket hazafiságra neveljük, egyben arra is nevelnünk kell, hogy tiszteljék más népek szabadságát, nemzeti hagyományait. Különösen fontos ez igazgatóságunk területén, ahol több állomásunkon németajkú és horvát nemzetiségű dolgozók is vannak. Pártszervezeteink munkájának köszönhető, hogy ma már nyoma sincs a valaha oly gyakori sovinizmusnak és a legteljesebb egyetértésben dolgoznak együtt a különböző nemzetiségű munkások.

A hazaszeretet elválaszthatatlan a Szovjetunió szeretetétől

A hazafiságra való nevelés egyet jelent a Szovjetunió és a népi demokráciák szeretetére való neveléssel, azok eredményeinek ismertetésével.. *A Szovjetunió szeretetére nevel a szovjet munkamódszerek, munkatapasztalatok elterjesztése, a kommunizmus győzelmes építésének tudatosítása. A Szovjetunió sikerei lehetővé teszik, hogy népünk maga előtt lássa a szocializmus, a kommunizmus ragyogó távlatait.* Dolgozóinkban hatalmas érdeklődés van a Szovjetunió eredményei iránt. Nemrégiben a Szovjetunióban tanuló ösztöndíjas diákok tartottak beszámolókat a szovjet nép sikereiről. Az elvtársakat számtalan kérdéssel ostromolták a vasutasok, különösen a fiatalokat érdekelték a Szovjetunió eredményei. *Szombathely* fűtőházában például a kérdések özönére alig győzött válaszolni az előadó. Ezek a beszámolók elősegítették, hogy vasutasaink megértsék: *megtisztelő feladat, hazafias kötelesség a Szovjetunió munkatapasztalatait hazai vonatkozásban alkalmazni.*

Párt- és tömegszervezeteink, az Ifjúsági Nevelési Tanács minden eredménye a haza iránti szeretet elmélyítésében, a termelési eredmények állandó emelkedését biztosítja. A hazafias nevelés, a népért érzett felelősségtudat, mozgósít a tervek teljesítésére és túlteljesítésére, a párthatározatok maradéktalan végrehajtására. Éppen ezért a kommunisták egyik legszebb és legfontosabb feladata a vasutasokat szocialista hazafiságra nevelni.

A csehszlovák és magyar vasutas fiatalok barátságának újabb állomása

Írta: Czimma János, a vasut politikai főosztály agit. prop. osztályának mb. vezetője

Abban a nagyszerű élményben volt részem, hogy a szolnoki Közlekedési Egyetem 50 tagú diákküldöttségével tizennégy napot tölthettem a baráti Csehszlovák Köztársaságban.

Az augusztus 18-tól 31-ig terjedő tanulmányút alatt megismertük a csehszlovák nép életét, nagyszerű munkáját, hatalmas békealkotásainak egy részét, amelyek híven bizonyítják a testvér nép azon elhatározott szándékát, hogy felépíti, megvalósítja hazájában a szocialista rendet. Ottartózkodásunk alatt sok vasúti üzemet, pályaudvart látogattunk meg, ezek mind nagyszerűen dolgoznak és kielégítik a köztársaság népgazdaságának velük szemben támasztott igényét. Nemcsak, hogy mindent elszállítanak, hanem állandóan szem előtt tartják a gazdaságos vasúti szállítás összes követelményeit, küzdenek a szállítás önköltségének állandó csökkentéséért.

Csehszlovák barátaink sikerei

Küldöttségünk minden tagját örömmel és lelkesedéssel töltötték el csehszlovák barátaink sikerei. Nem egyszer elragadtatással beszélgettünk egymás között is a modern vasúti technika, a nagyszerű mozdonyok és kocsik, a jól karbantartott felépítmények, hidak és egyéb vasúti létesítmények láttán. Oszinte örömet okozott mindnyájunknak, hogy vasutas barátaink hazájuk tíz szabad esztendeje során milyen jelentős sikereket értek el.

Meglátogattunk más, a vasúti közlekedéssel szorosan összefüggő üzemet is. Igy például a pilseni „Lenin" gőz- és villamos mozdonygyárat, ahonnan a vasutat évről évre ellátják a legfejlettebb technika alapján készült teher- és személyvonati mozdonyokkal. Itt gyártják a csehszlovák ipar remekét, a BO-BO villamosmozdonyt is, amely a mi BO-CO-nkhoz hasonló jól bevált mozdony és már megkezdték sorozatgyártását.

Lenyügöző látvány volt a köztársaság északnyugati részén elterülő hatalmas *Most*-i szénbánya. Öt-hatezer kalóriás barnaszenet fejtenek itt nyílt színi fejtéssel. A teljesen automatizált üzemben *ismeretlen a csákány és a lapát, modern ekszkavátorok százai távolítják el a szén fölött lévő több emelet magas földréteget és fejtik ki a kincset érő szenet,* amely emberi kéz érintése nélkül kerül a 3000 lóerős villamos mozdonyokkal vontatott 60 tonnás önürítő vasúti kocsikba, hogy azok elvigyék a telephelyről.

Legérdekesebb és leglenyügözőbb talán az volt, hogy ezt az óriási mechanizmust *egyetlen vezérlő asztaltól egy fődiszpécser irányítja, aki a távcsőtől kezdve a rövidhullámú rádió adó-vevő készülékig minden értekezési eszközt igénybe vehet munkájához. Műszerei azt is mutatják, hogy az egyes ekszkavátorok üzem közben mennyi áramot fogyasztanak, tehát gazdaságosan dolgoznak-e. A fődiszpécser irányítja elektrodinamikus berendezéssel a vasúti szállítást is.*

A moravska osztravai *Klement Gottwald Vaskombinát* (a felszabadulás után épült, hasonlóan a mi Sztálinvárosunkhoz) a maga nagy terveivel, kokszoló műveivel, gyáraival szintén rendkívül érdekes és fölöttébb tanulságos látvány volt számunkra. Meggyőződhettünk saját szemünkkel arról, hogy a szocialista iparosítás, a nehézipar elsődleges fejlesztése — éppúgy, mint nálunk — az egész csehszlovák dolgozó nép legbensőbb ügye. E hatalmas békelétesítmények, amelyeket a baráti nép, kommunista pártjának vezetésével épít, élő bizonyítékai annak, hogy a szocializmus rendje messze fölötte áll mindannak, amit a régi burzsoá köztársaság egyáltalán képes volt elérni a múltban.

Kedves vendéglátóink, a prágai vasúti főiskola tanári kara és ifjúsági szervezetének elnöksége gondoskodtak arról is, hogy a hatalmas üzemek mellett megismerhessük a köztársaság legszebb tájait, gazdag történelmi múltját, műemlékeit, amelyekben különösen Prága gazdag az építőművészet remekeinek és a műemlékeknek nagy számával.

Prága gyönyörű varos az Oltava folyó két partján. A folyót kő- és vasbeton hidak ívelik át vagy nyolc helyen. Legrégibb közülük a IV. Károlyról elnevezett XIII. században készült híd, amelyet teljesen eredeti alakjában őriztek meg és gondosan restaurálnak. Prága dolgozó népe joggal büszke ősi szép városára. Ugyszólván minden lakója ismeri a város történetét.

Különös öröm volt számunkra, hogy *csehszlovák barátainkkal együtt ünnepelhettük meg Prágában az első csehszlovák vasutasnapot.* Jólesö érzés volt látni, hogy Prága népe milyen szeretettel veszi körül ezen a napon vasutas barátainkat.

Küldöttségünk a prágai kultúrpark egyik szabadtéri színpadán közös műsort adott a csehszlovák vasúti főiskola kultúregyüttesével. Négy énekszámunk és egy táncszámunk nagy sikert aratott. De a lelkesedés akkor volt a legteljesebb, mikor az előadás végén a magyar és csehszlovák fiatalok együtt elénekelték a DISZ-indulót.

Utunk során ellátogattunk Karlowy-Varyba, a gyönyörű üdülőhelyre is. Láttuk itt — csakúgy, mint nálunk —, hogy a grófok és gyárosok egykori palotái, üdülőházai, a dolgozó nép tulajdonába kerültek. A szocialista építőmunkában kitűnt csehszlovák és a többi népi demokratikus ország dolgozói töltik itt szabadságukat, gyűjtenek új erőt a munkához. Igen sok magyar dolgozóval is találkoztunk, akik áradozva beszéltek a gyönyörű üdülőhelyről és a vendéglátók szerető gondoskodásáról, figyelmességéről, amellyel őket körülveszik.

A Magas Tátrába vezetett ezután útunk, itt festői szépségű hófedte csúcsok lábánál épült, minden kényelemmel ellátott üdülőben töltöttünk négy felejthetetlen napot. Oldalakat lehetne írni a sok gyönyörű látványról — és még sem sikerülne eléggé érzékeltetni azt, amiben részünk volt, amikor a 2663 méter magas Sztálin-csúcs, vagy a tengerkék színű tükörsima vizű Popradi-tó megtekintésére kirándultunk.

Tanulmányútunk során mindenütt nagy szeretettel fogadtak bennünket. Barátaink melegen érdeklődtek országépítő munkánk eredményei, problémái iránt és készségesen elmondták saját tapasztalataikat. A két egyetem ifjúsága megismerte egymás életét, tanulmányi kérdéseit és a vezetők több kiadós eszmecserét folytattak az egyetemi párt- és ifjúsági munkáról, valamint a kulturális, sport, stb. tevékenységről. Ezek a megbeszélések mindig hasznosak voltak és megfeleltek a tapasztalatcsere, az őszinte elvtársi segítségnyújtás minden követelményének. Sok diák kötött személyes barátságot és ígérte meg egymásnak, hogy a jövőben rendszeresen levelezni fognak.

Rendkívül hasznos, élményekben gazdag út volt

Kedves és megható emlékeink vannak sok helyről, ahol a küldöttség tagjai megajándékozták hazulról vitt emléktárgyakkal és jelvényekkel vendéglátóinkat, cserébe ugyancsak hasonló emlékeket kaptak tőlük. A két egyetem ifjúságának baráti találkozóján például megkaptuk a csehszlovák vasúti főiskola kiváló tanulóinak jelvényeit. A mieink rögtön elhatározták, hogy versenyre kelnek itthon, ki fog jobban tanulni, kiké lesznek a szép jelvények. Vendéglátóink sok sikert kívántak a versenyben részvevőknek.

Utazásunk mindnyájunk számára rendkívül hasznos és élményekben gazdag volt. Sokat láttunk, tanultunk, itthon mindennek hasznát vesszük. A tizennégy napos túra tovább erősítette a népeink közötti barátságot, elsősorban a két ország vasutasainak együttműködését, elősegítette egymás problémáinak megismerését. Olyan leendő vasúti mérnökök ismerték meg egymást és kötöttek barátságot, akik egy-két év mulva a határállomásokon, vagy másutt fogják szolgálni a két ország vasútjának együttműködését, magasabb színvonalra emelését. A két egyetem fiatalsága és szervezetei, valamint tanári kara közelebb kerültek egymáshoz. A jövőben rendszeresen fenntartják a kapcsolatot és biztosra vehető, hogy ennek eredményeként tovább javul a tanulmányi színvonal. Mindkét országban képzettebb, szélesebb látókörű vasúti mérnökök fogják szolgálni majd a szocialista rendszer megteremtésének ügyét. A két baráti ország dolgozó népeinek javára és további felemelkedésére.

Kommunisták a technika fejlesztéséért

Az Északi Járműjavító XII. osztályának gazdasági vasúti részlege az üzem legfiatalabb, de leghíresebb munkahelye. Hírét a járműjavítón belül annak köszönheti, hogy a második negyedévben a munkaverseny első helyezettje lett és itt őrzik a legjobb újítóknak járó vándorzászlót is. De híres ez a részleg azért is, mert itt nemcsak javítások, hanem új gyártmányok, gazdasági motorosvontatók készülnek, amelyek exportunk segítségével eljutnak még a távoli Koreába is. Most egy újabb konstrukció sorozatgyártására is készülnek: vágánytehergépkocsikat fognak gyártani.

A vontatók jobbá, olcsóbbá tételéért

Ipari életünkben országszerte előtérbe került a műszaki fejlesztés ügye. Erről tárgyalnak egyszerű munkások, párttagok és pártonkívüliek, gazdasági vezetők, mérnökök és technikusok. Természetes, hogy itt a GV-osztályon is *az utóbbi időben behatóbban foglalkozik a pártszervezet a műszaki fejlesztéssel, széleskörben vitatják a kommunisták és pártonkívüliek, hogyan lehet gyorsítani és olcsóbbá tenni a motorosvontatók gyártását. Pártvezetőségi ülésen és taggyűlésen is többízben beszéltek már erről a témáról.*

Az egyik taggyűlésen hangzott el először az a javaslat, hogy a műhely előtt, OH-anyagok felhasználásával, készítsenek egy kitérőt, mely lehetővé teszi, hogy az alvázakat kitegyék a sinekre és ezzel meggyorsulna az egész gyártási folyamat. A javaslat azóta megvalósult és jelentősen nőtt az üzemrész termelékenysége.

A motoros vontatók jelenleg túlzottan magas önköltséggel készülnek. Ez elsősorban abból adódik, hogy a járműjavító nincsen kellően berendezve új vontatók sorozatgyártására. Ez a körülmény széles teret nyújt az újítók számára. A párt népnevelői éppen ezért agitációjuk során azt magyarázzák; *a technikai színvonal emelése nemcsak a mérnökök feladata. Minden dolgozó elősegítheti újításával, ötleteivel a vontatók jobbá és olcsóbbá tételét.*

A kommunisták szava visszhangra talált a dolgozók között és néhány hónapja újítókomplexbrigád alakult egyszerű munkások, technikusok, mérnökök és művezetők részvételével. A brigád az elmúlt hónapban 34 újítást adott be, melyek közül kettő 50 000 Ft megtakarítást eredményezett.

A pártszervezet éberen őrködik azon, hogy az újításokat azonnal bevezessék. Ez eredményezte, hogy a vontatók ma már szinte minden munkaciklusban fejlettebb munkamódszerekkel készülnek, mint a kezdet kezdetén. Mégis előfordult, hogy *Ligeti* Rudolf, *Tusnádi* Ferenc és *Béki* János a GV-vontató nyitható homlokablak megoldását szolgáló újítása hónapokig hányódott a bürokrácia karmai között. A népnevelők — akik nemcsak az újításra biztatnak, hanem figyelemmel kísérik az újítások sorsát is — jelentették az esetet a pártszervezetnek. A párt közbelépésére nemrégiben bevezették az újítást.

De a pártszervezet nemcsak az újításokkal törődik. A legutóbbi vezetőségi ülésen, melyre meghívták *Sarbó* Tamás mérnököt és *Romhányi* Ferenc művezetőt is, azt tárgyalták, hogy mi okozza a hóvégi hajrát. Az ülés végén a pártvezetőség *azt a pártmegbízatást adta Sarbó elvtársnak, hogy dolgozza ki, milyen átszervezések, munkafolyamatváltoztatások, műszaki fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy megszűnjön a hóvégi hajrá és a terv dekádról dekádra teljesíthető legyen.*

A pártszervezet a műszaki fejlesztés számos kérdésével törődik. De meg kell vallani, hogy van számos olyan probléma, amellyel eddig nem sokat foglalkoztak a népnevelők. Keveset beszéltek például arról, hogy az új, *a fejlődő technikát csak az tudja kihasználni, aki érti azt.* Nem nagyon biztatták önképzésre, a műszaki könyvtár használatára a dolgozókat. Nem beszélnek arról hogy milyen felelősséggel tartoznak a dolgozók az Északi Járműjavító, a magyar ipar hírnevének. *Gyártmányaik a határon túl többezer kilométerre is elkerülnek. Egyetlen rosszul összállított gép, egyetlen kalapáccsal bevert csavar, minden gondatlan munka egész országunkra vet rossz fényt.*

Rövidesen megkezdődik az új vágány-tehergépkocsik sorozatgyártása. Erről is kevés szó esik még. Pedig a gyártásra való jó felkészülés a forrása a további sikeres eredményeknek. Magyarázzák meg a népnevelők: minden dolgozónak lehetősége van arra, hogy a maga munkaterületén előkészítse az új vágány tehergépkocsi gyártásának sikerét.

A TÁTRA-MŰVEKBEN



A csehszlovákiai Tátra-Művek kényelmes, korszerűen berendezett újtípusú személykocsikat gyárt. Képünkön a CAI-sorozatú kocsin az utolsó simításokat végzik.
(Csehszlovák T. I. képszolgálata.)

A váltó- és vágányellenőrzés megtartása — törvény!

A váltók és vágányok ellenőrzése a vonatok bejárása előtt — ez a forgalmi dolgozók egyik legfontosabb, legnagyobb figyelmet igénylő kötelessége. Néhány embernek a figyelmes, odaadó szolgálattételén múlik a vonatok biztonsága. Az emberéletek ezrei, a népvagyon milliós értékei vannak rábízva a váltókezelők, térfelvigyázók, forgalmi szolgálattevők éberségére.

A 80—100 kilométeres sebességgel haladó vonatok rendes fékútja 800—1000 méter. Ennyi távolság kell ahhoz, hogy a vonat meg tudjon állni. De a mozdonyvezető a váltók helyes állásáról csak alig néhány méterrel a váltók előtt győződhetik meg, ugyanez áll a vágányok áttekintésére is. A mozdonyszemélyzet tehát majdnem kizárólag az állomási személyzetre van bízva, akik a szerelvény biztonságos behaladását biztosítják.

Angyalföldön betartják az utasítást

Budapest-Angyalföld állomás dolgozói jól látják el ezt a feladatot. Az állomás területén jelenleg építkezés folyik, a Béke úti felüljárót építik a hidászok, ezért az első hat vágányt jelenleg csak csonkavágányként használhatják. A vonatok fogadása azelőtt a harmadik és negyedik vágányon történt, most a vonatfogadás áttolódott a hetedik és nyolcadik vágányra. A régi fogadóvágányokon lehetett egyidőben Rákosrendező irányába be- és kijárni. Most keresztezés esetén az ellenvonatot a jelzőnél fel kell tartóztatni. Az állomás összes váltói kulcsos biztosításúak. Az őrhelyektől távol vannak a váltók és az érkező vonatoknak rövid a menetidejük. Ezért a váltókezelőknek gyorsan és pontosan el kell végezni a vonatfogadással kapcsolatos teendőket, hogy a vonatokat ne kényszerüljenek a jelzőnél megállítani.

Amikor a térfelvigyázó megkapja a bejárati értesítést, ezt közli a váltókezelővel. A váltókezelő kimegy a térre és a kapott utasításnak megfelelően állítja a váltókat és azokat kulccsal lezárja. A kulcsokat a váltókezelő átadja a térfelvigyázónak, aki miután összehasonlítja a lezárási táblázattal, beakasztja a kulcsokat a szekrénybe, azt lezárja és a szekrény kulcsát zsebreteszi. Csak ezután értesíti a térfelvigyázó a forgalmi szolgálattevőt, hogy a vonat bejárhat.

Ahol semmibeveszik a törvényt

Rendkívül fontos, hogy minden körülmények között pontosan betartsák a forgalmi dolgozók az F2-es utasítás minden pontját. Ha így tettek volna augusztus 29-én Hort-Csányban, akkor nem történt volna baleset. Azon a napon a 9530-as munkásvonat a páratlan számú vonatok helyes vágányára futott ki, mert *Ludányi Mihály* szolgálattevő váltóőr rosszul állította a 3. számú váltót. Egyedül tartotta a kulcsegyeztetést, mert *Szabó Ernő* beosztott váltóőr ezalatt aludt a szolgálati helyén. Augusztus 17-én Selypen a 367-es számú vonat „szabad" állású védőjelző mellett a 27 kocsival foglalt vágányra járt be és beleütközött a kocsisorba. A pálya és a járművek megrongálódtak. *Kovács János* szolgálattevető váltóőr rosszul zárt le és a kulcsokat nem egyeztette össze a lezárási táblázattal. Az állomás páratlan oldalán a 9-es számú váltó kitérő állásban állt és ezt a váltóőri személyzet nem ellenőrizte. *Kövesi István* váltóőr a teret felületesen tekintette át, szabálytalanul tartotta a vágányvizsgálatot, ezért nem vette észre, hogy az 5-ös váltó helytelenül áll. Hibát követett el *Illés Antal* forgalmi szolgálattevő is, aki a beosztott váltóőrtől is elfogadta a „szabad" jelentést.

A miskolci közlekedési bíróság *Sőregi Istvánt* 10 hónap, *Gedei Imrét* 6 hónap és *Tóth Lászlót* 9 hónap börtönbüntetésre ítélte, mert Vámosgyörk állomáson a 459/c vonat előtt elmulasztották a szabályos váltóellenőrzést. *Sőregi* nem ellenőrizte a 15-ös számú váltó egyenes állását, Tóth László forgalmi szolgálattevő pedig hibásan ellenőrizte a váltókezelőket. *Gedei* nem állította a váltót és munkáját senki sem ellenőrizte.

A vasútvonalakon napjainkban lázas munka folyik az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért. Meg kell értenie minden vasutasnak, hogy az utasítások pontos betartása kizárja a balesetek lehetőségét, ezért mindent el kell követni az utasítás szerinti, fegyelmezett munka érdekében. Ezzel vasutasaink családjukat is védik, elkerülik a mérhetetlen bajt és keserűséget, ami árnyékként követi a baleseteket.

B. I.

Három síktolatási ankét haszna és hiányossága

Két hete helyszíni riportban számoltunk be a *Debrecen állomáson* megtartott, bemutatóval összekapcsolt síktolatási ankétról, amelyen a legkiválóbb kocsirendező brigádok mutatták be *a megállás nélküli szalasztásos lökéssorozattal* végzett tolatási módszert. Azóta hasonló ankétot rendeztek *Budapest—Józsefváros állomáson* és *Tapolca állomáson* az új módszer elterjesztése érdekében. A három ankét tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a részvevők a látottak és hallottak után azzal a meggyőződéssel távoztak, hogy *a vasúti technológia fejlesztése érdekében minden állomáson szükség van „a megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal" elnevezésű síktolatási módszer alkalmazására*, amire az F. 5. számú utasítás kötelezi is a dolgozókat. A részvevők meggyőződtek arról, hogy az új tolatási módszer a munka megkönnyítését, a tolatásra fordított idő megrövidítését jelenti, továbbá a tolatás tervszerű elvégzését, hiszen alapvető feltétel a szétrendezendő elegy helyes előkészítése. Az ankét részvevői meggyőződtek arról is, hogy az úgynevezett kiakasztó dorong alkalmazása nemcsak a tolatást rövidíti meg, de a dolgozó testi épségét is védi.

Persze akadtak, akik állomásuk helyi adottságaival indokolták, hogy nem alkalmazhatják a lökéssorozatos tolatási módszert. Többen hivatkoztak a nem kielégítő lejtviszonyokra. Az ilyen kifogást keresőknek igen helyes választ adott *Tóth* György elvtárs, a 8. szakosztály dolgozója, amikor azt mondotta, hogy amilyen a helyi adottság, olyan mértékben kell alkalmazni a módszert, de egy biztos: *igen kevés az olyan állomás, ahol ne lehetne alkalmazni a lökéssorozatos tolatást.*

Az ankétok megrendezésénél kiváló munkát végzett a szombathelyi, a pécsi, a debreceni és a miskolci igazgatóság. Nem lehet elmondani ezt a szegedi, de különösen a budapesti igazgatóságról. A budapesti igazgatóság úgy látszik nem tulajdonított fontosságot a Budapest—Józsefváros állomáson megrendezett ankétnak, mert *nem fordított kellő gondot annak megszervezésére.* Az ankéton nem jelent meg sem a forgalmi, sem a vontatási osztály vezetője. Hiányos volt az élenjáró dolgozók mozgósítása is.

Az ankétok részvevői kövessenek el mindent, hogy tapasztalataikat minél szélesebb körben terjesztve, élenjárói legyenek a technika fejlesztését szolgáló új síktolatási módszernek az őszi forgalom csatájában.

Mellékvonalaink problémái sem lehetnek mellékesek

Négy évvel ezelőtt még nem kanyargott itt vasút, a délnógrádi dombok között meghúzódó *Váckisújfalu* lakosságának négy kilométert, a *kisnémedieknek* pedig 10 vagy 15 kilométert kellett gyalogolniok, amíg a legközelebbi vasútállomásra, *Galgamácsára*, vagy *Vácrátótra* értek. De talán még többet jelentett az aszód—váci vasútvonal 1951. október 23-i megnyitása a teherforgalomnak. Addig ugyanis a Szob felé irányuló exportszállítmányokat, Borsod ipari termékeit, a híres hevesi gyümölcsöt, dinnyét előbb Budapestre kellett vinni, ott két pályaudvaron is rendezni, amíg végre elindulhatott a határra.

Aszódon éppen a selypi cukorgyár megbízottaival tárgyal az állomásfőnök helyettes. Itt gyűlik össze egész Nógrád cukorrépája, a balassagyarmati és a váci vonalról. Ha teljes erővel megindul a cukorrépaszállítás, egyedül a váci vonalról napi két répavonatot várnak.

— A szeptemberi termelési értekezleten részletesen megbeszéltük a cukorrépaidény megnövekedett feladatait — mondja *Tompos* elvtárs, állomásfőnökhelyettes. — A legfontosabb, hogy a vonali állomások egyenletesen küldjék a répát, a rendszertelenül, vagy tömegesen érkező répa ne akadályozza a többi szállítást, ami szintén emelkedést mutat. A nógrádkövesdi kőbánya mind több irányvonatot küld Szolnok felé, majdnem minden nap van egy szobi gyorstehervonatunk, amely a hevesi exportdinnyét szállítja, ezenkívül a gabona- és szénvonatok. *A váci vonal igen jól dolgozik*, ha a balassagyarmati és a váci fűtőház megfelelően biztosítja a gépeket, semmi fennakadásunk nem lesz.

— Sok gondot okoznak viszont a kocsiátrakások. A balassagyarmati vonalra gyakran küldenek olyan kocsikat, amelyeknek nagyobb a tengelynyomása az engedélyezettnél. *Van olyan nap, hogy öt kocsit kell átraknunk.* A feladási állomások ezzel a gondatlanságukkal nagy kárt okoznak, hiszen romlik a kocsiforduló-idő, az átrakásnál rongálódik a szállítmány.

— Arra törekszünk — mondja búcsúzóul az állomásfőnökhelyettes —, hogy ebben a hónapban minden tényezőnél elérjük az élüzem-szintet. Különösen a kocsitartózkodási egységidőt kell csökkentenünk, a többi tényezőnél már *„egyenesben"* vagyunk.

Galgamácsán, a vonal első jelentős állomásán *Petrás* elvtárs, állomásfőnök azzal a kijelentéssel kezdi, hogy az aszód—váci vonal tulajdonképpen fővonalnak számít, ami a terhelést illeti. Bármilyen sorozatú mozdony számára járható, azonban a mozdonyvezetőknek jobban kellene élniök a túlsúlytovábbítás lehetőségeivel.

Az állomás nagytengelyszámú vonatok befogadására épült s ezt az adottságot nemcsak Galgamácsa, hanem Aszód is kihasználja, sok elegyét itt tárolja. Az állomás még több segítséget tudna nyújtani Aszódnak, ha megépülne az a vágánya is, amelyet a vonal építésekor terveztek.

A forgalom itt is állandóan erősödik — mint az állomásfőnök elvtárs mondja —, a feladási állomások mindjobban felfedezik ezt a Szob felé vezető rövidebb útirányt és több elegyet küldenek errefelé. A nógrádkövesdi bányának is megnőtt a kocsiszükséglete, naponta 200—250 kocsit küldenek a bányába, illetve hoznak le onnan rakottan. A kővonatok gépét legtöbbször Galgamácsán cserélik, mert innen már nagy gép továbbíthatja a vonatokat, akár Aszód, akár Vác irányába.

Az állomás 13 főnyi személyzete jól helytáll a megnövekedett forgalomban, egyedül azt veszik rossznéven, hogy a vonalfőnökség, illetve az igazgatóság III. osztálya *„babonás"*, mert a 13 főnyi létszámot következetesen megrövidíti: ha bárhol a vonalon helyettesre van szükség, galgamácsai forgalmi szolgálattevőt rendelnek ki. A három forgalmi szolgálattevő közül egy jelenleg is Gödöllőn van, ami azt jelenti, hogy az erősforgalmú állomáson, ahol a jegykiadás, pénztárkezelés is a forgalmi szolgálattevő feladata, szinte már állandósult a 24/24 órás beosztás. Máskor viszont — például ha ruhaellátásról, esőköpenyigénylésről, vagy a mozgó váltóőri szolgálat ellátására kerékpárkérésről van szó — nemigen veszik észre az állomást. A látszólag kicsiny, de nem teljesített kérések pedig, mint tapasztaltuk, nemcsak a felsőbb szervek iránti bizalmat, hanem az állomásvezető és a dolgozók közötti összhangot is lazítják.

Vácrátóton búcsúztunk el a vonaltól.

— Nincs különösebb problémánk — mondta *Papp* elvtárs, állomásfőnökhelyettes. — A vácrátóti, valamint a szódi földművesszövetkezettel és a községi tanácsokkal igen jól megértjük egymást, úgyhogy a mezőgazdasági szállítmányok növekedése nem ért felkészületlenül bennünket. Hasonlóképpen jó az összhang Vác állomással és a váci fűtőházzal. Az őszi forgalom feladataiban nagy segítséget jelent a kereskedelmi vonaloktatás, igen üdvös lenne, ha ugyanígy bevezetnék a *forgalmi vonaloktatást is.* Ez bizonyára erősítené a fegyelmet, amely jobbára csak külsőleges, miután az állomáson sem párt- sem szakszervezeti munkáról, de rendszeres politikai oktatásról sem lehet beszélni.

★

A vonalon tett látogatásunk arról beszél, hogy a kis állomások is megértették: az őszi forgalomban minden csavarnak a helyén kell lennie. De arról is meggyőződtünk, hogy ezek a becsületesen dolgozó kis állomások igen sokszor nagyonis „fővonalon kívülinek" érzik magukat, mert a szakmai, politikai és szakszervezeti szervektől legtöbbször nem kapják meg a kellő segítséget.

A gazda szemével...

Derűs embernek ismerik a vasúti főosztályon Nagy István elvtársat. Ezért volt furcsa, hogy a múlt hét egyik napján borús tekintettel fogadott. Még annak is, aki nem ismeri, csak rá kellett néznie és láthatta, hogy ezt az embert valami feldúlta, valami bántja. De nemcsak neki volt rossz kedve, haragosak voltak dolgozótársai is. Nyilván „fejmosást" kaptak — ez volt az első gondolatom, de csak ennyit kérdeztem:

— Megbántottak, Nagy elvtárs?

Dühösen legyintett.

— Ha csak megbántottak volna, de megrövidítettek. Érted!? — majd csodálkozásomra így folytatta — de nemcsak engem, téged is és őket is — mutatott munkatársaira. Lassan lehiggadt és elkezdte mesélni szépen sorjában azt, ami történt.

— Ez a nap is úgy indult, mint a többi. Sok munkával, de ez még sohasem rontotta kedvünket, mert tudod — és rámutatott az asztalán tornyosuló iratcsomóra — vannak, akik csak aktákat látnak, pedig mi nem aktákkal foglalkozunk, hanem emberekkel.

És itt belekapcsolódott a beszélgetésbe Horányi István elvtárs.

— Nincs időnk az utca zajára figyelni, de ma az én asztalos fülem (mert asztalos volt Horányi elvtárs a Landlerben) különös zajra figyelt fel. Fát dobáltak le itt az ablakunk alatt és hiába kerültem távol a szakmámtól, a fa esésének hangjából is megismertem. milyen anyagot dobtak le. Tölgyfa volt. Amint kiderült, az ácsudvari szertárból hoztak 41 mázsát belőle a főosztályra. Akik szállították, azt mondták, „hulladékfa" — „tűzrevaló". És valóban, ahogy lerakták, hozzá is kezdtek felvágni. Ezen dühödtünk mi fel. Mert az ideszállított „hulladékfának" legalább 60—70 százalékát parkettának, hidraulikusok alá alátétfának és egyéb kisipari célokra fel lehetett volna használni. A kocsijavító műhelyekben valóságos csemege az ilyen fa. Ki hallott már ilyet! Így herdálják a dolgozó nép vagyonát!

— Körülbelül 2200 forintba kerül köbmétere a fának, melyet ipari célokra használnak fel. Nem is szólva arról, hogy fáért valutát adunk. A 41 mázsából legalább háromnegyed köbmétert lehetett volna kiválogatni, ami 1656 forintot jelent. Ezt mi eltüzeljük?

Persze, Nagy és Horányi elvtársak nem engedték, hogy tűzre rakják az értékes faanyagot. Azonnal szóltak a szakszervezeti bizottság elnökének, Szabó elvtársnak. Szabó elvtárs intézkedésére megkezdték a fa válogatását. Őrült is Vörös Balázs elvtárs, a főosztály asztalos-csoportjának vezetője. Megállapította, hogy a küldemény nagy részét használni tudja.

És megindult, a dolgozók felhívása nyomán, a hivatalos vizsgálat is. Hogyan kerülhetett a vasúti főosztályra tűzifaként az ipari célokra felhasználható faanyag? Ki felelős ezért?

Sajnos a hivatalos vizsgálat nem adott választ ezekre a kérdésekre. Nem is igen adhatott, hiszen a vizsgálat szerint a fának mindössze csak 5—10 százalékát lehet gondos válogatás után ipari célokra felhasználni.

Kinek van most igaza? Horányi elvtársnak és társainak, akik a jó gazda módjára őrködnek a nép vagyona felett vagy a hivatalos vizsgálat megállapításának? Reméljük, rövidesen választ kapunk erre az Anyagellátási Igazgatóságtól.

Bosnyák Edit

Érdemes vasutasok

Folytatás.

Tassi István intéző Zalaegerszeg, Erdei János intéző Orosháza állomás, Sebők Géza intéző Békéscsaba állomás, Glttinger Tibor főintéző XI. főosztály, Berecz András m. főmkamester Nyíregyháza fih., Simon József m. főintéző Pécs Ig., Budai Ferenc ellenőr Celldömölk állomás, Abonyi Ferenc vez. főell. Tatabánya-felső, Horváth Lajos m. főintéző I/9 szakosztály, Romanecz János vez. főell. Debrecen Ig., Kriston Lukács vez. szakmester Miskolc TBKE, Póka Kálmán szakmester Gyöngyös Vitógyár, Kerti Henrik vez. főellenőr. Ép. Géptelep, Kribusz János vez. mks. Fatelítő ÜV. Tokod, Mánya Antal ellenőr Ép. Géptelep, Dr. Keserű Bálint főtanácsos MÁV Kórház., Orgován László kez. munks. Fatelítő ÜV., Farkas Gyula főintéző Sztálinváros állomás, Timár István főintéző Orsz. Tervhivatal, Sárkány Ferenc felügyelő I. Főkönyv., Doma Sándor intéző Bp. Ter. Biz., Dr. Székely János főtanácsos I/5 szakosztály, Lándor Ernő főintéző Bp. Ter. Biz., Beöthy Andor m. tanácsos I/7 szakosztály, Nagy József vez. főmérnök MÁV Tud. Kut. Int., Végh Alfonzné intéző Pol. Főoszt., Szabó Béla tanácsos Miskolc Ig., Koroknay Jenő m. főtanácsos Debrecen JJ., Veres Géza főraktárnok Bp.-Nyugati pu., Lengyel Ottó felügyelő GV I. Titkárság, Vadász Béla m. főtanácsos I/7. Baksa Ferenc felügyelő Pécs Ig., Farkas Lajos vez. áll. előlj. Veszprém állomás, Molnár Imre vez. főmérnök Miskolc JJ., Kosztich Agenor m. főtanácsos I/7. Szabó János főintéző Pécs Ig., Végh Ferenc intéző Székesfehérvár állomás, Kocsis László intéző Bp. Pol. Oszt., Lőrincz József főellenőr Bp.-Nyugati pu., Somlai Árpád m. felügyelő Bp-Keleti pu., Mányi Sándor vez. mks. Bp.-Nyugati pu., Békési János főintéző I/8., Réger Dezső felügyelő I/4., Jakab Ferenc m. főellenőr Székesfehérvár fth., Lapos Pál m. főellenőr Székesfehérvár fth., Bíró Sándor m. ellenőr Hámán Kató fth., Garai Zoltán m. ellenőr Celldömölk fth., Darczsai Ferenc főmozdvez. Pécs fth., Ábrahám Géza mozdvez. Szeged fth., Alagi Jenő főintéző I/8. A., Szabó Ferenc intéző I/8. A., Martini József intéző Debrecen Ig., Kudar Pál intéző Székesfehérvár, Kassai János intéző Bp. Ig., Benkő István főtiszt Miskolc Ig.

A BENCZÚR UTCAI NAPKÖZIOTTHONBAN



Hány ilyen bájos képet tudnánk közölni a sok-sok vasutas napköziotthon mindegyikéről, ahol a mi drága kis csöppségeink boldog, önfeledt játszadozással, pihenéssel töltik el azt az időt, amíg szüleik felelősségteljes munkájukat végzik. Milyen megnyugvás a vasutas szülőknek, mikor látják: jó kezekben vannak kicsinyeik, az állam szerető módon gondoskodik testi és szellemi fejlődésükről.

(Kovács Géza felv.)

MŰSZAKI ÉRTELMISÉGÜNK A DOLGOZÓ NÉP MEGBECSÜLÉSÉT ÉLVEZI



Nagynevű vasútmérnökeink egyike Erti Róbert elvtárs, a Vasúttervező ÜV igazgatója, Kossuth-díjas mérnök, aki Lőrinczi Endre Kossuth-díjas mérnökkel együtt megalkotta a ferencvárosi többszintes pályaudvart. Az újért, a technika fejlesztéséért, a szocialista vasút megteremtéséért harcoló műszaki értelmiségünket megbecsüli népi államunk és lehetőséget nyújt számukra, hogy kifejthessék kiváló képességeiket.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

A közvélemény színe előtt

Személyesen nem ismerlek Puskás István mozdonyvezető-gyakornok. Nem tudom sovány vagy-e vagy kövér, hajad fekete, vagy barna, érdekel-e a színház, szeretsz-e olvasni, vannak-e álmaid, vágyaid? Nem ismerem sem külsődet, sem gondolatvilágodat. Nem is volt szándékomban, hogy írjak rólad, illetve írjak neked így nyíltan a közvélemény színe előtt. Mégis megteszem, mert úgy gondolom: nincs jogom hallgatni, kommunista mivoltom követeli, hogy felelősséget érezzek érted is, ki fiatal vagy, alig 20 éves és tagja vagy ifjúsági szövetségünknek, a DISZ-nek.

A székesfehérvári fűtőházban hallottam rólad, a fűtőházfőnök említette nevedet, mint olyan DISZ-tagét, aki nem érzi, hogy nemcsak jogok, hanem kötelességek is vannak a világon. „Örök vasárnapos, nem lehet rá számítani", ezt mondják a fűtőházban, ha Puskás István neve szóbakerül. Szomorúan mondják, mert sajnálnak, szomorúan, mert becsülnek. Talán furcsállod, hogy azt írom: sajnálnak és becsülnek. Pedig így van.

Sajnálnak, mert okos fiúnak, tehetséges embernek tartanak és az ilyen ember sajnálatos látványt nyújt a borospohár mellett, hozzá nem illő társaságban. Sajnálni kell az olyan fiatalt, aki ünnepnapokon két tangó és egy fél liter bor kedvéért nem jelenik meg a szolgálatban s ezzel kárt okoz munkatársainak, hazájának és magának is. Te csak a magad kárát látod és megvonod a vállad. Mit neked, hogy 150—200 forinttal kevesebb lesz a borítékodban, vagy, hogy salakosnak osztanak be büntetésül néhány hétre. Fitytyet hánysz az ilyesminek, hisz keresetedből csak magadra kell gondolnod. De — hidd el — te nem gondolsz magadra sem!

1951 óta vagy a fűtőháznál. Nézz csak körül, akikkel egykorú vagy, akikkel együtt kezdtél dolgozni, azok már mind többre vitték, azok már azt számolják, hogy mikor mennek mozdonyvezető tanfolyamra, mikor fejezik azt be és lesznek önálló mozdonyvezetők. És te? Mit látsz, ha azon az úton nézel előre, amelyen most megindultál? Legfeljebb borospoharat, vagy ... Kálóczi János barátodat, aki fehér csapágyfémet lopott és kitették a szűrét. Ne érts félre, nem vádolni akarok, tudom, becsületes vagy, eszedbe sem jut hasonló. De az út, melyen megindultál, nem jó irányba vezet. A lejtőn nehéz megállni. És aminek ma még a gondolatát is elutasítod — azt holnap, vagy holnapután a körülmények folytán megteszed. Kálóczi ijesztő példa, de a te számodra hasznos, ha még most leszűrőd a tanulságait.

Azt mondtam: sajnálnak és becsülnek. Most már talán érted, miért sajnálnak, miért féltenek, miért beszélt veled már nemegyszer a fűtőházfőnök és a DISZ-titkár.

Megmagyarázom azt is, miért becsülnek, helyesebben — mikor becsülnek. Amikor azt mondták rólad, hogy „örök vasárnapos, nem lehet rá számítani", hozzátették — pedig kitűnő munkaerő! Esze éles, mint a borotva, fogékony, könnyen tanul és a mozdonyon úgy tüzel, hogy azt öröm nézni. Ha ez a fiú fennáll a gépen, nincs az a kényes ember, aki kifogást találna munkájában. Emlékszel még, amikor Nagy Lajossal jártál a 411—040-es gépen? Géped tiszta volt, mint a patyolat. Csillogott-villogott, öröm volt ránézni. — Te tartottad rendben. Hányszor vettél saját pénzeden dörzspapírt, mert a kiutalás elfogyott és te féltél, hogy fennakadás lesz géped karbantartásánál? Régen volt? Csak egyetlen esztendeje, és azóta is, más gépen is megmutattad, hogy mit tudsz, hogy mit érsz.

Most sem vagy rosszabb Puskás István és nem lehetsz lelkiismeretlenebb sem. Tudja ezt rólad mindenki. Jó természeted van, meghallgatod és meg is fogadod az idősebbek tanácsát. Hallgattál annak idején Nagy elvtársra és ma is Sári Géza mozdonyvezetőre, aki félt és szeret téged. Csak egy a baj, te olyanokra is hallgatsz, akik rossz tanácsot adnak. Mondd, miért hallgatsz rájuk? Felnőtt vagy, férfi vagy, el tudod már dönteni, hogy melyik tanács szolgálja előnyödet, melyik a hátrányodat. Még nem késő Puskás István — told el magad elől időben a borospoharat s csak akkor táncolj, ha már mögötted a szolgálat. Keress másik társaságot, találsz közvetlen közeledben is.

Miért nem tartasz Preiner Jenő DISZ-titkárral és a többi becsületes, jól dolgozó ifjúmunkással? Ne mondd, hogy nem hívnak, mert hívtak eddig is és hívnak most is. Ne félj, ők sem unatkoznak, ők is járnak táncolni és nem vetik meg a bort sem. De mértékkel teszik. S nekik van más szórakozásuk is: lövészversenyre járnak, motoroskört szerveznek, kirándulnak és tanulnak. Egyszóval dolgoznak és szórakoznak, de DISZ-taghoz méltó módon. Menj közéjük Puskás István, meglátod, nem fogod megbánni!

Elnézésedet kérem, hogy ismeretlenül a széles nyilvánosság előtt mondtam el gondolataimat. Én bízom abban, hogy megértesz és így ismeretlenül is barátodnak tartasz.

Elvtársi üdvözlettel:

Bánki Géza.

Hírek

— **Ujító kiállítás** nyílt Budapest-Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében. A kiállítás reggel 8-tól este 8 óráig tart nyitva.

— **Korszerűsítik** a hatvan évvel ezelőtt épített Budapest Elővárosi Vasút vonalait.

— **Gócponti könyvtár** létesül Püspökladányban 2400 kötet könyvvel.

— **Eljárást indított** a vasúti rendőrség Vetró József szajoli pályamester ellen, mert a pályafenntartási fönökségtől egy darab sínfúrógépet és egy hegesztőkészüléket ellopott.

— **279-en szerezték meg** a jelvényt a dombóvári Törekvés Sportkör rendezésében megtartott VIT jelvényszerző versenyen. Szeptember 4-ig 518-an próbáztak.

— **A plovdivi nemzetközi vásáron** a magyar pavilon legérdekesebb látványossága a MÁV integra-rendszerű jelzőfogós vasútbiztosító berendezés. A vásár látogatói maguk is kipróbálhatják különféle automata kapcsolók segítségével, az 5x7 négyzetméteres területen felépített biztosítóberendezést.

— **A 7500 kötetes** debreceni gócponti könyvtár ezidáig 35 fiókkönyvtárat létesített, ahol 47 társadalmi munkás segíti a könyvtár munkáját.

— **Filmvetítéssel egybekötött** ismeretterjesztő előadást tartottak a vasúti főcsztályon az MSZT rendezésében.

— **Huszka Jenő „Gül baba"** című operettjét nagy sikerrel mutatta be a dombóvári MÁV Fatelítő Vállalat színjátszó csoportja. Az előadást a közönség kívánságára négyszer kellett megismételni Dombóváron.

LAKÁSCSERE

Budakeszi 2 szobás, fürdőszobás, kertes lakásomat elcserélném belterületen lévő 2 szoba összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet üzemi telefonon: 15—98.

Elcserélném szegedi 2 szobás, előszobás, kamrás főbérleti lakásomat hasonló, esetleg egy nagyszobás, konyhás budapesti lakásért. Cím: Bali Endre mozdonyvezető, Budapest, XX. kerület, Erzsébet Újtelep, Baross utca 58.

Levelezőink írják

Akik rontják a dolgozók munkakedvét

Sokan hiányos munkájukkal csökkentik dolgozó társaik munkakedvét és így közvetve, vagy közvetlenül akadályozzák a termelés folyamatosságát. Nálunk különösen sok a hiba a bérkifizetéseknél.

A „jó" és „gyors" ügyintézés miatt *Mazán* György tolatásvezető két gyermeke után 5 hónapon keresztül nem kapott családi pótlékot. *Bukó* György kocsirendező hiányos számfejtés miatt augusztus 14-én 558 forint fizetés helyett 258 forintot kapott. *Bordé* János vonatfékezőnknek három gyermeke után júniusban elfelejtették kifizetni a családi pótlékot és így sorolhatnám tovább.

A számfejtő központ ha el is ismeri a hibát, egyszerűen elintézi azzal, hogy majd legközelebb többet kapnak a dolgozók. Legutóbb augusztus 15-én írtunk az igazgatóságnak, hogy a hiányzó összegeket soronkívül küldjék meg dolgozóinknak, de nem válaszoltak rá. Jó lenne, ha a szegedi számfejtő központ dolgozói megértenék, hogy ilyen hanyag munkát nem lehet végezni és közös ügyünk érdekében sürgősen kiküszöbölnék a hibákat.

Vajda János
ÜB-elnök. Békéscsaba

Az együttműködés sikere

Szeged igazgatóság dolgozói megértették, hogy elsősorban tőlük függ az őszi forgalom sikere az igazgatóság területén. Ezért sok értékes javaslatot tesznek a szállítás biztonsága, gyorsítása érdekében.

Kristóf Jenő elvtárs, a IV. sz. blokkmesteri szakasz sztahanovista dolgozója javasolta, hogy Kiskunfélegyháza és Petőfiszállás között létesítsenek térközbiztosító berendezést a vonal átbocsátó képességének növelése érdekében. A jó együttműködést bizonyítja, hogy a forgalmi osztály dolgozói már kidolgozták a forgalmi feltételeket. A javaslat megvalósítására 60 000 forint áll rendelkezésre.

A távközlőszolgálatnak gondot okoz a biztosító berendezések, távközlőberendezések nagyarányú felújítási munkálatainak határidőre való elvégzése. A szegedi szerelésvezetés dolgozói felajánlották, segítségüket és vállalták különböző munkáknak az elvégzését.

Reméljük, hogy az elvtársi segítségnyújtás szép példái tovább fognak szaporodni az őszi forgalom sikerének érdekében.

Sziládi Sándor,
Szegedi igazgatóság

Bírálataink nyomában

„Nem elég a panaszt meghallgatni" címmel a január 10-i *„Szocialista vasútért"* közölte levelemet, melyben két problémáról írtam. Az egyiket megoldották. Azonban az 1953. szeptember 10-én elkészült ikerházból az egyik még ma is üresen áll, holott kis átalakítással három vasutas családnak nyújtana otthont. Meddig hagyják még parlagon heverni az épületet? Jó lenne, ha az illetékesek kifogások helyett megoldást keresnének.

Németh Gyula
Ajka állomás.

★

A *„Szocialista vasútért"* augusztus 15-i száma foglalkozott a szombathelyi, celldömölki és tapolcai géprevárásokkal, amelyek zavaróan hatnak a forgalom folyamatosságára, az elegy gyors továbbítására, akadályozzák a kocsiforduló csökkentését. A bírálatot köszönettel vettük, mert jogos. Serkentést adott részünkre a nehézségek leküzdéséhez.

A növekvő feladatok, a kétségtelenül meglévő objektív nehézségek sokszor komoly feladatok elé állítják dolgozóinkat. Azonban nem hátrálunk meg a nehézségektől és a munkafegyelem megszilárdításával, a szolgálati ágak közötti viszony további javításával felszámoljuk a hibákat.

Székely József műsz. főtanács,
Szombathelyi igazgatóság.

★

Tóth Lajos pályaőr elvtárs Németiből elpanaszolta, hogy három apró gyermekével tűrhetetlen viszonyok között lakik. *Zsiga Lajos* elvtárs, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy a panasz jogos és a IV. negyedévben a jelenlegi őrházat kétszobás, minden igényt kielégítő lakással és váróhelyiséggel fogják bővíteni.

AHOL A VILÁGHÍR SZÜLETIK

— Látogatás a Törekvés SE úszószakosztályánál —

Néhány nappal ezelőtt nagyszerű nemzetközi úszóviadalnak tapsolhatott a szépszámú közönség a Nemzeti Sportuszodában. Kiváló hazai versenyzők német, román, lengyel és holland úszókkal mérték össze tudásukat. A nagy úszóviadalon számos magyar siker született, s a sikerből jócskán kivették részüket a Törekvés világhírű úszói is.



A két nagy ellenfél, Voorbij és Székely barátságos lubickolása a Szőnyi úti uszodában. (Vándor Kálmán felvétele.)

Különösen Székely Éva és Gyenge Valéria tett ki magáért. Székely Éva 200 m-es női mellúszásban olyan eredményt úszott, amelyet 50 méteres uszodában rajta kívül eddig a világon senki sem ért el. Gyenge Valéria a 100 méteres gyorsúszásban győzött és 1:05,4-es eredményével beállította az országos csúcsot. De nemcsak a Törekvés női úszói tettek ki magukért, hanem a férfi toronyugrásban győztes Slák és a kiegészítő számokban szereplő ifjúsági fiú- és leányúszók is. Ezek az eredmények azt bizonyítják, hogy sportegyesületünk úszói jó úton haladnak s eredményes munkájukat saját szorgalmukon és tehetségükön kívül szakképzett vezetőiknek, valamint azoknak a lehetőségeknek köszönhetik, melyeket a szakszervezet biztosít számukra.

Még a nagy nemzetközi úszóviadal előtt történt, hogy a világhírű sportemberek a medencén kívül is ismerkedni akartak. A külföldi vendégek élükön a világhíres holland úszónőkkel, meglátogatták a Törekvés SE Szőnyi úti sporttelepét. A hatalmas költséggel épült sporttelep — csakúgy, mint az eddig ittjárt külföldieknek — az úszóknak is megnyerte tetszését. Az úszókat természetesen elsősorban az uszoda érdekelte. Végignézték legjobbjaink edzését és közülük nem egy közelebbről is megismerkedett a vízzel.

Attie Voorbij a hollandok világcsúcstartó úszónője nagy elismeréssel nyilatkozott a nagyszerű sportlétesítményről:

— Így már könnyen érthetők pompás eredményeitek! — mondta Székely Évának.

Székely Éva mosolyogva fogadta az elismerést.

A világhírű holland úszónőnek igaza volt, hiszen a Törekvés SE uszodája valóban minden szempontból kielégítő.

De míg a Szőnyi út környékén ilyen korszerű uszoda épülhetett addig „sok víznek kellett lefolyni a Dunán."

Öt éve született meg a terv, hogy itt korszerű uszodát építenek, és ez év júniusában — sok-sok kilincselés után — végre teljesen felépült az új uszoda: két medencével, szabályos ugrótoronnyal és két, mintegy 400—400 személyt befogadó öltözővel. A medencék a vizet a Széchenyi gyógyfürdőből 800 méteres földalatti csővezetéken kapják.

Az egyesület úszói fel is tudják mérni a nagy áldozatot, melyet a szakszervezet, az egyesület értük hozott és szorgalmas munkájukkal hálálják meg.

Az úszószakosztályban közel 200 sportoló versenyez s köztük számos úttörő és ifjúsági korban levő. E nagylétszámú gárdának két nagynevű úszóedző áll rendelkezésére: Sárosi Imre és Lénárt János. De nemcsak Sárosi és Lénárt oktatja a szakosztály tagjait. Az ifikkel Gyenge Valéria és Székely Éva is sokat foglalkozik.

A Törekvés úszószakosztályában nemrég alakult meg a DISZ-bizottság, melynek nem kisebb nevű vezetői vannak, mint Sebők Ágota és Kliment. Sebők Ágota titkári teendőit általános elismeréssel látja el.

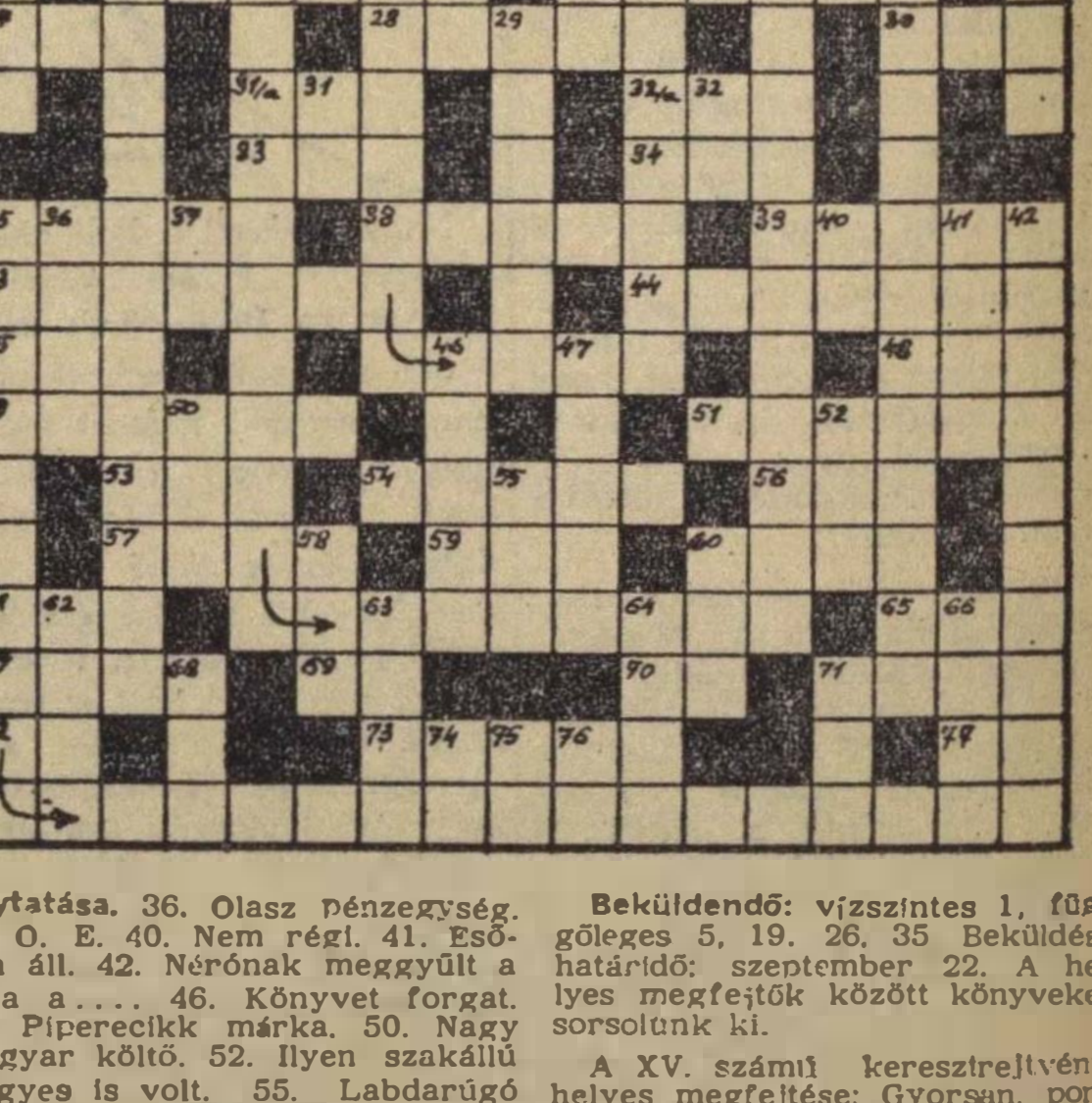
Nagy súlyt helyeznek az ifjúság nevelésére. A környék fiatalsága nagy tömegekben keresi fel az uszodát. A sportvezetők jól tudják, hogy a hazának nemcsak jó úszókra, hanem jó munkaerőkre is szüksége van. A fiatalok előtt nagyszerű példák lebegnek, hiszen az élversenyzők, Székely Éva, Gyenge Valéria, Sebők Ágota és a többiek munkahelyükön is megállják a helyüket, és az ilyen helytállást követelik meg a legfiatalabbaktól is. Az előcsarnokban például nagy tábla figyelmezteti a diák úszókat: edzésük után azonnal térjenek haza iskolai feladatuk elvégzésére! A vezetők szoros kapcsolatot tartanak a szülőkkel és az iskolákkal egyaránt.

A szakosztály jól végzi munkáját. A felső vezetés hozzásegíti a sportolókat ahhoz, hogy nagyszerű eredményeket érjenek el. Az uszoda és a vele szomszédos egyéb sportlétesítmények minden követelményt kielégítenek. A sok jó mellett azonban helytelen lenne elhallgatni egy hiányosságot.

Általánosságban megállapított tény, hogy ez a nagyszerű sportlétesítmény méltóbb környezetet érdemelne. A szép sporttelep mint egy oázis emelkedik ki a sivár környékből. A sporttelephez vezető utak egyike a legelhanyagoltabbaknak a fővárosban. A közlekedési eszközöktől mintegy öt percen át poros, piszkos utakon kénytelen járni a pályát látogatni kívánó tömeg. A XIV. ker. tanács ennyi idő alatt már módot találhatott volna arra, hogy javítson ezeken a mostoha körülményeken. Jól tudjuk, hogy a sportolók ilyen természetű óhaja komoly áldozatot követel, de kétségtelen az is, hogy a sportolók is áldozatot hoznak azért, hogy a kerület büszke lehessen sportolóira. Reméljük, hogy a tanács sportszerető vezetői hamarosan módot találnak arra, hogy felszámolják az eddigi hiányosságokat és a legközelebbi alkalommal beveszik költségvetésükbe az uszodához vezető utak javítását is.

(mécs)

Keresztrejtvény XVI.



Vízszintes: 1. **Amit új létesítményeink bizonyítanak.** (Folytatása a 35. függőleges. A 12. kockában kettős betű.) 13. Európai hegység. 14. Portugál gyarmat Indiában. 15. Férfinév becézve. 16. I-vel a közepén, nemrég zajlott le Varsóban. 17. Ravasz állat. 20. Ilyen örökös is van. 22. Építésügyi Minisztérium. 23. Pászka. 25. Perspektíva. 27. Vissza: mutatónévmás tárgyesetben. 28. Fonetikusan, zenei kifejezés. 30. Egy, németül. 31/a. Vissza: román pénznem. 32/a. Orosz férfinév. 33. Jó késnek van. 34. Névutó. 35. Időmérő, végek nélkül. 38. Női név. 39. Liba. 43. Kinek ad enni — más kifejezéssel. 44. Kanna. 45. Csapategység. 48. Ócska holmi fele. 49. R-rel, bolgár férfinév. 51. Vendéghaj. 53. „DICS" betűi felcserélve. 54. Fát vág. 56. Göröngy. 57. Fürge kis állat. 59. Vissza: kettő, idegen nyelven. 60. Női név, becézve. 61. Svéd pénzegység. 65. Végek nélküli tarka. 67. Szegecs. 69. Jószívű teszi. 70. L-betűvel a hajók veszedelme. 71. Sok asztalban van. 72. Ékezettel fa része. 73. Hozzátartozó. 77. Időhatározó.

Függőleges: 1. Ilyen műhely is van. 2. Erdélyi folyó. 3. A talp vége 4. Ilyen Fruska is van Jugoszláviában. 5. **Mozgalom a kocsik gyors be- és kirakására a vasúton.** (A 12. kockában kettős mássalhangzó van.) 6. A fa része. 7. A 48. vízszintes ikerszava. 8. Kicsinyítőképző. 9. Három felvidéki folyó neve, a harmadik előtt névelő. 10. Hatalmas keleti népköztársaság. 11. Kerti munkát végez. 12. Vissza: Fejfára írják. 18. Lásd: 8. függőlegest. 19. **Harcunk ...** 20. Képkiállításon. 21. I-vel, híres vasúti nemzetközi fuvarozási egyezmény rövidítése. 23. A volt Nyulak szigete. 24. Zentai Ferenc. 25. Latin személyes névmás. 26. **Ilyen fegyelem is van.** 29. Győzelem. 31. Igekötő. 32. E. L. 35. **Az 1-es vízszintes folytatása.** 36. Olasz pénzegység. 37. O. E. 40. Nem régi. 41. Esőben áll. 42. Nérónak meggyűlt a baja a .... 46. Könyvet forgat. 47. Piperecikk márka. 50. Nagy magyar költő. 52. Ilyen szakállú Frigyes is volt. 55. Labdarúgó teszi. 58. O-betűvel híres gumitalp és sarok márka, a múltban. 60. Világhírű holland úszónő. 62 Madár. 63. Nagy színész volt. (I = Y.) 64. Szibériai folyó. 66. Egy ország fővárosa. 68. Vissza: szalad. 71. Geometriai mértékegység. 74. Ásvány. 75. U-val a közepén, víz van benne. 76. Vissza: nem rossz.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 5, 19, 26, 35. Beküldési határidő: szeptember 22. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XV. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Gyorsan, pontosan, gazdaságosan. Szolnoki fűtőház. Áthaladással. Kocsirendező.

Könyvet nyertek: Mesterházy László MÁV Pft. Főnökség, Székesfehérvár; Kiss János, Bp., IX., Bokréta u. 29.; Szegvári Rózsa, Miskolc, Debreceni út 4.; Pócza Gyuláné főir. kez. GySEV Igazgatóság, Sopron.

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317. 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Van miről beszélni

A fűtőházi vágányon pályamunkások dolgoznak. Ritmikusan csattognak a krampácsok a talpfák közötti zúzott köveken. *Kollár József* egy kicsit megáll, keze fejével végigtörli a homlokát, tekintete ráesik a szomszédja lábán feszülő gumicsizmára. Jó csizma — gondolja — pláne itt, ahol minden csupa víz, csupa sár, szinte elnyeli az embert.

Két napig eső esett, de itt egyébként is állandó a sár, mert a mozdonyokból ezen a helyen engedik le a vizet.

Kollár talán végig sem gondolja és már mondja is:

— *Igazán adhatnának mindenkinek gumicsizmát, aki ilyen helyen dolgozik* — hangja keserű, az ő lábán nincs csizma.

— *Tudod jól, ez sem a pft-é, a fűtőház adta kölcsön, de nem jutott mindenkinek...* — magyarázkodik *Szvák János.*

— *De miért nem jutott? Miért nincs vagy hat pár a pft-nek, hogy ilyen munkához kiadhassák? Megéremelnénk.*

A csoport másik két csizmanélkülije is leteszi a szerszámját. Feszült a levegő, egy pillanat és kinyílik a panaszzsilip. Akkor aztán hallgathasz Szvák János népnevelő gumicsizmáról, Kollár posztóruhájáról, a készenlétről, mely az ő csoportjuknál legtöbbször vasárnapra esik.

Építünk, szépítünk

Szvák is leteszi a krampácsot.

— *Emlékszem, valamikor örültem volna, ha dolgozhatok — még mezítláb is. Sokat voltam munkanélkül. De ez a csizmadolog nem igazságos, szólok este a főnöknek, mit lehetne tenni.*

A feszültség enged, Szvák elvtárs folytatja. — Azelőtt apámat szidtam, minek vagyok én? Nyomorúságnak? Pedig tudtam, nem ő tehet róla! Szeretett ő mind a tizenkettőnket, legalább úgy, mint én a magam öt gyerekét. De ő hiába szeretett, ötöt a „béke", hármat pedig a háború vitt el közülünk. Mert az olyan „béke" volt, hogy nem volt munka, egyiket tüdeje vitte a sírba, négyet pedig más betegség. Nem tellett orvosra.

— Az enyémek milyen egészségesek. *Mária* most lett vasúti tiszt, *Kati* gyors- és gépíró, *Klári* gyárban dolgozik, *Gabriella* a pályafenntartásnál, a kicsi meg iskolába jár.

— *Iskola... a nevemet alig tudtam leírni — szólal meg Szabó János. Most meg mind a tíz gyermekem okosabb lesz, mint én — mosolyodik el. Három gyerek már keres. Az asszony lányom igaz, nehezen él, a férje egyetemista, de más gond ez, mint az enyém volt! Férje 500 forint ösztöndíjat kap és ha végez, tanár lesz. Lám, mi lehet a magunkfajtából...*

Alig telt el 5—6 perc és egészen megváltozott a hangulat. Idelátszik az emelkedő hatvani felvételi épület téglafala és ez is olyan biztató, jóleső látvány: *építünk.* És építettünk eddig is. Az elmúlt évben Hatvanban 900 000 forintos költséggel vasutas bölcsőde létesült, elkészült egy 12 és egy 8 lakásos vasutas lakóház, 1 850 000 forintot fordítottunk rá. Készen van már a 23-as pályamesteri szakasz oktatóterme, amely egyben kultúrterem is. De a pályafenntartási főnökség dolgozóié az új *selypi* és *vámosgyörki* laktanya is. Milyen jó érzés látni a vasutas gyermekeket a tiszta, szép bölcsődében. És a laktanyát, ahol munka után fürdő, fehér ágy várja a munkást.

Nem szégyen a tanulás

Megváltozott az élet. Igaz nem csupa napfény ma sem, szó sincs arról, hogy vége a gondoknak, tudja ezt Szvák János népnevelő is, de ő azt is látja, hogy más gondok ezek, mint amilyenek régen voltak. Erről beszél, erre emlékezteti munkatársait, közben pedig cselekedni igyekszik a meglévő hibák ellen. A gumicsizmáról beszélni fog a párttitkárral, *Béma* elvtárssal és a főnökséggel. A készenléti idő másforma beosztására is van javaslata.

A II-es pályamesteri szakaszon 75-en dolgoznak és csak 7 munkásnak nincs meg a szakvizsgája, ami feltétele a posztóruhának. Ezeket az embereket bátorítani, biztatni kell, hogy tanuljanak, hogy vizsgázzanak. Igaz, nem könnyű őket meggyőzni, mert idősebbek, nehezen veszik a könyvet a kezükbe. De az okos szó használ. *Komka Rezső* és *Horváth* János már elhatározta, hogy tanul, vizsgázik. El lehet ezt érni a többieknél is, és akkor mindenkinek meg lesz a posztóruhája, amelynek hiánya miatt ma még heten panaszkodnak.

Beszélgetni kell az emberekkel. Beszélgetni, magyarázni, mert nekünk van miről beszélni, van mivel büszkélkedni.

Nemzetközi ÉLET

Mit jelent a „zöld út" vasutasaink számára

— *Írta: Horst Baatz, a Fahrt Frei szerkesztője* —

A Német Demokratikus Köztársaság vasútain utazó közönség figyelmét egyre inkább magára vonja a vasutasok *„zöld út"*-versenye, amelyet ötven vonalon folytatnak, s amely szimbóluma a pontosságnak, a balesetmentességnek, a vonatok legnagyobb fokú kiterhelésének.

Nem véletlen, hogy a *„zöld út"* jelzés képviseli az eredményesebb munka jelképét vasutasaink számára: a pontos, gyors és racionális munkát. Ezért igyekezett minden vasutas 1953 óta életrehívni, kiterjeszteni a *„zöld út"*-mozgalmat.

A háború és Németország kettészakítottsága folytán megváltozott közlekedési viszonyok a Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak jó részét arra a kényelmes álláspontra késztették, hogy problémáikat rögtönzésekkel oldják meg, ami valósággal szokásukká vált. Sok szolgálati helyen az a felfogás uralkodott, hogy ez „nem megy másképp". Ez ellen az előítélet ellen hozták létre a *„zöld útért"* folyó harcot. Huszonhárom különösen fontos vonalon megindult a rendszeres harc a vonatok pontosabb közlekedéséért, a közlekedési balesetek számának gondos munka útján történő csökkentéséért és a tehervonatok jobb kiterheléséért. — Ott ahol a vasutasok munkájának középpontjában ez a verseny állott, a helyzet szemmelláthatólag megjavult. Így mindenekelőtt a Karl Marx-Stadt és Drezda körzetbeli középnémet vonalak jutottak az élre.

A munkaverseny a kezdeti időszakban még jelentékeny hiányosságokkal küzdött. Káros hatással volt rá, hogy egyes vonalak vasútigazgatási körzetek illetékességi határát vágták át. Ilyen körülmények között nehéz volt a felelősséget körülhatárolni. A területi igazgatási szervek nem vállalták a felelősséget a körzetükön kívül eső vonalszakasz ténykedéseiért. A hibákat a bírálat sem igen tudta mindig helyesen feltárni, mert a vonal-aktívák értekezletein gyakran éppen annak a dolgozónak kellett bírálatot gyakorolni, aki a hibákat elkövette. Azáltal, hogy az értékelést csupán abból a szempontból állapították meg, hogy a vonatok pontosan elérték-e rendeltetési állomásukat, a vasutasaink nem gondoltak arra, hogy munkájukat teljes összefüggésében nézzék.

A diszpécser-rendszer bevezetése — ez év elején, — mindezekben a kérdésekben alapvető változást idézett elő. A verseny eredményeit közvetlenül a diszpécser adatai tüntetik fel, anélkül, hogy külön versenystatisztikát kellene vezetni. Mivel a diszpécserszolgálat illetékességi körzete egybeesik az igazgatási körzetekkel, lehetségessé vált a munkaversenyt újonnan úgy megszervezni, hogy azok mindenkor egyazon igazgatási körzeten belül maradjanak. A munkaversenyben résztvevő vonalakat, üzemi nehézségeik és vonalhosszúk alapján két csoportba osztották. Az így körülhatárolt versenyvonalak számát ötvennyolcban szabták meg. A két csoport havi győzteseinek a Karl Marx, illetve a Friedrich Engels zászlót adományozta a vasutas-szakszervezet központi vezetősége.

A munkaversenyfeltételek is megváltoztak. Ezután nemcsak a tehervonatok kiterhelését veszik alapul, hanem a beállított mozdonyok és a vontatott tengelyek számát is. Hogy a vasútvonalak gazdaságos munkáját főtényezőnek ismerjék el, az új szabályok szerint a vonal csak akkor nyeri el a győzelmi zászlót, ha az illetékes igazgatási körzet a pénzügyi tervet minden részletében teljesítette. Ezzel elkerülhetővé vált, hogy a vasutas dolgozók egyéb munkák rovására, vagy azok elhanyagolásával érjék el eredményeiket a versenyben. Hasonlóan kölcsönhatás mutatkozik a diszpécserek munkaversenyében. Naponta megállapítják: ki a legjobb diszpécser és diszpécser-brigád. Ily módon teremtődnek meg a „zöld út" munkaverseny előfeltételei még a munkaversenyben részt nem vevő mellékvonalakon is.

Az új munkaversenyből egy tény kristályosodott ki: elsőrendű feladat, hogy a szomszédos igazgatási körzeteknek mindent a legnagyobb rendben adjanak át, hogy ezáltal biztosítsák a síma vasúti forgalom lebonyolítását. Ezzel a vasutasaink eleget tesznek Erwin Kramer elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság közlekedésügyi minisztere felhívásának is: a „Nagyobbfokú fegyelmet!" és „Küzdjetek a percekért" mozgalomban. A felhívást a miniszter még a nyári menetrend életbeléptetésekor intézte a vasutasokhoz. Azóta is példás eredményeket mutat fel a berlini vasutasság és a kelettengeri közlekedésben foglalkoztatott vasutasok kollektívája, akik a nyári és őszi forgalommal járó rendkívül magas követelményeknek eleget téve az első szakaszban, — elsőnek nyerték el a Karl Marx-, és a Friedrich Engels-zászlót.

Sokat sikerült elérnünk a „zöld út" munkaversennyel és még többet lehet majd elérni, ha a vasutasaink a baráti országok vasutasaival az eddiginél szorosabban kicserélik tapasztalataikat; azokkal, akik sokban azonos terepen haladnak velünk a szocializmus építése, a béke megvédése felé vezető úton.

TANULJON MINDEN PROPAGANDISTA

A pártoktatás jelentősége mindenekelőtt abban van, hogy a marxista—leninista elméletet, a munkásosztály forradalmi elméletét magyarázza a munkásosztálynak, elsősorban a munkásosztály élcsapata tagjainak. A propagandista nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a forradalmi osztály, a forradalmi elmélet birtokosává váljon. Rendkívül fontos ez, mert forradalmi elmélet nélkül nincs forradalmi mozgalom — tanította Lenin.

Az elmélet fontossága világosan rávilágít a pártpropaganda és ezen keresztül a propagandista munkájának nagy jelentőségére.

A propagandista képzettségétől, tudásától és lelkiismeretes munkájától függ a pártoktatás sikere.

A szocialista ideológia erősödése a munkásosztály sorai között visszahat a gazdasági építés sikerére. Az elmélet anyagi erővé válik, munkasikerekre lelkesít, elősegíti az osztályellenség elleni harcot.

De nemcsak a munkásosztálynak, a kapitalizmusnak is van „ideológiája". Ezt az ideológiát a kapitalizmus fejlődése hozta létre, és a kapitalista rendszer ezt az ideológiát napról napra szélesebb alapon újjátermelte és minden eszközzel (sajtó, egyház stb.) terjesztette és terjeszti ma is a tőkés országokban. A munkásosztály és a dolgozó parasztság helyzeténél fogva ellentétbe került az uralkodó tőkés renddel és annak ideológiájával — ez nyilvánult meg a jogaikért folytatott harcban —, de nem kerülték el és nem is kerülhették el a burzsoá világnézet mérgező, bénító hatását.

A burzsoá ideológia nálunk is érezteti hatását a dolgozók egyes rétegei között. Nem kis részben azért lehetséges ez, mert a szétzúzott, de meg nem semmisített burzsoázia, osztályidegen elemek ma is törekednek felújítani és terjeszteni a kapitalista világnézetet. Ezt a tevékenységet csak színvonalas pártmunkával lehet ellensúlyozni, legyőzni.

A propagandisták lankadatlan, szorgalmas tanulása, hozzáértő és eredményes munkája elengedhetetlen feltétele a tömegekért folyó harcnak, a szocialista építésnek.

A propagandista egyik vezetője a tőkés ideológia elleni, a szocializmus győzelméért folyó harcnak.

Éppen ezért minden propagandista kötelessége, hogy feladata komolyságának megfelelően készüljön fel az oktatási évben végzendő megtisztelő pártmegbízatására.

Ebben az évben a párt kiszélesítette a propagandisták felkészülésének lehetőségeit. A politikai osztályon tartott tanácskozásokon megbeszélték az oktatási évvel kapcsolatos kérdéseket, ugyanitt minden propagandista megkapta az „útmutatót" is, amely nagy vonalakban ismerteti a tanulmány tárgyát és részletezi a témákhoz szükséges irodalmat. Mindez nagy mértékben megkönnyíti a propagandisták munkáját. Most tehát a propagandisták közvetlenül a tanulással, a jegyzetkészítéssel foglalkozhatnak. A tervszerű munkához nélkülözhetetlen a tanulási terv, amely az oktatási év kezdetét megelőző hetekre időrendben sorakoztatja a szükséges irodalom feldolgozását. Ezért minden propagandista készítse el a tanulási tervét, mert csak ez biztosíthatja a jó felkészülését.

Természetesen a propagandistának meg kell tennie mindent azért is, hogy beszerezze a témákhoz szükséges irodalmat. Erre lehetőség nyílik egyeseknek saját könyvtárukból, másoknak a helyi könyvtárakból. A propagandistáknak tehát az irodalom és az idő biztosítva van arra, hogy felkészüljenek a soronlévő témák oktatására. Fokozott segítség, hogy a KV határozatából témánként 2—4 napig tartó tanfolyamok lesznek a politikai iskola és a marxizmus—leninizmus tanfolyamon, valamint a DISZ propagandistái számára.

A propagandisták munkájáért elsősorban a párt alapszervezete a felelős. A párttitkár és a pártvezetőség köteles elősegíteni a propagandisták felkészülését, ellenőrizni tanulásukat, segíteni és biztosítani a tanfolyamok rendszeres látogatását és a hallgatókkal való foglalkozást.

A propagandisták segítése nem kampányfeladat,

hanem állandó, egész évre szóló és már most hozzá kell kezdeni.

A pártoktatás minden párttag ügye, de sikerét a propagandista gondos felkészülése biztosítja. Tanuljon minden propagandista, hogy elősegíthesse pártunk nagy eszméinek terjedését, hogy tovább szilárduljon a nép hatalma hazánkban

Lechl Artúr

a vasút politikai főosztály munkatársa

Javult a termelési értekezletek színvonala Békéscsabán

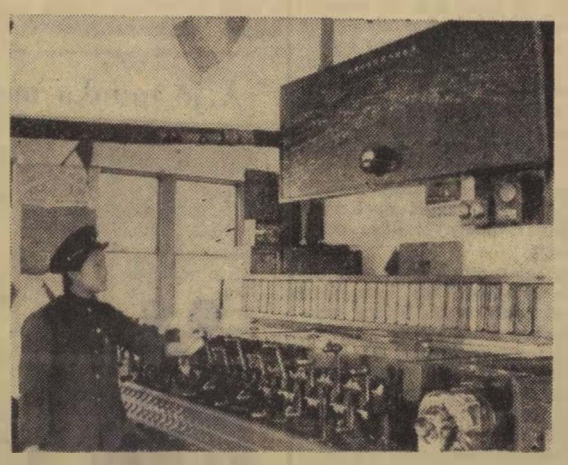
Sok függ attól, hogy egy-egy szolgálati helyen milyen a termelési értekezletek színvonala, hányan vesznek részt, hogyan szólnak hozzá a dolgozók a problémákhoz. Ennek szem előtt tartásával igyekszünk megszervezni termelési értekezleteinket. Ha összehasonlítást teszünk múltbani és legutóbbi termelési értekezleteink között, örömmel állapíthatjuk meg, hogy *a színvonal javulása jelentős.* Örömmel tapasztaltuk ezt a szeptemberi termelési értekezleten is. *Van ugyan még javítani való, különösen a kereskedelmi szolgálatnál, ahol csak mintegy harmadrésze jelent meg a dolgozóknak.* De a színvonal, mind a beszámolót, mind pedig a hozzászólásokat nézve, itt is kielégítő volt.

Az állomási dolgozók értekezletén harcos lendülettel tárgyalták meg az őszi forgalom tennivalóit. *Bereczki Imre* forgalmi szolgálattevő brigádjával együtt a szeptemberi tervek túlteljesítésére tett vállalást, különös tekintettel a menetrendszerinti közlekedésre. *Hajdú Béla* váltóőr *minden perc kihasználására* hívta fel dolgozótársait és felszólította a tolatásvezetőket, hogy időben értesítsék a váltóőröket a mozgásokról, mert sok esetben órák veszhetnek el egy-két perc késedelem miatt. *Tábor Lajos* váltóőr élesen elítélte a munkafegyelemlazítókat, köztük *Lukovszki István* kocsirendezőt, akinek fegyelmezetlensége akadályozza a tervteljesítést. A többi felszólalás is arról tanúskodott, hogy Békéscsaba állomás dolgozói tudják: minden erejüket latba kell vetni az őszi forgalom sikeréért.

Vajda János

ÚB-elnök

A DAIRENI PÁLYAUDVARON



A Kínai Népköztársaság jelentős pályaudvarai közé tartozik Dairen. Képünkön az állomás egyik váltóőrhelyének korszerű berendezését látjuk, a szolgálatot teljesítő kínai vasutas dolgozó nővel. (Újkina Hírügynökség képszolg.)

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A Riga és Kemer között lévő vonalat öt évvel ezelőtt villamosították. Naponta negyvenhárom pár villamosvontatású vonat jár itt és öt év alatt közel ötvenmillió utast szállítottak rajta.

★

A szovjet vasútmérnökök arra törekszenek, hogy a világítástechnikát mindinkább a közlekedés biztonságának szolgálatába állítsák. Ennek a munkának jelentős állomása, hogy sikerült olyan jelzőlámpát szerkeszteni, amelynek fénye egy—másfél kilométer távolságról is biztosan észlelhető. A kísérletek azt bizonyították, hogy a távolságot három kilométerre emelhetik és jó eredményekre számíthatnak ködös, esős időben a fényforrások erejének emelésénél.

★

JUGOSZLÁVIA

A jugoszláv nép régi álma teljesül azzal, hogy rövidesen megépítik a fővárost az Adriával összekötő legrövidebb vasútvonalat. A vonal Belgrád és Bari között ötszáztíz kilométer hosszú lesz. Az építkezéseket már megkezdték és előreláthatólag 1960-ra fejezik be.

FRANCIAORSZÁG

A francia parlamentben a kommunista képviselők a nemzetgyűlés elé terjesztették a vasutasok bérrendezési követelését. A javaslat szerint a legalacsonyabb fizetési kategóriákban havi 30 ezer frankot kapnának a vasutas dolgozók, míg minden más fokozatban 15 százalékos béremelést ír elő a tervezet. Hasonlóan emelnék a vasutas nyugdíjasok ellátási díjait. A francia vasutasok jól tudják, hogy a bérrendezés nem egyszerű napirendi kérdés, s azért bízták kommunistákra, mert tudatában vannak annak, hogy kemény harcok árán lehet csak elérni követeléseiket.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

A Köln—Gereon vasúti körzetben a dolgozók huszonnégyórás sztrájkot rendeztek. A sztrájkot minden műszak példásan betartotta. A szakszervezet kénytelen volt üzemi nagygyűlést egybehívni, ahol a vasutasok követelték a munkabéregyezmény azonnal felmondását, valamint azt, hogy lépjenek érintkezésbe a Német Demokratikus Köztársaság vasutas szakszervezetével, hozzanak létre küldöttségcseréket a két országrész vasutas dolgozói között.

„Mindenkihez jusson el a jó könyv"

Sokan kötöttek már egy életre szóló barátságot a könyvvel olyankor, amikor betegség, vagy baleset hosszabb-rövidebb időre az ágyhoz szögezte őket. Nem mindegy azonban, hogy a betegen fekvő dolgozó milyen könyvekkel ismerkedik meg, hogy a könyveket jóakaratú ismerősök szállítják-e számára, legtöbbször válogatás nélkül, vagy éppen ellenkezőleg, kiválogatva az idegeket izgató, romboló hatású, múltból „átmentett" ponyvaregényeket, vagy pedig megfelelő hozzáértéssel, irányítással, értékes, irodalmi színvonalú könyvekhez juttatva szerettetik meg vele az irodalmat. Seholsem olyan fontos talán, hogy a könyvtár munkája ne csak adminisztratív legyen, hanem egyúttal jó propagandát is jelentsen, mint a kórházakban.

Mi akadályozza a jó könyvpropagandát a MÁV kórházban

Ez a gondolat vezette a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetét* is, amikor gazdag könyvtárat rendezett be a MÁV Kórházban. Közel három és félezer szépirodalmi könyv sorakozik a MÁV Kórház könyvtárának polcain, s a könyvtár 25 „fiókkönyvtárat" lát el. A kórház osztályain állították fel ezeket a fiókkönyvtárakat, amelyeknek működését azonban meglehetősen homály fedi. Az osztályokra kiadott könyveket az ápolónők kezelik, néhányan valóban olyan lelkiismeretesen, hogy nem hagyják olvasnivaló nélkül betegeiket, törődnek kívánságaikkal, előjegyzési naplót vezetnek a legkeresettebb könyvekről. Ezeken az osztályokon nem is marad hatás nélkül a falra függesztett felhívás: *„Kérjünk könyvet az ápolónőtől!"* Vannak azonban olyan osztályok, kórtermek, ahol a betegek kénytelenek azt tapasztalni, hogy hasztalan próbálnának a felhívás szerint eljárni, mert mire a kétségtelenül ezer más teendővel elfoglalt ápolónőtől könyvet kapnának, addigra már gyógyultan elhagyták a kórházat. Persze ilyen körülmények között reménytelen lenne azt kérni az ápolónőktől, hogy statisztikát vezessenek a könyvforgalomról, illetve az olvasók számáról. Így aztán még megközelítő képet sem lehet nyerni arról, hány olvasója van a kórházi könyvtárnak, melyek a legolvasottabb könyvek.

Egy helyiség – két könyvtár

A könyvtáros, *Korbély Zsuzsanna* elvtársnő is szinte olvasóitól elszigetelten végzi munkáját. A könyvtárhelyiségbe a betegeknek tilos a belépés, mert ugyanitt van az orvosi szakkönyvtár és olvasóterem is, s a könyvet kereső betegek jövése-menése zavarná az orvosokat kutató munkájukban. De a könyvtárosnő sem mehet a betegek közé, mert akkor be kellene zárnia a könyvtár helyiségét, ez pedig ismét az orvosok munkáját akadályozná.

— A helyzeten csak az változtatna —, mondja *Korbély* elvtársnő —, ha külön lehetne költöztetni az orvosi és az irodalmi könyvtárt. A külön helyiségben rendes könyvtári órákat tudnék tartani a járóbetegek számára, fel tudnám keresni a fekvőbetegeket. A jelenlegi könyvtárhelyiség egyébként is szűk már a két, egyre bővülő könyvtár számára. A külön helyiség azonban nagy probléma, hasztalan próbáltam kérni a helyi pártszervezet és a szakszervezeti bizottság segítségét. A szakszervezet központjának és a Központi Egészségügyi Hivatalnak együttesen kellene valamilyen megoldást találnia.

A MÁV Kórház könyvtára kétségtelenül *csak akkor töltheti be hivatását, ha közelebb kerül az olvasókhoz:* a betegekhez és a kórház dolgozóihoz egyaránt. Bizonyos, hogy ez a helyiség kérdésén is múlik, de átmenetileg talán olyan megoldást is lehetne találni, hogy a hét bizonyos napjain, meghatározott időben *könyvtári órát* tartanának. Bizonyára a kutatómunkát folytató orvosok is beleegyeznének ebbe. Ezenkívül időszerű lenne a könyvtár felfrissítése is, mégpedig olyan formában, hogy a szakszervezet kultúrosztálya segítséget nyújtana a fölös példányban meglévő kötetek kicserélésére. Vannak könyvek, amelyekből 8—10 példány is van a polcokon. Ezeknek legalább a felét ki lehetne cserélni, s olyan vasúti könyvtáraknak adni, amelyeknek szüksége lenne rájuk.

A kórház pártszervezete állandóan figyelemmel kíséri a könyvtár munkáját, gyakran nyújt segítséget új könyvek beszerzéséhez. Hasonlóképpen foglalkozik a könyvtárral a szakszervezeti bizottság is. A közös cél az, hogy *„mindenkinek jusson jó könyv"*. Látogatásunk tapasztalatai alapján úgy módosíthatnánk ezt a jelszót, hogy *„mindenkihez jusson el a jó könyv"*. Ennek érdekében kell mielőbb újjászervezni a kórházi könyvtár munkáját, annyival is inkább, mert — mint *Korbély* elvtársnő is igen helytállóan megjegyezte —, a könyvtármunka, a jó könyvpropaganda egyúttal politikai, nevelőmunka is.

Üzemi bizottságaink harca a dolgozók újításainak bevezetéséért

Az újítómozgalom nagy segítséget jelent népgazdaságunk további fejlesztéséhez. Az újítóknak sok esetben mégis meg kell birkózniok a bürokráciával, az értetlenséggel, a közönnyel. Üzemi bizottságaink feladata segíteni az újítókat, megvédelmezni jogaikat. A Landler Jenő Járóműjavító üzemi bizottsága fontos feladatának tekinti az újítással való foglalkozást, védelmezi az újítók jogait, segíti őket munkájukban.

Gáncsoskodás helyett — segítséget

Sok újítás születik a Landler Jenő Járóműjavítóban. A dolgozók szívesen újítanak, mert látják, hogy munkájukat igénylik, megbecsülik, a megfelelő díjazás sem marad el és panaszaikkal nyugodtan fordulhatnak az ÜB-hez. Mégis előfordul olyan eset, hogy egyes újítások bevezetése, elfogadtatása nehézségekbe ütközik. Így történt ez Sármás Fülöppel, a 8. osztály dolgozójával is, aki hosszú idő óta foglalkozik egy nagyhorderejű újítással. Az örvénylő menetvágás módszereit kísérletezi Sármás elvtárs és olyan jó eredményeket ért el, hogy míg az Északi Járóműjavítóban az örvénylő menetvágással 130 méteresen vágnak és 7 fordulattal, addig ő már 210 méternél tart és 21 fordulattal végzi a menetvágást. Munkáját még nem fejezte be, sok nehézség elé állították. Nem engedték, hogy a munkaidő után ott maradjon, kísérletezzék. Egyesek azt is kifogásolták, hogy Sármás elvtárs igénybeveszi Vékony Gyula mérnök segítségét és így szerintük jogtalanul jut olyan előnyökhöz, melyet más nem élvezhet.

Az üzemi bizottság felfigyelt minderre. Értekezletet hívtak össze az érdekelt felek bevonásával és követelték, hogy gáncsoskodás helyett nyújtsanak teljes segítséget az újító számára. Azóta Sármás Fülöp nyugodtan dolgozhat az újításán és Vékony Gyula mérnök zavartalanul segítheti őt munkájában. Vékony elvtárs egyébként más újító munkáját is szívesen támogatja.

Zilahi Sándor hegesztő a raksúlyfelemeléssel kapcsolatosan nyújtott be újítást. A felsőbb szervek elutasították az ágytoktartók megerősítésére vonatkozó újítását. Az újító beletörődött az elutasításba. Az üzemi bizottság értékelte az újítást és a szakemberek bevonásával közösen megállapította, hogy az hasznothozó, jó újítás. Felszólították az újítót, hogy nyújtson be fellebbezést. Ez megtörtént. Most várják a felsőbb szervek válaszát. Az eset jó hatást váltott ki az újítók körében, akik látják, hogy az üzemi bizottság kiáll az igazuk mellett.

Nemrégen történt, hogy a szakszervezeti újítási bizottság egyik tagja, Lépő Ferenc elvtárs, aki egyébként országos hírű újító, meglátta az öntödében, hogy az öntővasakat az egyik öntő újonnan felhasználja. Kiszámította a gazdaságosságot és felhívta az öntő figyelmét: munkamódszerét adja be újításnak. Így is történt, az újítást elfogadták. Ez az eset is segítette a Landlerban az újítómozgalmat, mert a dolgozók tapasztalhatták, hogy érdemes törni a fejüket, újat alkotni, arra felfigyelnek, azt méltányolják.

Az üzemi bizottság most széleskörű újítási ankétot hívott össze, amelyet összeköt a társadalmi bírálattal. E téren kissé elhanyagolták a munkát, érzik is kárát. Most ezeket az ankétokat rendszeresítik, hogy az ország legnagyobb járóműjavítójában az eddiginél nagyobb lendületet adjanak az újítási mozgalomnak, hozzásegítsék a dolgozókat elmélyültebb, nagyobb hasznot hozó újítások megalkotásához.

Több mint négyezer tagja van a vasutas Kölcsönös Segítő Takarékpénztáraknak

Az elmúlt év júliusában alakult meg hazánkban az első *Kölcsönös Segítő Takarékpénztár* és az azóta eltelt egy év alatt üzemek, vállalatok dolgozói száz meg száz KST-t alakítottak.

A dolgozók megértették az egyéni takarékosság e fajtájának jelentőségét. A havi 10—20—30. forintok egy év alatt nagyobb bevásárlásra is elegendő összeggé szaporodnak, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy öt százalék kamat is jár a betétek után. Az az előnye is megvan e pénztáraknak, hogy a tag indokolt esetben félszázalékos kamattal kölcsönt kaphat.

A vasutas dolgozók az első KST-t a *Landler Jenő Járóműjavítóban* alakították 93 taggal. Ma már négyszáznál több tagjainak a száma. A Landler dolgozóinak példáját azóta sokan követték. Negyvenhat vasutas KST működik már az országban, a tagok száma meghaladja a négyezeret. Május végéig több, mint 300 000 forint kölcsönt folyósítottak a hozzájuk fordulóknak.

A Landler Járóműjavítóhoz —, amely már 100 000 forint kölcsönt folyósított tagjainak — hasonló jó eredménnyel működik a *miskolci* fűtőházé, amelynek taglétszáma meghaladja a kétszázat. A KST megszervezésében és jó munkájában nagy része van *Ruttkovszky* Antal elvtársnak, az ÜB elnökének.

Meghaladja a kétszázat a tagok száma *Pécs* állomáson is, ahol különösen *Somogyi* elvtárs buzgólkodik a további fejlesztésen. A *szegedi igazgatóság* dolgozóinak fele KST-tag és sok dolgozónak van még külön takarékbetétkönyve. A kisebb szolgálati helyek közül jó munkát végez *Sátoraljaújhely* állomás KST-je, amely az elsők között alakult és 75 tagja van. A *kaposvári fűtőháznál* a taglétszám 59, a nemrég alakult *sárospatakié* pedig 73.

A szervezésben jó munkát végez a budapesti területi bizottság. Itt működik a vasutas segítő pénztáraknak a fele. Az ellenkezőjét a szombathelyi példázza, összesen két KST-vel.

Ha szépek is az eddigi eredmények, vannak még nagylétszámú szolgálati helyek, ahol nincs KST. Ilyen például a Vasanyagjavító, Szombathely állomás és igazgatóság, Nagykanizsa állomás, a Déli- és a pécsi fűtőház.

Nincs igazuk azoknak az ÜB-elnököknek, akik húzódoznak a KST-k megszervezésétől, akik azzal érvelnek, hogy nem kell a dolgozóknak. Egy ideig a *Keleti fűtőházban* is ez volt a helyzet. De amikor látta az üzemi bizottság, hogy körülöttük virágzó KST-k működnek, *Kiss Lajos* elvtárs, ÜB-elnök elindította a szervezést és hamarosan 73 dolgozó választotta az egyéni takarékosság ilyenfajta útját. *Nyíregyháza* állomáson a dolgozók kezdeményezésére a napokban alakult meg a segítő takarékpénztár.

Mindezek azt bizonyítják, hogy a dolgozók látják, hogy a KST a javukat szolgálja. Egész biztos, hogy a negyvenhat szolgálati hely dolgozóinak példáját a közeljövőben újabb ezrek fogják követni.

Kétmilliárd-százmillió forint

Az idén a még hátralevő öt államkölcsön-sorsolással együtt 35-re emelkedik az államkölcsön-húzások száma. Az eddigi 30 sorsoláson 3 137 000 kötvénytulajdonos 1 177 000 000 forintot nyert és a névértékben kihúzott 3 617 000 kötvényre 696 000 000 forintot fizettek ki. Ez az összeg az év végéig megtartandó öt sorsoláson mintegy 240 000 000 forinttal emelkedik, s így az idei húzások eredményével együtt az államkölcsönökre visszafizetett összeg meghaladja a 2 100 000 000 forintot.

„A jó vasutas mindenhez ért"

— ezt akarja megvalósítani a kereskedelmi vonaloktatás rendszere

A kereskedelmi dolgozók már jól ismerik a vonali oktatótiszteket és a legtöbb helyen látják és értékelik, milyen segítséget kaptak a kis állomások az új oktatási formától. Hallottunk már olyan kijelentést, hogy célszerű lenne, ha a kereskedelmi vonaloktatás mintájára bevezetnék a forgalmi vonaloktatás rendszerét. Ez a kívánság a legjobb fokmérője annak, hogy a kis állomások dolgozói értékesnek,

hasznosnak tartják a vonali oktatást.

A kereskedelmi vonaloktatás rendszere új a vasútnál, az idén januárban vezették be. Legfontosabb feladata, hogy *a kis állomások kereskedelmi dolgozói állandó szakmai továbbképzésben részesüljenek.* A kisebb állomásokon nincsen kereskedelmi állomásfőnökhelyettes, a kereskedelmi dolgozók oktatását is az állomásfőnök végezte, s a tapasztalatok azt mutatták, hogy ilyen formán nem lehetett elérni a kívánt célt, az oktatás sokszor a rendeletek felolvasására szorítkozott.

A kereskedelmi vonaloktatók munkájáról *Gyuka Zoltán* elvtárssal, a budapesti igazgatóság oktatótisztjével beszélgettünk.

— A kereskedelmi vonaloktatók — mondotta — pontos ütemterv szerint látogatják állomásaikat. Nekem például huszonhat állomásom van, nagyrészük a szobi vonalon, s úgy kell az oktatásokat beosztani, hogy havonta kétszer minden állomásra el tudjak jutni. A kereskedelmi dolgozókat előre értesítjük, milyen napon, hány órakor tartjuk meg az oktatást. Az oktatásokon rendszeresen résztvesznek a személy- és árupénztárosok, valamint a raktárnokok, egyes alkalmakkor pedig a forgalmi dolgozók is.

— A kereskedelmi dolgozók kezén fordulnak meg a népgazdaság milliós értékei, tőlük függ

az áruk gyors fel- és leadása,

ők állnak közvetlen kapcsolatban a szállíttató felekkel, tehát számukra is éppen olyan fontos az utasítások, rendeletek alapos ismerete, mint a forgalmi, vagy vontatási dolgozók számára.

— A gazdaságos, időt, pénzt és árut kímélő munka valamenynyi kereskedelmi dolgozó elsőrendű kötelessége, de ilyen munkát csak akkor tud végezni, ha nemcsak az utasításokat ismeri, hanem tudatában van annak is, hogy a szocializmust építi. Ezért a kereskedelmi vonaloktató nemcsupán szakmai oktatásban kell, hogy részesítse a dolgozókat, hanem egyúttal *pedagógiai és népnevelőmunkát is kell végeznie.* Meg kell nyernie minden egyes dolgozó bizalmát. Munkánk sokrétűségére jellemző, hogy a pénztári zárlat pontos elkészítésének, a gondos mérlegelésnek, a jó raktárkezelésnek az oktatása mellett hasonló súlyt helyezünk arra is, hogy megszüntessük a munkaerővándorlást, az önkényes kilépéseket.

— Az őszi forgalomban *legfontosabb feladatunk*

a kocsifordulóidő csökkentése.

A kereskedelmi dolgozók úgy tudnak hozzájárulni ehhez, ha meggyorsítják a kocsik ki- és berakását, a lehető legjobban kihasználják a kocsik rakterületét. Ebből pedig következik, hogy mindezt csak a szállító felekkel együtt érhetik el, tehát elő kell segítenünk a komplexbrigádok munkáját, az új brigádok szervezését.

— Van azután még egy része a munkánknak, amit úgy tudnánk kifejezni, hogy hatnunk kell a dolgozók öntudatára is — mondja *Gyuka* elvtárs befejezésül — vagyis a kereskedelmi dolgozók, a személy- és árupénztárosok mindenben tudjanak gyors, pontos választ adni az utazóközönségnek, a feladóknak. Ismerjék a díjszabásokat, az útirányokat, hogy lássák az utasok, a szállítófelek: a jó vasutas mindenhez ért, minden kérdésben pontos felvilágosítást tud adni, tehát megérdemli a bizalmat.

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVÁT!

GÁZOLÁS

Új magyar film

A közlekedésrendészeti bíróság halálos kimenetelű gázolás ügyét tárgyalja. A hallgatóság feszülten figyel, vajon mi lesz az ítélet. A vádlottak padján feltűnően szép ifjú nő ül, s a tárgyalást vezető komoly, szemüveges, rokonszenves arcú bíró is fiatal.

Bendicsné Zenthe Judit a balesetet okozó gépkocsi vezetője — a bíró a tehetséges dr. Csanády András. A tárgyalóterem közönsége nem is sejti, milyen küzdelem dúl a férfi lelkében. Hivatása megköveteli tőle, hogy feltétlenül igazságos döntés szülessék, de mekkora a vádolása, hiszen az, aki felett ítélkeznie kell, élete nagy szerelme.

Hogyan lehetséges az, hogy most így áll egymással szemben ez a két ember?

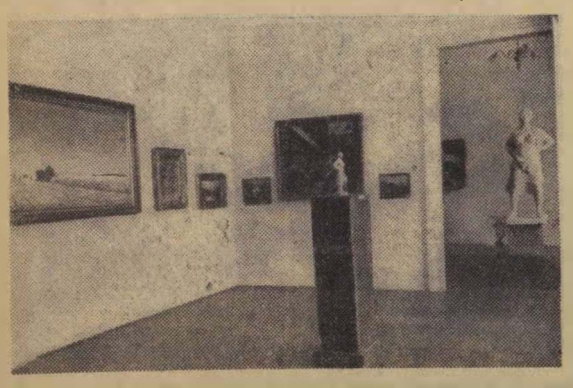
Judit hajdan igen gazdag rózsadombi „úricsalád" gyermeke; csak nemrég lett gépkocsivezető. A körülrajongott, szeszélyes fiatalasszony a sportegyesületben ismerkedik meg Csanádyval. A magános bíró rajongásig szereti Juditot s egyre növekvő boldogsággal úgy érzi, viszontszeretik. Ekkor egy este kedvese kétségbeesve közli: az AA 338-as rendszámú vállalati kocsival elgázolt egy idős munkásasszonyt. És a bíró — bár tudja, hogy helytelen, törvényellenes, amit tesz — maga veszi kezébe az ügyet. Lelkiismerete azonban nem hagyja nyugodni, a baleset legapróbb részleteit is ismerni szeretné.

A tárgyalás előtti éjszakán még egy kísérletet tesz Csanády, hogy kínos helyzetéből meneküljön. Felkeresi a közlekedésrendészeti bíróság elnökét, atyai jóbarátját dr. Pálházy Jenőt, s mindent őszintén elmond neki ugyanakkor kéri, mentse fel őt másnapi nehéz feladata alól, mást bízzon meg a Bendicsné ügyében kitűzött tárgyalás vezetésével. Pálházy döntése: Csanádynak kell ítélkeznie.

A fiatal bíró határozott: mindenképpen hű marad hivatásához a törvényességhez, az igazsághoz. A tárgyalás azután mindenre fény derül. A sofőrnő figyelmeztetés ellenére hibás fékkel indult el a garázsból, s nem hivatalos útra ment, volt szeretőjéhez, dr. Legéndihez sietett. Életében mindenkin keresztülgázolt ez a romlott, fiatal nő, aki útjában állt. Barátait, hódolóit hamis tanúzásra akarta bírni s még Csanádynak is hazudott egészen az utolsó pillanatig, csaknem magával rántva a becsületes embert is abba a fertőbe, amelyben ő és a hozzá hasonlók élnek. A közlekedési bíróság ítéletét egyetértéssel veszszük tudomásul: többévi börtönbüntetés halált okozó veszélyeztetés büntettéért.

H. E.

A művészet ma már a népé



A vasutas képzőművészeti kiállítások fokmérői munkás képzőművészeink fejlődésének — tükrei megváltozott életünknek.

(Kovács Géza felv.)

A „Tíz szabad esztendő"

című pályázat eredménye

A „Szocialista vasútért" szerkesztősége felszabadulásunk tizedik évfordulója és az ötödik vasutasnap tiszteletére „Tíz szabad esztendő" címmel pályázatot hirdetett.

A pályázatra beérkezett írások közül a bíráló bizottsága jutalmazásra a következő elvtársak írásait találta érdemesnek:

I. díj: 1000 Ft: Pokol Zoltán, Záhony.
II. díj: 500 Ft: Benedek Miklós, Miskolc.
III. díj 300 Ft: Gergely József, Rákosrendező.
IV—V. díj: 100—100 Ft: Sziládi Sándor, Szeged és Irló Gyula, Budapest.

Könyvet nyertek: Hofmann József, Veszprémvarsány, Szörényi Rezső, Szeged, Németh Pál, Szerencs, Téni Ferenc, Budapest, Farkas Lajos, Kaposvár, Varga István, Budapest, Nagy Sándor, Békéscsaba, Fehér László, Miskolc, Varsányi János, Miskolc, Madlen Mihály, Budapest.

Az első díjat nyert pályaművet jövő heti számunkban közöljük.

Ifjúsági élet

Sikeres munka, jó eredmény és „füstbe ment terv"

A DISZ II. kongresszusa óta gyorsan szalad az idő, de az eltelt hónapok nem múltak el nyomtalanul. A Petőfi DISZ-brigád ma is a verseny élén halad,

egy pillanatig sem tört meg munkalendülete.

Augusztusi teljesítményük 145 százalék volt, pedig jelenlegi munkájukat nehezebb körülmények között végzik, mint bármikor az eddigiek során.

A lelkesedéssel tehát nincs hiba, pedig volna rá okunk. El akartuk nyerni a DISZ Központi Vezetőség vándorzászlaját — *de sajnos, nem tudjuk, hogy áll ez a verseny, van-e reményünk a győzelemre.* Ugy gondoljuk, a többi vasutas DISZ-szervezeteknél is erősödött a munka, a zászló elnyeréséhez tehát nagyobb erőfeszítés kellene. De ezt csak gondoljuk. *Értékelés nélkül, a versenytársak eredményeinek tudta nélkül a mi versenyünk csak „poroszkálás", mert nincs, ami serkentene, nincs ami hajtana bennünket. Jó lenne tudni, miért nem értékelik rendszeresen a vörös vándorzászlóért folyó verseny állását?*

Jó volna tudni azt is, hogyan fejlődik máshol a szervezeti élet, amely szintén beleszámít a zászlóért folytatott versenybe. Mi most nagy figyelmet fordítunk a Petőfi iskolák előkészítésére. A pártszervezet segítségével már elbeszélgettünk valamennyi fiatallal a tanulás jelentőségéről és meghallgattuk véleményüket arról is,

hogyan lehetne színessé, érdekessé, vonzóvá tenni az oktatást.

Azt tervezzük, hogy *oktatás után* — az anyaggal kapcsolatosan — *irodalmi és történelmi esteket tartunk. Az utóbbin elbeszélgetünk majd nemzeti múltunk legszebb eseményeiről, melyeket versekkel és szépirodalmi felolvasásokkal illusztrálunk.*

Az utóbbi hetekben esti összejöveteleket is szervezünk a pályafenntartási főnökség épülete előtt a fák alatt. Beszélgetünk a munkáról, a nehézségekről, a feladatokról. Közben énekelünk, tanulunk régi és új munkásindulókat, vagy dallal kísérjük tánccsoportunk próbáit. Ezeken a beszélgetéseken sok új, érdekes terv születik.

Többek között itt határoztuk el, hogy *a télen korcsolyapályát építünk és jelmezes jégkarnevált tartunk. Színjátszócsoportunk betanul egy háromfelvonásos ifjúsági szindarabot. A közeli hegyekben szánkóversenyeket és hólabdacsatákat rendezünk.* Amíg azonban ezekből a tervekből valóság lesz, addig sem tétlenkedünk: már nagy létszámmal működik a MŐHOSZ-szal közösen létrehozott motorosköreink, melyet a DISZ II. kongresszusának tiszteletére kezdtünk szervezni. Labdarúgó csapatunk is szépen szerepel. Járunk kirándulni is — bár ez az a program, amelynek nagyrésze a nyár folyamán „füstbe ment".

Elképzelésünk az volt, hogy a legjobb ifjúmunkásokat tanulmányi kirándulásra visszük, megismertetjük velük hazánk legszebb tájait, dolgozó népünk nagyszerű alkotásait. De *az igazgatóság nem adott segítséget a szép terv megvalósításához, pedig csak vonatjegyet kértünk. A menetkedvezményi csoport bürokratikus hangú, hideg levélben utasította el kérésünket, és okát még csak meg sem indokolta.* Megvallom, ez az eljárás keserűséget okozott fiataljaink között.

Ha nem is kapunk a felsőbb szervektől támogatást, mi azért igyekszünk pártszervezetünk segítségével teljesíteni a kongresszus határozatát.

Valamennyi fiatalt beszerveztünk a DISZ-be,

és jó kapcsolatot építettünk ki a vasutas szülők — ma még iskolában tanuló — gyermekeivel. Ezen az úton kívánunk továbbra is haladni, de ahhoz, hogy újabb sikereket érjünk el, több segítség kellene a felsőbb szervektől, elsősorban a Politikai Osztály ifjúsági csoportjától.

Krizsán Erzsébet
a sátoraljaújhelyi pft. DISZ-szervezetének titkára

„Fel kell éledni, fel kell ébredni"

Komló állomás DISZ-szervezete az ötödik vasutasnapon vette át kiváló termelési eredménye jutalmaként a hazánkban járt Komszomol-küldöttség vándorzászlaját. A központi kiküldött, amikor ünnepélyesen átnyújtotta a zászlót, többek között ezeket mondotta: *„A Komszomol ajándékát termelési eredményeikkel nyerték el, de nem szervezeti életükkel. Fel kell ébredni, jó szervezeti életet kell teremteni."*

Ez a néhány szó tömören jellemezte a DISZ-szervezet munkáját, és úgy hatott a DISZ vezetőségére, mint valami jól csengő ébresztőóra.

A pártszervezet megvitatta a DISZ munkáját és határozatot hozott a DISZ munkájának megjavítására. *Novotny Károly* ifjú kommunistát a DISZ-be küldte dolgozni. A DISZ-vezetőség a párthatározat alapján megvizsgálta tevékenységét.

A határozat után a DISZ nagy figyelmet fordított a tagtoborzásra. *A vezetőségi tagok és az aktivisták jártak fiataltól fiatalhoz, akivel nem tudtak a munkahelyen beszélni, azt a lakásán keresték fel.* Beszélgettek a DISZ-ről, a fiatalok mai életéről és arról, hogyan élt a múltban az ifjúság.

A népnevelő munkához fokozott segítséget nyújtott a pártszervezet. *Az idősebb kommunisták is felkeresték a fiatalokat és elmondták nekik, hogyan éltek ők a múltban, milyen küzdelmes, reménytelen, keserű volt az ő életük.* Minden ilyen beszélgetésnek egy-egy újabb kitöltött belépési nyilatkozat volt az eredménye.

A szeptember 8-i taggyűlésen az eddigi négy-öt helyett 36 fiatal vett részt.

A taggyűlésen terveket készítettek, megvitatták az elkövetkezendő hónapok munkáját: *október végén családi estet rendez a DISZ-szervezet, melyen az újonnan alakult kultúrgárda adja a műsort. November 7-én emlékünnepélyt tartanak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére. A fenyőünnep alkalmából kultúrműsorral egybekötött „béke estet" tartanak és megajándékozzák a gyermekeket.*

Ilyen tervek hangzottak el ezen a taggyűlésen. Nem csoda, hogy hazafelé menet azt mondták a fiatalok: *érdemes volt résztvenni a taggyűlésen, érdemes DISZ-tagnak lenni.* És most, hogy a terv megvan és az egyezik a fiatalok kívánságaival, az a feladat, hogy bízzanak meg minden fiatalt olyan munkával, amely elősegíti a tervek maradéktalan végrehajtását.

Görbe Zoltán
tudósító

Ütközés

Kiállás vagy „kiállás"

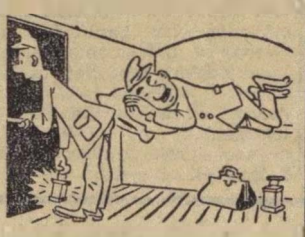
Budaörsön Kenesei Lajosné vonatmenesztő térfelvigyázó a gépmeneteket nem hajlandó a téren fogadni. Kijelentette, hogy a



jövőben sem fog kiállni, ha a gépmenet jön. Ha nem tudná, ezúton közöljük vele, hogy a kiállás ilyen fajtája nem egyenlő a téren való kiállással.

A „figyelmes" fékező

A 1790-es tehervonat vezetője megkérte az egyik fékezőt, hogy jöjjön a poggyászkocsiba és figyeljen addig, amíg ő egy kicsit



alszik. A fékező fékjét otthagyva olyan szorgalmasan figyelt, hogy nem vette észre a Kisújszálláson a poggyászkocsiba kerülő ellenőrző közegeket, akik felelősségre vonták mindkettőjüket. Máskor jobban kell figyelni.

A tevék is elkerülnék

Pestszentimre állomáson nincs ivóvíz. A vasutasok és az utasok egyaránt sérelmezik ezt, de a sérelem még nem fakasztott vi-



zet. Négy éve küldözgetik az igazgatósághoz a kérelmek özönét. Rossz nyelvek szerint a Szaharában is artézi kút csoboghatna ennyi idő alatt.

Érdemes jól dolgozni

Ki ne örülne egy új üzemrésznek, egy korszerű laktanyának, egy barátságos kultúrotthonnak. Mi, *Szeged* igazgatóság dolgozói csupán ebben az esztendőben több mint 90 millió felújítási és mintegy 8 millió forint beruházási összeget használtunk fel.

Békéscsaba fűtőháznál majdnem másfélmillió forintot költöttek korszerű öltöző és mosdó építésére. *Szeged-Rókus* állomáson 30 000 forintba került a munkásmelegedő létesítése. *Kecskeméten* a pályafenntartási dolgozóknak épült 400 000 forint költséggel öltöző és mosdó. Nehéz lenne felsorolni mi mindennel gazdagodott igazgatóságunk.

Uj létesítményeink azt hirdetik, hogy érdemes jól dolgozni, mert munkánk gyümölcsét nemcsak a boritékban levő összeg mutatja, hanem nagyszerű alkotásaink is, melyek a dolgozók életét teszik szebbé, könnyebbé.

Sziládi Sándor
Szeged.

HIREK

Én nem tehetek róla...

A dolog úgy kezdődött, hogy Balatonfőkajáron feltűnően sokáig állt augusztus 30-án az 1102-es vonat. Állt, mintha gyökeret vert volna, mint „aki" mitsem törődik az utasok türelmetlenségével. És az utasok, meg néhány hozzáértő vasutas egy rossz szót sem szóltak a mozdonyra — a forgalmat szidták. A forgalmat, amely nem biztosít zöld utat, amely „megfogta" a sebest.

S egyszerre kiderült, hogy a forgalomtól bizony nyargalhatna az 1102-es, ha vinné a mozdonya. De a mozdony állt. Szende elvtárs, az Északi Járóműjavító dolgozója idegesen ugrott fel a fülkében helyéről: A mozdonnyal van baj! — s már is szaladt előre a 324—646-os számot viselő mozdonyhoz, hogy segíthessen, ha tud. Nem tudott! A mozdonynak kiolvadt a bal első futókerék tengelyágya és a gép „fekve maradt".

Száz és száz utas topogott a helyén, nézte idegesen az óráját, mi lesz? A mozdonyvezető is ezt kérdezte, majd így szólt mentegetőzve: „Én nem tehetek róla, el sem tudom képzelni, hogyan történhetett." Segítsünk neki: nem gondozta becsületesen a mozdonyát. Ez az igazság. Erre talán azóta rájött a mozdonyvezető is és nemcsak erre, hanem arra is, hogy ilyen felelőtlen munkát nem tűr az őszi forgalom!

— Száz gyermek befogadására alkalmas, modern napközi otthon épült *Debrecenben* 1 millió 279 000 forint költséggel. *Nyíregyházán* 600 000 forintot fordítottak bölcsőde építésére ebben az esztendőben.

— A minisztériumok közötti vasúti szállítási verseny a második negyedévben a következőképpen alakult: a I. csoportban első a Vegyipari- és Energiaügyi Minisztérium, második a Szénbányászati Minisztérium. A II. csoportban első a Belkereskedelmi Minisztérium, második a Könnyűipari Minisztérium. Az említett minisztériumok szállítási szerveinek dolgozóit 9500 forint pénzjutalomban részesítette a közlekedés- és postaügyi miniszter.

— A nagycsaládos pályaőrök lakásának bővítésére 52 000 forintot fordítottak a porpác—hegyeshalmi vonalon 1955-ben.

— Az Ernst Múzeumban (VI., Nagymező utca 8.) megnyílt *Kazinczy János* és *Kling György* festőművészek műveinek kiállítása. Kling elvtárs a Vasutas Központi Képzőművészeti Iskola tanára. A kiállítás megtekinthető délelőtt 10 órától este 8 óráig.

— Új, ezerszemélyes öltözőt és mosdót adnak át a dolgozóknak szeptember 30-án, a *Hámán Kató Fűtőházban.* A létesítményt 1 200 000 forintos beruházással építették.

— Az összekapcsolt mozgalomról ankétot rendez a vasutasszakszervezet a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesülettel karöltve, szeptember 20-án fél 12 órakor a Vasutas Dolgozók Szakszervezete székházában.

— Laktanyák korszerűsítésére ebben az esztendőben 34 000 forintot költöttek *Kecskeméten.*

— Mozgó rakodásfőnökségi kirendeltségeket hívott életre a MÁV. E kirendeltségekhez 9—12 dolgozó tartozik, akiknek foglalkoztatását a vasút mindenekelőtt azoknál a fuvaroztatóknál teszi lehetővé, akik címére rakodási kapacitásukat meghaladó mennyiségben érkezik küldemény. A dolgozók munka utáni pihenését, szükség esetén meleg helyen való várakozását, jól felszerelt laktanyakocsik biztosítják.

— 50 000 forint költséggel tatarozzák a *tapolcai* vasutas kultúrotthont. A munkálatokat megkezdték.

— Kigyulladt a villany *Mohács* állomáson szeptember 15-én. A MÁV Villamosfenntartási Főnökség dolgozói terven felül végezték a szerelési munkákat.

— A teherkocsik átfutási idejét fél nappal csökkentették az Északi Járóműjavító dolgozói.

— 89 család üdült július 5-től szeptember 13-ig a Vasúti Főosztály korszerűen berendezett *balatonszemesi* családi üdülőjében.

— Székely Bertalan születésének 120. évfordulója alkalmából nagyszabású gyűjteményes kiállítást rendezett az Országos Szépművészeti Múzeum a Műcsarnokban. (XIV., Dózsa György út 37.) A kiállítás október 1-ig lesz nyitva. Megtekinthető délelőtt 10 órától este 10 óráig.

Elcserélném összkomfortos, nagyméretű MÁV-házban levő lakásomat 2 szoba összkomfortosért Budapesten, vagy környékén. Cím: IX., Gyáli út 15. I. épület, fszt. 4.

A Szombathelyi Törekvés bulgáriai túrájáról

Az elmúlt hónapban a Szombathelyi Törekvés SE bolgár túrán vett részt.

A magyar vasutas labdarúgócsapat tagjait a Bolgár Lokomotív SK. országos elnöksége fogadta meleg barátsággal. Első mérkőzésükön közepes formát mutatott a csapat. A *Szófiai Lokomotív* igen kemény, de végig sportszerű ellenfél volt. A mérkőzést több mint 10 000 lelkes néző előtt 1:0 arányban nyertük.

Bolgár barátaink mindent elkövettek, hogy jól érezzük magunkat, megmutattak a gyönyörű ország nevezetességeit. Egy alkalommal a Vitosa-hegyre vittek bennünket, ahonnan nagyszerű kilátás nyílik az esti villanyfényben úszó Szófiára. Később a Szófiától mintegy 40 kilométerre fekvő, Sztálin nevét viselő vízierőmű-rendszert tekintettük meg. Ez az erőmű termeli a főváros környékén lévő üzemek részére az elektromos áramot.

Szófiai mérkőzésünk után *Plovdivba* utaztunk, ahol részt vettünk a bolgár vasutasnap ünnepségein. A sportünnepség során csapatunk a Plovdivi Lokomotívval játszott. A mérkőzés mindvégig igen erős iramú, de sportszerű volt. Az eredmény döntetlen lett. Utána a városi pártbizottság és a Lokomotív vezetősége látott vendégül bennünket, majd csapatunk Burgaszba, a Fekete-tenger melletti kikötővárosba utazott.

Nem sokkal később Szófiában a népi demokratikus országok sportküldötteivel a testvéri államok sportkapcsolatainak fejlesztéséről tárgyaltunk. Miután érdemi tárgyalásokba nem bocsátkozhattam, az elhangzott javaslatokat, visszatérésem után közöltem a Törekvés országos elnökségével.

Burgaszba visszatérve, az ottani Lokomotívval mérkőzött csapatunk. A nehéztalajú pálya alaposan próbára tette mindkét csapat küzdőképességét. A mérkőzés után, — melyet 1:0 arányban nyertünk — a várostól 15 kilométerre lévő régi török fürdőbe látgattunk. Este megvendégeltek csapatunkat és másnap tovább utaztunk utolsó állomásunkra, **Russeba.** Itt a szakszervezet területi bizottságának elnöksége, a Lokomotív sportegyesület és a város vezetői fogadtak bennünket. Az itteni mérkőzést 2:1 arányban nyertük meg.

Bulgáriai utunk hozzájárult a bolgár—magyar barátság elmélyítéséhez. A bolgár népben hazáját és szabadságát szerető dolgos népet ismertük meg. Amerre csak jártunk hatalmas építkezések jelzik a szocialista hazát építő nép gigászi munkáját. Különösen szembetűnő a tisztaság, amelyet a városokban, üzemekben tapasztaltunk. Érdekességként elmondhatom, hogy ha valaki este például lámpa nélkül közlekedik kerékpárjával, azt leszállítják és figyelmeztetik, de ha valaki szemetel az utcán, vagy eldob egy darab papírt, azt a rendőr a helyszínen pénzbírsággal sújtja.

Alkalmam volt több helyen betekinteni a szakszervezeti munkába. Szembetűnő bolgár testvéreinknél, hogy mennyire jó a versenynyilvánosság, és milyen kitűnőek a dicsőségtáblák. A tisztasági verseny egyike a legfontosabb pontoknak. A bolgár állomások tisztán, rendezettek. A tisztasági versenyt összekötik az üzembiztonsággal, amire külön mozgalom is utal. A menetrendszerinti közlekedés fontos versenypont náluk. A vonatkésés majdnem ismeretlen fogalom Bulgáriában.

A magyar fiúk magatartása, fegyelme, nagymértékben emelte a magyar sport és művelőinek tekintélyét bolgár elvtársaink előtt. A részvevő elvtársak nevében lapunk hasábjain is köszönetet mondunk pártunknak, a szakszervezet elnökségének, hogy lehetővé tette számunkra a Bolgár Népköztársaságba való utazásunkat, a testvéri bolgár nép megismerését, látókörünk szélesítését. Hálánkat a munkában és sportban akarjuk leróni.

Szabadfi József,
a szombathelyi területi bizottság elnöke

Bolgár ünnepi est az Északi Járóműjavító kultúrotthonában

A bolgár nép felszabadulásának 11. évfordulója alkalmából a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége és a budapesti Bolgár Művelődési Intézet szeptember 11-én ünnepi estet rendezett az Északi Járóműjavító kultúrotthonában. A műsor kezdete előtt a nagyszámú közönség megtekintette a kultúrotthon folyosóin rendezett kiállítást, amely bemutatta a bolgár népművészet néhány jellegzetes, eredeti alkotását és színes reprodukciókban a bolgár népviseletet.

Az ünnepi estet a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége nevében *Gróf József* elvtárs, a budapesti területi bizottság elnöke nyitotta meg. Üdvözölte a megjelenteket, köztük a budapesti bolgár nagykövetség jelenlevő tagjait, valamint az Északi Járóműjavító által patronált Tiszapolgárdi Gépállomás dolgozóit. Utána *Szecsanov Ljuben* elvtárs, a budapesti Bolgár Művelődési Intézet igazgatója mondott beszédet. Rámutatott, hogy amint a magyar népnek 1945. április 4-e jelentette a szabadság felvirágzását, úgy a bolgár nép új életre születésének napja 1944. szeptember 9-e volt. Ezen a napon szabadította fel a győzedelmes szovjet hadsereg Bulgáriát, s a bolgár nép szinte még aznap megkezdte hazája forradalmi átalakítását. A magyar dolgozók előtt — mondotta — ismeretesek azok a hatalmas politikai, gazdasági és kulturális eredmények, amelyeket azóta a bolgár nép a Bolgár Kommunista Párt vezetésével kivívott.

A hatalmas tapssal fogadott ünnepi beszéd után *Kaszás István* elvtárs, a szakszervezet kultúrosztályának vezetője mondott beszédet, amelyben hangsúlyozta, hogy a magyar vasutas dolgozók szívből örülnek a bolgár nép hatalmas eredményeinek, hiszen ezek a közös célhoz, a szocializmus felépítéséhez viszik közelebb nemcsak a bolgár, hanem a magyar népet is. Törhetetlen hűséggel a Szovjetunióhoz, örök barátságban egymással, haladjon tovább a bolgár és a magyar nép a felemelkedés útján — mondotta befejezésül.

A gazdag ünnepi műsor keretében bolgár és magyar művészek léptek színpadra. A közönség nagy tetszéssel fogadta *Georgieva Emilia*, a szófiai Állami Operaház tagjának bolgár népdalait, *Marin Angelov* brácsaszámait, *Georgi Dimitrov Bocsov* harmonikán előadott bolgár és magyar népdalait. *Kun Zsuzsa* VIT-díjas és *Fülöp Viktor*, a Magyar Állami Operaház művészeinek balettszámait. *Komenzoli Mária* zongoraművésznő, a Bolgár Művelődési Intézet központi női tánccsoportjának bolgár népi táncait, valamint *Palotai Erzsi* előadóművészt, aki *Iszajev-* és *Vapcarov*-verseket szavalt. A műsort *Galaschek Ferenc* konferálta. A műsor második felében két bolgár kultúrfilm került vetítésre.

A kultúrház társalgója



Munka után ízlésesen berendezett kultúrszobák várják dolgozóinkat.

(Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapkiadó: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Népnevelő elvtársak! A párt szavát ti tolmácsoljátok a dolgozóknak!

Partunk és kormányunk felhívással fordult dolgozó népünkhöz: *mindenki saját erejéhez mérten jegyezzen békekölcsönt!*

A mi népünk az elmúlt tíz év alatt gazdája lett az országnak. Magunk teremtjük meg jobb, boldogabb életünket, *mi vagyunk felelősek mindazért, ami ebben az országban történik.* Nem mindegy számunkra és egyetlen dolgozó számára sem, hogy hogyan, milyen ütemben fejlődünk, lassan vagy gyorsabban haladunk-e előre a szocializmus építésének útján. Az a felelősség, amely valamennyi magyar dolgozóra hárul az ország jövőjéért, építéséért, meg kell hogy mutatkozzon most is, a VI. Békekölcsön jegyzés ideje alatt. Nem kevesebbről van szó, mint arról, hogy az általunk jegyzett békekölcsönnel továbbfejlődésünket, egész országunk és családunk szebb, boldogabb jövőjét segítjük elő.

Forintjaink testet öltöttek békeműveinkben

A kölcsönjegyzés sikere áldozatos munkát követel valamennyi népnevelőtől. Mint mindig, most a békekölcsönjegyzés ideje alatt is a népnevelőkön keresztül *a párt beszél a dolgozókhoz.* Meg kell magyaráznunk mindenkinek világosan és közérthetően, hogy miért van szükség békekölcsönjegyzésre, miért kéri kormányunk minden polgárától megtakarított forintjai egy részét. A népnevelők hivatottak arra, hogy a dolgozóknak ezt megmagyarázzák, mindenkivel megértessék. Beszéljenek arról, hogy az évek során jegyzett kölcsönök összegét bőségesen megtalálhatják a nagy építkezésekben, gyönyörű *Sztálinvárosunkban, Inota* égbeszökő hűtőtornyaiban, *Kazincbarcika* új házsoraiban, a vasút új sínpáraiban, új mozdonyaiban, új laktanyáiban, kultúrházaiban és bölcsődéiben, valamennyi vasúti építkezésben és drága hazánk, dolgos népünk ezernyi alkotásában.

Népnevelő elvtársaink agitációjuk során büszkén hirdessék elért eredményeinket, hisz mindez dolgozó népünk munkájának gyümölcse. Nincs olyan város, falu, szolgálati hely, nincs olyan dolgozó, aki a felszabadulás óta ezerszer ne bizonyosodott volna meg arról, hogy ez az ország a mi országunk, ez az ország nekünk épül. *Nincs olyan dolgozó, akinek ne történt volna olyan esemény családjában, amelyet fel tudunk használni agitációnknál.*

Minden népnevelőt a türelmesség, a sokoldalú bátor érvelés jellemezzen, beszélgetésük meghitt, őszinte tanácskozás, véleménycsere legyen a dolgozókkal. De amellett, hogy elmondják, mire fordítja államunk a kölcsönadott forintokat, ismertetik elért eredményeinket, beszélnek második ötéves tervünkről és megbeszélik a jegyzési összeget, *hallgassanak meg minden dolgozót,* kérjék ki véleményüket, segítsenek esetleges panaszaik orvoslásánál. Az elmúlt évek tapasztalatai arra figyelmeztetnek, hogy egyes népnevelők gyakran megfeledkeznek arról, hogy a népnevelő nemcsak a párt szavát tolmácsolja a dolgozóknak, hanem a dolgozók véleményét is a pártnak. Nem szabad előfordulnia olyan esetnek, hogy az agitátor ne hagyja szóhozjutni a dolgozót. A népnevelő elvtársak ne sajnálják az időt, a fáradságot a dolgozók által elmondott problémák elintézésére. Járjanak utána minden panasznak és sürgessék a jogos panaszok gyors elintézését.

A kölcsönjegyzés ideje alatt minden aktíva agitációs munkájára fokozott szükség van. Bár nem minden népnevelő, pártbizalmi és aktíva lesz jegyeztető, de ez nem azt jelenti, hogy az ő munkájukra nincsen szükség. *Politikai felvilágosító munkát minden aktívának, minden párttagnak végeznie kell.* Népnevelő, pártbizalmi elvtársak, segítsétek a jegyeztetőket, keressétek fel a körülöttetek lévő dolgozókat, beszélgessetek a jegyzés jelentőségéről *és jegyzéstekkel mutassatok példát arra, hogyan kell eleget tenni hazafias kötelességünknek.* Ezt várja a párt a propagandista elvtársaktól is. A propagandisták már tudják, hogy kiket nevelnek, oktatnak a soronlévő oktatási évben. A kölcsönjegyzés ideje alatt keressék fel hallgatóikat, beszélgessenek el velük a békekölcsönről, érdeklődjenek arról, hogyan és mennyit jegyeznek.

A népnevelők felkészültek a békekölcsönjegyzésre. Agitációs anyagokat tanulmányoztak, népnevelő tanfolyamon vettek részt, hogy úgy mondjuk: *bőven van agitációs érv a tarsolyukban.* Ez azonban nem elég. A jegyzés ideje alatt is az agitációs érveket állandóan újakkal kell bővíteni. Számtalan lehetőség nyílik erre: népszerűsíteni lehet a példamutatóan dolgozó és jegyző vasutasokat, az áldozatot vállaló kommunistákat és pártonkívülieket. De *használják fel az agitátorok a napi sajtót,* amely nap mint nap új és új agitációs érveket ad munkájukhoz.

Az ellenség nem alszik

A jegyzés ideje alatt nem lehet egyetlen pillanatra sem megfeledkezni az ellenségről, amely megpróbálja majd lekicsinyíteni elért eredményeinket és bizalmatlanságot kelteni további sikereink lehetőségéről. *Az ellenség minden igyekezete arra irányul majd, hogy csökkentse a dolgozók lelkesedését, alázza jövőbevetett hitüket.* A népnevelő elvtársaknak le kell leplezni az ellenséget, mert ellenséges elemeknek nincs helyük közöttünk!

Népnevelő elvtársak! A vasutas dolgozók az elmúlt tíz év alatt már sok csatát nyertek, s e csatákra a népnevelők áldozatos, fáradságot nem ismerő munkája lelkesített. *A párt azt kéri tőlünk, hogy ezt a csatát is nyerjük meg,* jegyezzen minden vasutas dolgozó békekölcsönt. A mi nagyszerű vasutasaink eddig is becsülettel helytálltak és helyt fognak állni most is a VI. Békekölcsön jegyzés sikeres végrehajtásával.

Tóth István
a vasút politikai főosztály munkatársa

A zászlót megőrizzük!

A Szombathelyi Járóműjavító fiataljai átvették a DISZ KV vándorzászlaját

Több mint fél éve készülnek erre a napra a járóműjavító fiataljai. Sok száz dolgos óra, megannyi izgalmas munkanap előzte meg ezt az ünnepséget, amely itt zajlik most a kultúrteremben. A Szombathelyi Járóműjavító diszesei több mint fél évvel ezelőtt elhatározták, hogy elnyerik a DISZ Központi Vezetőség vörös vándorzászlaját. Az elhatározás szilárd alapra épült: *az üzem közel 400 ifjúmunkása nagyban hozzájárult, hogy a vállalat 1954. végéig hét izben nyerte el az élüzem címet.*

A legjobbak között is az első

A fogadalom óta újabb sikerekkel gazdagodott az üzem története. A felszabadulási versenyben Vas megye pártbizottságának serlegét, negyedévkor és félévkor pedig ismét — kilencedszer — az élüzem címet és most a DISZ Központi Vezetőség zászlaját nyerték el. Az utóbbi fél év sikerei meggyőzően hirdetik a DISZ munkájának eredményeit. A felszabadulási versenyben *Tischler József* és *Szenteleki László* DISZ-brigádjai haladtak az élen. De a többi fiatal között sem volt száz százalékon alul teljesítő, igazolatlanul mulasztó.

A DISZ II. kongresszusa újabb eredményekre lelkesített. A járóműjavítóban egyre-másra alakultak a DISZ-brigádok és *június végére már az ifjúmunkások többsége a 25 DISZ-brigádban dolgozott. A fiatalok átlagteljesítménye elérte a 120 százalékot és majdcsak valamennyi tagja lett az ifjúsági szövetségnek.*

Az üzemben öt DISZ-járőrt szerveztek. *A járőrök rövid idő alatt 19 000 forint megtakarításhoz segítették a vállalatot.* A VIT tiszteletére indított versenyben új iti-sztahanovistákat ünnepelt az üzem, köztük *Rákli Katalin* esztergályost, akit kiváló munkájáért a párt tagjelöltjei sorába is felvettek. *Horváth Ferencné* esztergályost bejegyezték a DISZ Dicsőség Könyvébe.

Tanítók és tanítványok

S most, a hosszú hónapok lelkes munkájának részvevői itt ülnek a teremben. Közöttük, velük az idősebb dolgozók, öreg pártmunkások örvendeznek, büszkélkednek — a tanítók, akik elősegítették, hogy a DISZ-szervezet a vörös zászló őrzője legyen. Itt van *Gabrusek Józsi* bácsi, a VIII. osztály fiataljainak „édesapja", akinek negyven éves munkásmúlt van a háta mögött. Sok fiatal között *Reseterics László* is neki köszönheti, hogy ma nem kell szégyenkeznie. Reseterics Laci-val még néhány hónappal ezelőtt sok baj volt. Gyakran gyártott selejtet és még gyakrabban késett a munkából. Gabrusek elvtárs többször beszélgetett vele —, de kevés sikerrel. Egyik reggel aztán ugyancsak meglepődött Laci: ahogy belépett a műhelybe, meglátta fényképét a faliújságon — a lemaradók között. Az öreg pártmunkás ismét hosszasan elbeszélgetett vele és azóta Laci mindennap pontos, nem gyárt selejtet, teljesítménye 130—135 százalék.

Reseterics László története nem egyedülálló a DISZ-szervezetben. Sokan, nagyon sokan váltak a félév alatt is jó munkásokká, lelkes DISZ-tagokká. Ezt fejezte ki *Egri Sándor* elvtárs, a DISZ Központi Vezetősége munkatársa ünnepi beszédében, amikor hangoztatta: *a termelési eredményekkel együtt nőtt, erősödött a DISZ politikai nevelőmunkája. A párt segítségével a DISZ vezetői fáradhatatlanul nevelték az ifjúmunkásokat . . .*

Viharzott a terem, dörgött a taps, amikor beszéde végeztével átnyújtotta a gyönyörű vörös vándorzászlót. Hát még amikor *Pjeczka Mátyás*, a budapesti MÁV Felépítményi Vasanyagjavító DISZ-titkára — akitől elnyerték a zászlót — kijelentette: *azt üzenik fiataljaink, miközben sok sikert kívánnak, hogy csak kölcsönadják a zászlót és egy fél év múlva jönnek érte! . . .*

Méltók lettünk a zászlóra!

Lőrincz Ernő DISZ-titkár így válaszolt: *mi pedig megfogadjuk, hogy a zászlót megőrizzük és ha eddig vándorzászló volt is, ezután nem fog vándorolni. Mindent elkövetünk, hogy méltóak legyünk a zászló őrzésére és tettekkel bizonyítjuk a jövőben is, hogy hűek vagyunk a párthoz, hűek vagyunk a néphez.*

Ifjúsági élet

Indítsanak mozgalmat a DISZ-fiatalok a kismozdonyok karbantartására

A vontatási szolgálat fiataljai országos aktivaértekezleten tárgyalták meg az őszi forgalom tennivalóit, azokat a feladatokat, amelyeknek végrehajtásához az ifjúság lelkesedése, tettrekészsége nagy lendítőerő.

Múlt és jelen

Az értekezlet előadója *Tölgyes Lajos* elvtárs, a 7. szakosztály vezetője több rendkívül fontos feladat középpontba állításával olyan útmutatást adott a fiataloknak, amelyeknek követése révén az őszi forgalom sikerének legeredményesebb részeseivé válhatnak. Előljáróban rámutatott arra az *óriási különbségre,* amely a régi világ fiatal mozdonyvezetői és a mai fiatal vontatási dolgozók között van *bánásmód, szolgálati beosztás, bérezés tekintetében.*

Rámutatott ezután Tölgyes elvtárs arra a hibára, hogy a kiváló fiatal mozdonyvezetőket nem népszerűsítik eléggé, nem beszélnek róluk, bármilyen szép teljesítményt érnek is el. *A jövőben ezen változtatni kell. A DISZ-szervezetek gondoskodjanak arról, hogy a kiváló DISZ-tag mozdonyvezetők neve a fűtőház legfeltűnőbb helyén ki legyen függesztve.* Természetesen nyilvánosságra kell hozni azt is, ha valaki mulasztást követ el.

A túlsúlyos mozgalom és a kisgépek karbantartása

A fűtőházi DISZ-szervezetek legfőbb feladata, hogy növeljék a fiatal mozdonyvezetők tudását és serkentsék őket a gyakorlati tapasztalatok megszerzésére. Az idei őszi forgalom legfőbb fegyvere, *a túlsúlyos mozgalom* eredményeinek és hiányosságainak ismertetésére tért át aztán az előadó és megállapította, hogy ez a rendkívül fontos mozgalom *nem fejlődik kellőképpen.* Kevés a túlsúlyos vonat, a kiterheletlen vonatok száma viszont annál nagyobb. *A miskolci mozdonybrigádok például az idén 32 000 tonnával kevesebb túlsúlyt vittek, mint a tavalyi hasonló időszakban.*

Arra hívta fel ezután nyomatékosan a fiatalok figyelmét Tölgyes elvtárs, hogy *ne csak a nagy gépeket igyekezzenek jól karbantartani, hanem a kisebbeket is. Kezdjünk mozgalmat a kis gépek tökéletes karbantartására és ezt a mozgalmat a DISZ vegye a kezébe!* A 7. szakosztály minden támogatást megad ehhez. Már intézkedés történt, hogy a fűtőházfőnökök a karbantartás jutalmazására szolgáló alapból *fokozott mértékben azokat részesítsék, akik az elhanyagolt kisgépeket rendbehozzák és állandóan jól karbantartják.*

A fűtőházfőnököknek minden más téren is kötelessége a DISZ-fiatalok támogatása. Támogassák mindenben a DISZ-szervezeteket, ne féljenek a fiataloktól, segítsék őket a szakmai, politikai műveltség megszerzésében egyaránt. A következő ötéves tervben nagyobb mértékben jelentkezik a Diesel-elektromos vontatás. Nemcsak Diesel-elektromos tolatógépek készülnek a vasút számára, hanem új típusú Diesel-elektromos gyorsvonati mozdonyok is. Még ebben az évben tizenöt új 375-ös és tizenhét 424-es gép hagyja el a gépgyárakat. — Azt javaslom azoknak a fűtőházfőnököknek, akiknek fűtőházába új gépet állomásítunk, hogy *azokból a legjobban dolgozó DISZ-fiataloknak osszanak ki egyet-egyet. Új gép a fiatal mozdonyvezető kezében!* A régi fiatalok vizsga után *legfeljebb csak új lapátot* kaptak. *Ebből is az ifjúság felé sugárzik az új élet minden szépsége és öröme. Fel tehát fiatal szívvel, de megfontolt ésszel, igazi DISZ-lendülettel a munkára!*

Csatlakozások a kisgépek karbantartási mozgalmához

Tölgyes elvtárs előadásához szinte felvillanyozva, tettvágytól eltelve, a problémákat minden oldalról komolyan megvitatva szóltak hozzá a fiatalok.

Takács Károly (Szeged) bejelentette: a maga és fiatal mozdonyvezető társai nevében *örömmel csatlakozik ahhoz az indítványhoz, hogy a kisebb gépeket is jól tartsák karban.* Ők ezt a 375-ös sorozatú mozdonyoknál már be is vezették. Ő a leggondosabban tartja karban 375—696 sorozatszámú gépét és karbantartási versenyre hívta ki a 424—030-as gép személyzetét. *Szántai* László (Szolnok) szóvátette, hogy a forgalom *„lenézi"* a 411-es gépeket és mindig megfogja őket, ha a 424-eseknek kell előnyt adni. Kérte, hogy segítsenek ezen a hátrányon. *Cserháti* Ferenc (Miskolc) a miskolciakat ért kritikára válaszolva kijelentette, hogy *túlsúlylemaradásukat rendkívül restellik.* Sokat tanácskoztak már erről. Tőlük indult ki a túlsúlyos mozgalom, részt akarnak venni továbbfejlesztésében is. A túlsúlylemaradás abból keletkezett, hogy nem volt vonatjuk. A személypályaudvar naponta két vonatot le fog mondani, hogy biztosítani tudja a túlsúlyt. *A miskolci fiatalok örömmel fogadják és megvalósítják Tölgyes elvtárs javaslatát az ifjúsági csoportra vonatkozólag.* Jelenleg öt ifibrigád dolgozik náluk. *A kismozdonyok karbantartására vonatkozó javaslatot szintén magukévá teszik.* Legutóbb már 376-os gépet küldtek a tisztasági és karbantartási versenyre. *Lazányi* József (Budapest—Ferencváros) kifogásolta, hogy nincsenek távolsági vonataik, forda nélkül járnak, emiatt visszaesett Ferencvárosban az 500 kilométeres mozgalom és a túlsúlytovábbítási mozgalom is pang. Kérte: *vizsgálják felül a ferencvárosi fűtőház vontatási viszonyait, mert a ferencvarosi fiatalok égnek a vágytól, hogy minél eredményesebben bekapcsolódhassanak a túlsúlytovábbítási és az 500 kilométeres mozgalomba.*

Szabó János (Budapest—Ferencváros), *Papp* elvtárs (Nyugati Műszak), *Fábián* István (Békéscsaba) kocsivizsgálók hangoztatták: úgy tudják, hogy ez vontatási és nem kizárólag mozdonyvezetői értekezlet, ők is a vontatáshoz tartoznak, mégsem esett róluk szó a beszámolóban, pedig ők is harcolnak az őszi forgalomért és útmutatást várnak munkájukhoz. A forgalom úgy sem becsüli meg őket eléggé. Szükségük lenne több szakkönyvre, hogy képezhessék magukat. *Darazsacz* Ferenc (Pécs) arról számolt be, hogy *öt DISZ-brigád működik náluk* a legszebb eredménnyel, a fűtőházfőnök messzemenő támogatásával.

Több felszólaló tett még szóvá megoldásra váró problémákat, végül *Preszlinger* Kurt (Szombathely) Tölgyes elvtárs egyik kritikájára válaszolva, hogy nem működik náluk DISZ-brigád, bejelentette: a *bírálat hatása alatt azóta három mozdonyvezető, két mozdonylakatos, egy kocsilakatos, és egy kocsitakarító DISZ-brigád* alakult a szombathelyi fűtőházban. *A szombathelyi fiatalok szintén örömmel csatlakoznak a kismozdonyok karbantartási mozgalmához.*

Tölgyes elvtárs részletesen válaszolt a felszólalásokra, egyebek között foglalkozott a kocsivizsgálók problémáival is. Az értekezlet *Fiók* János elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztálya vezetőjének zárószavaival ért véget. Fiók elvtárs felhívta a részvevőket, hogy odahaza *fűtőházi aktivaértekezleten tárgyalják meg az itt hallottak alapján a vontatási szolgalat fiataljainak az őszi forgalomban való részvételét.*

Tartsuk jól karban a kisgépeket

A pécsi fűtőház műszint értekezletén sok szó esett a kisebb típusú (II. osztályú) gépek karbantartásának fontosságáról és teljesítmény növelésének lehetőségeiről. A fűtőház párt- és DISZ szervezetének kezdeményezésére a pécsi fiatalok versenyre hívták az ország valamennyi fűtőházának másodrangú mozdonyán dolgozó személyzetet és DISZ brigádjait a mozdony karbantartás fokozására, a mozdonyteljesítmények növelésére.

A pécsi fűtőház mozdonyain dolgozo DISZ brigádok vállalják, hogy *mozdonyaikat állandóan jókarban és tisztán tartják, biztosítják, hogy az alkalmas legyen a menetrend függelék szerinti terhelés vontatási nehézmény nélküli továbbítására. Vállalják, hogy a kisebb fúvásokat, tömitetlenségeket maguk megszüntetik és a kisebb hibákat öntevékenyen kijavítják.*

A pécsi DISZ-esek javasolják, hogy az országos versenyt háromhavonként értékeljék a következő teljesítmények alapján:

1. Az egy mozdonyra eső kilométertervet legalább öt százalékkal túl kell teljesíteni. 2. antidur helyes alkalmazásával mozdonymosást csak a háromhavi és az időszakos vizsgálat alkalmával lehet végezni és a mozdonynak I. osztályzatot kell elérnie. 3. másodrangú mozdonyoknál a személyzet hibájából szolgálatképtelenség nem fordulhat elő.

A *„Tartsuk karban a kisgépeket"* mozgalommal a pécsi DISZ-isták elő kívánják segíteni az őszi és téli forgalom sikerét.

ÚJ MOZDONY — IFI MOZDONYVEZETŐ



Labáth János, a Hámán Kató Fűtőház kiváló mozdonyvezetője az idén gyártott 424-es mozdonyával egyre jobb teljesítménnyel járul hozzá őszi szállítási feladatainak végrehajtásához.
(Kovács Géza felv.)

Befejezés előtt a péceli betegotthon építése

— Ez volt a „hideg-terem” — mutat rá az építésvezető a könyvtár melletti szobára.

— Miért hívták így?

— Mert be volt vezetve a légcsatorna, de nem melegített valami nagyon. A kastélyban ugyanis légcsatornák vannak a falakban, és egy öntöttvaskályhában, úgynevezett ágyúkályhában fűtöttek.

A „kastély” udvarán vassal csörömpölnek. Odanézünk. Az építésvezető elneveti magát. Egy autóról radiátortesteket raknak le — nyilván a légcsatornák helyett.

Mert hogy eláruljuk, Pécelen vagyunk, Ráday gróf hajdani kastélyában. Tavaly augusztus óta megváltozott a kastély képe: leszedték róla a port, kicsínosították az ablakait, újrafestették a falait. Az elhagyatott grófi kastélyt visszaállították eredeti formájába, mivel műemlékké nyilvánították.

A kastély a vasutas dolgozók betegotthona lesz, s október végére át is adják rendeltetésének. A 140 ágyas betegotthont közel ötmillió forintos költséggel építik fel.

Járjuk a termeket. A társalgóban barokk kandallót látunk, amelynél valamikor *Vörösmarty* és *Petőfi* ült. Idejárt *Balassi* Bálint is, de több más ismert költő is megfordult e teremben. A falakon sértetlenek a görög mondavilágból vett fekete-fehér színű freskók.

Csodálatosan megőrízte a kastély a szebbnél szebb barokk-falfestményeket. Ilyenek vannak például a könyvtárhelyiségben is. A füsttől megtisztított falakról előbukkannak a régi idők képei.

— Mikor épült a kastély — kérdezzük.

— 1742-ben. Egyszer tűz rongálta, de ennek ellenére állta az idő viszontagságait. Az igaz, hogy a falait erősre építették. Több mint kétszáz éve rakták le az alapzatát.

A hajdani könyvtár boltíves termében márványoszlopok tartják az emeletet.

A márványoszlopok között helyezik el az ebédlőasztalokat.

— Ez az étkező egyben múzeum is lesz! — mondják.

Megmutatják a „sötétpincét” is, amelyről egész sor történetet tudnak. Rablókat, betyárokat csuktak ide, amiről még *Jókai* Mór is írt. A pince igen erős falakkal és rácsokkal van elzárva a külvilágtól.

— A rácsok se közönséges rácsok, hanem egyedülálló barokkrácsok! — kapjuk a felvilágosítást.

Az épület homlokzatát nézzük. A kupolát most festik zöld színre. Ahogy a világossárga épület méltóságteljesen áll a templom tövében, úgy ül a tetején a zöld kupola, mint gyerek fején a sapka. Az újjáalakított és restaurált grófi kastély a legszebb magyar barokképületek közé tartozik.

Nyugodt vonalai, díszes kiképzései, kényelmes berendezései nyílván jó hatással lesznek a betegekre, akik novemberben már itt keresik gyógyulásukat.

Búcsúzóul ezt mondja az építésvezető:

— Ez az otthon nemcsak gyógyulást, hanem műélvezetet is nyújt majd a vasutas dolgozóknak.

M. F.

Mindennél többet mond

A vasúti munkának nagy jelentősége volt a múltban is, de a megbecsülésből nem sok jutott a vasút dolgozóinak.

A Horthy-rendszer lenézett, megalázott vasutasai nagy utat tettek meg a felszabadulás óta. Derekasan kivették részüket az újjáépítés hősi munkájából és megállják helyüket ma is, amikor épülő városainkhoz szállítják az anyagot, amikor a mezőgazdaság gazdag termését juttatják el a városba és viszik falura az ipar termékeit. Államunk megbecsüli a vasutasokat, dolgozó népünk szeretettel övezi a „közlekedés nagy futószalagának” munkásait. Csupán Miskolc igazgatóság területén hetvenen részesültek kormánykitüntetésben, 53-an kiváló és 105-en érdemes vasutasok lettek.

Érdemes jól dolgozni

De nemcsak a kitüntetéseken lehet lemérni államunk megbecsülését. Azok az új létesítmények, amelyekkel gazdagabbak lettünk, mind azt hirdetik: *érdemes jól dolgozni, érdemes államunkat támogatni.* Ebben az esztendőben több mint hétmillió forintot fordítottunk munkavédelmi- és munkásellátási építkezésekre. A vasút régi urainak kisebb gondja is nagyobb volt annál, hogy a munkában elgyötört emberek hogyan pihenik ki magukat. Mi azzal büszkélkedhetünk, hogy csak ebben az esztendőben kétmillió forintot fordítottunk laktanyák építésére. *Sorokságon, Kiscséripusztán, Polgárdiban, Fonyódon* és még négy helyen épült korszerű laktanya, vagy munkásszálló, nem is szólva arról, hogy hány laktanyát bővítettünk, csinosítottunk.

Négy és félmillió forintot költöttünk mosdók, öltözők építésére. Ki ne örülne a *Keleti*, vagy a *zalaegerszegi* fűtőházban, amikor a munka után felfrissülve lép ki a hideg-meleg vízzel felszerelt mosdóból.

A múltban bizalmas rendelet írta elő, hogy a vasúthoz nem szabad olyan munkást alkalmazni, akinek a felesége gyermeket vár. Bölcsőde, napközi ismeretlen volt a vasúton. Népi államunk mindent elkövet, hogy megkönnyítse a szülők munkáját. Legféltettebb kincsünkre, a gyermekre úgy vigyáznak a MÁV bölcsődékben és napköziotthonokban, mint a szemünk fényére. A közel három és félmillió költséggel épült *debreceni* napközi otthont, a *miskolci* és *nyiregyházi* bölcsődét ebben az esztendőben adtuk át rendeltetésének.

...hogy tovább szépüljön hazánk

Államunk nagy gondot fordít a dolgozók művelődésére, kulturális igényeik kielégítésére. A vasút területén 1955-ben több mint ötmillió forintot fordítottunk a kultúrotthonok bővítésére, csinosítására, a könyvtárak, művészeti csoportok fejlesztésére. Nyolc képzőművészeti iskolánkból nem egy országosan ismert képzőművészünk került ki. A szakszervezet zeneiskolájában az idén 650-en tanulnak. Hetvenezer szakkönyv segíti a dolgozók szakmai továbbképzését.

Nagy utat tettünk meg ebben az esztendőben is a nép jólétének emelése útján. Nem akarjuk ezt az iramot csökkenteni. Ezért segítjük most is államunkat, hogy tovább szépüljön hazánk, hogy még vidámabban, még boldogabban éljünk.

A mátészalkai vasutasok között

Este van... A mátészalkai állomáson kigyúlnak az ívlámpák. *Veres* Sándor jelvényes sztahanovista tolatásvezető brigádja most jelentkezik szolgálatra *Bugya* elvtársnál, az állomásfőnöknél. Itt van *Furkó* Kálmán oktatótiszt, *Ladányi* Lajos üzemgazdász, itt van a forgalmi szolgálattevő, a távirász és az éjjeli túr többi dolgozója is. Az éjszakai munkáról beszélgetnek, de a sztahanovista szint elérésének feltételei is szóba kerülnek.

Néhány perc mulva szétszélednek és a Veres-brigád átveszi a szolgálatot. A csapat mindenről pontosan tájékozott. Enélkül szinte tapodtat sem tehetnek.

Zúg a szél. Eső veri a városkát, az állomást. Előkerülnek az esőkabátok. A kézilámpák fénye sárgán imbolyog. Füttyszó hangzik. A 337-es személyzete jól bánik a géppel, derekasan húz kifelé.

Folyik a síktolatás. Mátészalkán nem könnyű az éjjeli munka. Vágányhálózata szűk, mindössze hat sínpáron rendezhetik a vonatokat. Az állomás *Ágerdőmajor* felőli vége a lejtő miatt tolatásra alkalmatlan. Csak a *nyíregyházi* és *debreceni* vonal felőli részben lehet az elegy rendezését végezni.

Az állomáson teljes erővel folyik az őszi forgalom. A síktolatást megállásos szalasztással kell végezniök, mert nem használhatják a lökéssorozatos tolatási módszert — annak ellenére, hogy az gyorsabb és gazdaságosabb lenne — mert a kihúzó vágány feletti híd akadályozza a kiakasztó dorong használatát. Enélkül pedig nincs lökéssorozatos szalasztás.

Az éjjeli munka menete összeszokott, a munkafegyelem példás a technológiai fegyelmet ismerő és azt betartó dolgozókra vall. *Fábián* Sándor kétszeres jelvényes sztahanovista tolatásvezető szorgalmasan tanítia a fiatalokat. *Veres* Sándor is az ő tanítványa, akinek brigádja az utolsó dekádban 121 százalékos teljesítménnyel dolgozott.

Az állomás valamennyi dolgozójának jó munkáját bizonyítia hogy az őszi forgalom harcaiban, három hónap óta a sztahanovista szint valamennyi tényezőjét túlszárnyalják.

Két esztendeje nem volt baleset, három éve nem nyult itt öntudatlan, magáról megfeledkezett dolgozó áruhoz. Féltik, óvják a nép vagyonát.

Hogyan ápolják ezt a kitűnő szellemet? Példás a politikai és szakmai nevelőmunka. Közel háromszáz ember dolgozik itt. Oktatási eredményük 3.7, az oktatáson való megjelenés eléri a 98 százalékot, a munkafegyelemsértések aránya 0.3 százalék. Így meg lehet érteni, hogy hetven okleveles, tizenkét jelvényes sztahanovista, két kiváló dolgozó, egy kiváló és egy érdemes vasutas dolgozik az állomáson.

A székesfehérvári új létesítmények bizalommal töltik el dolgozóinkat

Székesfehérvár korszerű felvételi épületének hatalmas tömbje már csak utolsó simításra vár. A város felőli előteret már egyengetik, rövidesen gyönyörű park terül el előtte. Különösen a régi vasutasok, azok, akik összehasonlítást tudnak tenni a múlt és a jelen viszonyai között. Látható megelégedettséggel pihennek le a vonatkísérő és vontatási laktanya újonan létesített épületében, étkeznek az ország legjobban felszerelt üzemi étkezdéjében.

Gondolhatott-e a múltban raktári munkás, vagy kocsirendező arra, hogy külön mosdó és fürdő álljon rendelkezésére munkája végeztével? Kultúrváróterem, gócponti könyvtár, üzemorvosi rendelő, víztorony modern őrhelyek és váltóőr tornyok épültek az utóbbi években.

Ami talán legjobban mutatja a hatalmas fejlődést: sokmillió forintos költséggel itt építette fel népi államunk az ország, s egyben Közép-Európa legkorszerűbb, önműködő biztosítóberendezését.

Gyorsabban, biztonságosabban

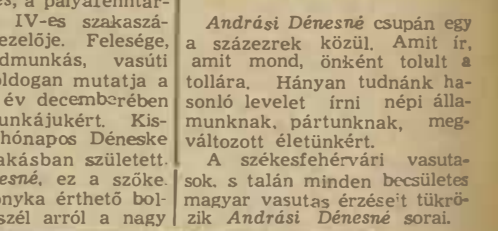
Kolláth János elvtárs, rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Kozola* István tornyos térfelvigyázó parancsnokolnak most itt. Csupán a budapesti oldalon hatvankét váltóra vigyáz *Kozola* István. A fiatal váltóőr boldogan végzi itt a szolgálatát. Azelőtt naponta 15—20 kilométert kellett szaladgálniuk váltótól-váltóig. Most a váltóállítást egy ragyogóan tiszta szolgálati helyen olyan táblán végzi — gombnyomásra —, ahol maga előtt látja az állomás vágányhálózatát, a rajta haladó szerelvényeket és gépeket áramlásszerűen mutató fénynyilakkal. Ezzel a berendezéssel rendkívül nehéz munkától mentesítette kormányunk a fehérvári vasutasok jó részét, ugyanakkor biztonságosabbá tette a szolgálatot, nem is szólva arról, hogy mintegy 40 százalékkal gyorsítja ez az őszi forgalom lebonyolítását.

Új raktárépület segíti a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak munkáját. A felszabadulás előtt tizenhat vágánya volt az állomásnak. A közelmúltban készült el az állomás négy új vágánya, és jelenleg még két új vágány fektetése van folyamatban. Ezzel összesen kétszeresére emelkedik az állomás vágányainak száma. Új oldal- és homlokrakodót, előrakodót is kapott Székesfehérvár és síktolatásra korszerűsített új kihúzóvágányt építettek.

Szép kultúrotthon és korszerű sportpálya teszi szebbé a fehérvári vasutasok életét. De mindezeken felül — ami talán még közelebbről érinti vasutasainkat — harmincnyolc családnak építettek öt nagyon szép vasutasházat az állomás tőszomszédságában, ahol minden család kétszobás, gázzal is ellátott lakásban lakik. És ez csak a kezdet.

„Köszönjük”

A Béke tér 3. alatti lakóépület egyik lakásában lakik *András Dénes*, a pályafenntartási főnökség IV-es szakaszának főirodakezelője. Felesége, a volt földmunkás, vasúti málházó, boldogan mutatja a lakást. Múlt év decemberében kapták jó munkájukért. Kisfiuk, a pár hónapos Déneske már az új lakásban született. *Andrási Dénesné*, ez a szőke, vasutas asszonyka érthető boldogsággal beszél arról a nagy változásról, amelyet élveznek. Azt is tudja, hogy kinek köszönheti mindezt. Azt mondja, hogy a „Szabad Nép”-nek is meg akarja írni, de előfizetője a vasutas újságnak is és éppen ezért mindjárt le is ül, s írja kis apró betűkkel:



Andrási Dénesné csupán egy a százezrek közül. Amit ír, amit mond, önként tolult a tollára. Hányan tudnánk hasonló levelet írni népi államunknak, pártunknak, megváltozott életünkért.

A székesfehérvári vasutasok, s talán minden becsületes magyar vasutas érzéseit tükrözik *Andrási Dénesné* sorai.

A szegedi MÁV rendelőintézet egy napja

Reggel hét óra. A szegedi MÁV rendelőintézet folyosóin még az „utolsó simításokat” végzi *Soós Pálné* takarítónő, amikor már jönnek az első betegek. *György Béla*, az igazgatóság dolgozója érkezik elsőnek a fogorvosi rendelőbe.

— Bizony, a fogkezelés nem kellemes, de még az a szerencse, hogy már korán reggel túleshet rajta az ember, mire a munkaidő megkezdődik, már el is felejti — mondja.

Nagy a forgalma a rendelőintézetnek. A fogászatot például naponta 100-120-an keresik fel.

— A betegek gyógyításához a legkorszerűbb orvosi berendezés áll rendelkezésre — mondja az intézet vezetőorvosa, *dr. Hedri Miklós.* — Néhány évvel ezelőtt még szűk kis helyiségben és igen kevés korszerű eszközzel kezdtük a munkát az intézetben. Ha visszatekintünk az 1949-et megelőző évekre, akkor látjuk igazán, hogy milyen nagyot változott a helyzet. A vasutas dolgozók akkor még nehéz körülmények között jutottak orvosi kezeléshez, kórházi ellátáshoz.

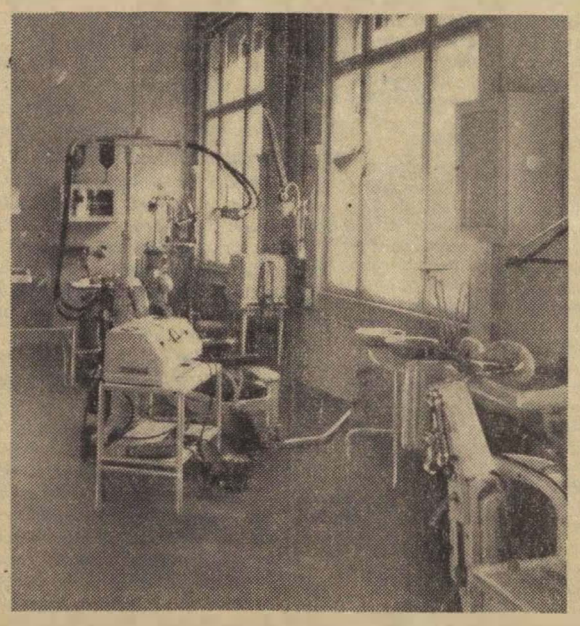
— Ma a dolgozó nép államának szerető gondoskodása nyomán korszerűen berendezett, valamennyi szakrendelést nyujtó, kórházi szinten álló rendelőintézetben a betegek mindent egy helyen találnak meg, ami szükséges a gyógyulásukhoz.

„Meseszerű” gyógyítás

A nagy feilődésről örömmel beszél *Trázer László*, az intézet gondnoka is. Büszkén mutatja a fogászati rendelőt, ahol három orvos egyszerre látja el a betegeket és a gyors gyógyulást a legkorszerűbb gépek, röntgen, rövidhullám, diatermia segíti elő.

Ha tovább megyünk az intézetben, eljutunk abba a helyiségbe, ahol a dolgozók kisgyermekei várnak a doktor bácsira, *dr. Baracs Marcell* gyermekorvosra. A környezet egyáltalán nem emlékeztet orvosi rendelőre, a falakat meseképek díszítik. A kis betegek érdeklődését kedvenc meséik illusztrációi kötik le, itt van a mackó a mézesüveggel, a varjú a sajttal, a bátor nyuszi, Ludas Matyi. Nem is félnek a kis páciensek, hiszen a gyógyítás „meseszerű”.

A belgyógyászati rendelőben *dr. Tényi Mária* orvosnő látja el a betegek orvosi kezelését. Éppen most lép ki a rendelőből *Bertók András* nyugdíjas, aki 38 évig dolgozott a vasútnál.



A legmodernebb gyógyászati eszközökkel szerelték fel a rendelőintézetet

— Az orvosok egyaránt szívükön viselik az öregek és fiatalok sorsát — mondja és gondosan elteszi a most kapott gyógyfürdő jegyeket, amelyeknek segítségével reumáját fogja enyhíteni.

— A betegek bizalommal keresik fel a rendelőintézetet. — mondja *dr. Hedri* főorvos. — Naponta 350-380 vasutas dolgozónak nyujtunk segítséget. A dolgozók is sokkal többet törődnek az egészségükkel, mint azelőtt. Ez orvosaink munkáját is megkönnyíti, mert könnyebb a betegséget csirájában elfojtani.

Az egészségügyi csoport *dr. Zápori Dezső* főorvos és *dr. Beretz Péter* főorvoshelyettes vezetésével gondoskodik a dolgozók egészségvédelméről, a betegek ellátásáról. A csoport szoros kapcsolatban a mindennapi élettel, a vasút időszerű problémáinak figyelembevételével végzi munkáját. Az őszi forgalom előtt például egészségügyi oktatásban részesítette a dolgozókat, s az előadások során felhívta a figyelmüket, hogy orvosi kezeltetésüket a lehetőség szerint még az őszi forgalom megindulása előtt végeztessék el, mert a nagy feladatokat egészséges, munkabíró embereknek kell megoldaniuk.

A szegedi és a környék vasutas dolgozói hálásak a gondoskodásért, a korszerű rendelőintézetért, amelynek orvosai és dolgozói fáradtságot nem ismerve végzik szép hivatásukat, a dolgozók egészségének védelmét.

Sziládi Sándor
Szeged

Gépesítjük a rakodást

A vasúton az egyik legnehezebb munka a rakodás. A tőkés világban nem sokat törődtek azzal, hogy a dolgozókat kiméljék, munkájukat megkönnyítsék, hiszen ha valaki kidőlt, a munkanélküliek hatalmas tömegéből, mindig lehetett pótolni.

A múlt bűneinek felszámolása során országunkban megindult a rakodások gépesítése, valamint olyan szociális létesítmények építése, amelyek a fizikai dolgozók munkájának megkönnyítését biztosítják.

Csupán a kereskedelmi szolgálat ebben az esztendőben közel húsz millió forintot fordított ilyen célokra. Ez évben helyezik üzembe *Kaposvárott* a korszerűen felszerelt 60 személyes munkásszállót, a rakodási főnökség dolgozói számára. A rakodáshoz 36 állomáson épül korszerű elektromos meghajtású daru.

Idén kerültek beszerzésre azok a kisméretű Vv 30-as típusú emelővillás targoncák első darabjai, amelyek arra is alkalmasak, hogy az árut a fedett kocsiban felemeljék és azokat közvetlenül a közúti szállítóeszközre rakják. 1955-ben *Záhony* állomáson öt szovjet és cseh gyártmányú exkavátort helyeztek üzembe. Ezek a nagyteljesítményu gépek az emberek százait kímélik meg a vasérc-átrakás nehéz munkájától.

Hogy a rakodó- és szállítógépek állandóan üzemképesek legyenek, javításukat és karbantartásukat zökkenőmentesen végezhessék, közel egymillió forintos beruházással biztosították a rakodógépkarbantartó műhelyek és akkumulátortöltő állomások üzemeltetéséhez szükséges gépek és munkaeszközök beszerzését. A nehézkes kézierővel üzemeltetett mérlegeket folyamatosan kicserélik korszerű villamos tehermentesítő szerkezettel ellátott mérlegekre.

Nem feledkezhetünk meg a darabáruk közkedvelt szállítóeszközéről, a kis szállítótartályokról sem, melyekből újabb 500 darabot helyeznek forgalomba a darabáru gyors, sérülésmentes, háztól házig szállítása érdekében.

— Örömnap a Debreceni Járműjavítóban. A IV. Békekölcsön harmadik sorsolásán *Varsányi* József 1200 forintot, *Szalóki* János mérnök és *Csáki* József lakatos 1000—1000 forintot nyertek. Egy dolgozónak háromszor 200, 11 dolgozónak kétszer 200 és 12 dolgozónak 200 forinttal húzták ki a kötvényét.

MELLÉKVONALAINKON:

KERESZTÜL A MÁTRÁN

Csodálatos tájon. medvehátú hegyek. mély bevágások között kanyarog a „mátrai vonal". A hegyekre kapaszkodó vonatok turistákat cipelnek, úttörőket visznek üdülni és a föld méhének gazdag kincseit szállítják kohóknak, gyáraknak. Az országnak egyedül ezen a táján látni „aranyvonatokat". — a recski aranybánya kincsét szállító szerelvényeket.

VERPELÉT

Kál-Kápolnán kezdjük útunkat. Az első megállónk *Verpelét*. A dohányáról híres község állomása most barna dohánylevél helyett paradicsomtól vöröslik. Ökrös szekereken tornyosulnak a ládák, melyeket perceken belül elnyelnek a vasúti kocsik. *Szeptember hónapban mintegy háromszáz kocsi paradicsomot, exportszőlőt és más egyéb gyümölcsöt rakodnak.*

Az állomáson nagy igyekezettel, sikeresen küzdenek a kocsitartózkodási és kocsikihasználási idő teljesítéséért. De kevésbé sikerül a kocsimozdítás tervének teljesítése. *„Sok az apró tétel, emiatt sok a tolatás, egy kocsit többször is be kell állitani"* — mondja *Gortavölgyi* Sándor állomásvezető. Aztán hozzáteszi: *lazítani kellene a kocsimozdítási egységidőt.*

Az utóbbi véleménnyel nem tudunk egyetérteni. Az állomás már nem egyszer teljesítette, sőt túlteljesítette a kocsimozdítás tervét és ha most nehezebben is megy, nem a „lazításon", hanem *azon kell gondolkodni, hogyan lehet fokozni a versenyt.*

RECSK-PARÁDFÜRDŐ

Recsk-Parádfürdő a szíve a mátrai vonalnak. Követ, téglát, tüzifát rakodnak és itt kerül vagonokba az ország egyetlen aranybányájának kincse, a péppé zúzott aranyérc is. Naponta 50-55 feladásos és közel ennyi leadásos kocsi a forgalom. A munka nehéz a mindössze százméter hosszú szűk rakodón.

Máshol hasonló körülmények között azzal fogadják az újságírót: *beruházás kellene, állomásbővités*. Itt azt mondják: *a lelkesedés kiegyenlíti a „szűk keresztmetszetet"*. Valóban négy forgalmista, három váltóőr és az állomásfőnök mellét (tehát majdcsak valamennyi dolgozóét) kíváló dolgozó jelvény ékesíti. Hat hónapja folyamatosan teljesítik az élüzem szintet.

— *Miért nem élüzem az állomás?* — kérdezzük.

— *Ezt mi is szeretnénk tudni.* — hangzik a furcsa válasz.

Az igazgatósági értékelés szerint minden hónapban túlteljesítették a követelményeket. Teljesítményüket a KPM 8 D osztálya vizsgálta felül — s utána nem kapták meg az élüzem címet. Állítólag nem volt tiszta az állomás.

Panaszuknak utánanéztünk a Vasúti Főosztályon. Hallgassuk meg a KPM 8 D osztály véleményét.

Gaidos Béla osztályvezető: — *Nem a tisztasággal volt baj. Recsk a kocsikirakási tervet nem tudta teljesiteni.*

Varga József intéző. versenyügyes: *a kocsikirakási tervet teljesitették, nem ez volt a baj. A jelentés így szól: „a kocsitartózkodás értékelésénél gyakran mutatkoznak eltérések, főleg a feladási kocsiórák összeadásánál, valamint a kocsifutásánkénti göngyölítésnél. Több esetben előfordult, hogy a kocsinemenkénti kocsiórák nem egyeznek keresztben az összkocsiórákkal. A felvételi tér előtti tisztaság erősen kifogásolható..."*

A jelentés szerint a bizonylati fegyelem laza, hiányos Recsken és eszerint jogosan estek el az élüzem címtől. De az állomás tisztaságáról a fenti jelentéstől eltérő véleményeket láttunk az állomás felügyeleti könyvében. A VI. hó 3-án és 17-én megtartott vizsgálatok szerint (egyiket a tisztiorvos, másikat az igazgatóság tartotta) *az állomás tiszta és rendes volt.* A 8/D osztály viszont július 26-án, a harmadik negyedévben (!) állapította meg, visszamenőleg, a „tisztaság kifogásolhatóságát". Igy hát ezzel a megállapítással lehetne vitatkozni. Mindenesetre úgy gondoljuk, hogy egy félévi jó munka után jogosan várják a recski vasutasok, hogy megtudják: *miért nem nyerték el az élüzem címet, hol kell javitaniuk munkájukon, hogy a következő negyedévben élüzem lehessenek.*

MÁTRABALLA

Mátraballára „csendes" időben érkezünk. A forgalom nem valami nagy, mégis rövid két hónap leforgása alatt kétízben szegték meg az állomáson az utasítást, melyből az egyik majdnem súlyos balesetet okozott. Úgylátszik *egyes forgalmi szolgálattevők „hadilábon" állnak az utasításokkal.* Ez egyben rávilágít arra is, hogy hibák vannak az oktatással, nem veszik komolyan a továbbképzést. Azt mondják gyakori, hogy *oktatás helyett bizonyos időközönként futólag felolvassák az összegyűlt rendelet-paksamétát.* Az igazgatóság illetékes osztályának mindenesetre több figyelmet kellene fordítani a mellékvonalakon történő oktatás ellenőrzésére és segítésére. Úgy gondoljuk, a forgalom biztonsága, a mellékvonalakon sem mellékes!

MÁTRAMINDSZENT

Mátramindszent állomást egy apró patak szeli keresztül. Kedves, szelíd patak így első látásra, ki hinné róla, hogy rakoncátlan is tud lenni és az elmult hónapban háromszor tört borsot a vasutasok orra alá. Hogy miként? A hegyekből lezúduló eső megduzzasztotta, ő meg nem férvén a „bőrébe" elöntötte az állomást. Így történt, hogy Mátramindszenten szokatlan „egyenruhában" fogadták a vonatot — *térdig felgyűrt nadrágban, mezitláb.* A történethez csak annyit: évek óta rakoncátlankodik a patak, vetkőzteti mezítlábra a vasutasokat és hordja tele iszappal a váltókat. *Ideje lenne szabályozni a patakot, mielőtt komolyabb kárt okoz.*

Az állomás nagy átmenő forgalmat bonyolít le, főleg Mátranovák és Kisterenye között. Zavarja a közlekedést hogy a Mátramindszent és Mátranovák közötti *hat kilométeres szakaszon még tavaly felénél abbahagyták a pálya átépitését és igy három kilométer hosszúságban alacsony maradt a pálya tengelynyomása. Emiatt gyakoriak az átrakások, nem tudnak a szénbányából túlsúlyos vonatokat küldeni és romlik a kocsiforduló idő is.* Hasonló a helyzet a *csipkési* bányával, ahol *mindössze 200 (!) méteres szakasz átépitése hiányzik.*

KISTERENYE

Kisterenye volt látogatásunk utolsó állomása. Az őszi forgalom feladatait itt is lelkesen végzik vasutasaink, de a pártpolitikai munkát és a szakoktatást helyiséghiány akadályozza. Az állomás dolgozói szerint volna megoldás: a felvételi épület két helyiségéből — mely jelenleg lakás — át lehetne költöztetni a lakókat a közeli MÁV lakóházakba, ahol két lakást szabaddá lehetne tenni és akkor lenne párthelyiség, DISZ-szoba és oktatóterem — ez pedig elősegítené a kisterenyei vasutasok uj munkasikereit.

Bánki Géza

HIREK

— **Korszerű MÁV jéggyárat** helyeznek üzembe ebben az esztendőben Hegyeshalom állomáson. Ugyancsak ebben az évben beszerzik egy Budapesten létesítendő jéggyár gépi berendezéseit is.

— **Harmincezer forint** költséggel tatarozzák *Székesfehérváron* a vasutas kultúrotthont.

— **Kimagasló teljesítmény.** *Szalánczi* András mozdonyvezető és *Kiss* Orbán fűtő a miskolci fűtőházból szeptember 12-től három túlsúlyos vonatot továbbított 1890 tonna túlsúllyal (57 százalék) *Berente—Miskolc* között a 411-027 számú mozdonnyal.

— **444 millió forintot** fordított államunk az elmúlt öt év alatt új vasútvonalak építésére. Ezenkívül 182 millió forintot második vágány építésére.

— **Az áruk minőségének megóvása** érdekében ebben az esztendőben hárommillió forint értékben építettek raktározási célokra barakképületeket.

— **Húsz darab 424-es** és 15 375-ös sorozatú mozdonyt kap a MÁV 1955-ben.

— **A IV. Békekölcsön** harmadik sorsolásán a debreceni fűtőházban huszonegy dolgozó 6800 forintot nyert.

— **Az elmúlt évben** 3 678 dolgozó és 140 vasutas gyermek üdült *Miskolc* igazgatóság területéről.

— **Helyszűke miatt** a „Tíz szabad esztendő" című pályázatunk I. díjat nyert pályaművét a jövőheti számunkban közöljük.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 2 szoba összkomfortos, MÁV házban lévő lakásomat Budapest belterületén 1—2—3 szobás összkomfortos lakásra. Cím: IX., Gyáli út 15/b. I. 8. Telefon: 139—967.

Két szobás összkomfortos első emeleti modern, új házban lévő lakásomat (Pesterzsébet, Csarnok téren) elcserélném hasonlóra belterületen, csak MÁV-dolgozóval. Cím: Nádudvari Árpád, Autófuvarozási Főnökség, Royal épület, III. emelet. Telefon: 421—981.

Elcserélném 4.70x5.80 méretű szoba, 3.25x5 méretű konyha, éléskamra és alkalmazotti szobából álló olcsóbérű, főbérleti utcai lakásomat 2 szoba összkomfortos, MÁV szolgálati lakásért. Cím: Tar Józsefné, XIII., Róbert Károly körút 74. I. 20. Telefon: 220—660/106, 15—80.

Németh István 5000 forintja

— *Még soha életemben nem volt ilyen szerencsém* — ez az első mondat, amit *Németh István*, Kelenföld-állomás kapusától hallunk. S többet, talán nem is kellene mondania, hisz öröme ott van az arcán, csillog a szemében, sugároz minden mozdulatából. Harminc éve dolgozik Kelenföldön, itt volt ifjú vasutas, itt kerültek az első ősz szálak hajába és itt érte meg az öregséget is. Ötvenhét éves, de most fiatalemberre emlékeztet. *„Mintha megváltozott volna Németh Pista bácsi"* — mondja a forgalmi szolgálattevő. Nem is lehet ezen csodálkozni — az öröm fiatalít, lelkesít. És Németh István elvtársnak nagy az öröme: *5000 forintot nyert a IV. Békekölcsön harmadik sorsolásán.*

A pénz még otthon lapul a szekrényben, de holnap már szép zománctűzhellyé, tüzelővé és két télikabáttá változik *Németh* néni, a 14 éves *Júlia* és a 19 éves *Mária* nagy örömére. Nagy gondtól szabadult meg egyszerre a család a váratlan nyeremény segítségével, hisz hetek óta számolgattak: hogyan gyűjtik össze a két kabát árát. Az új tűzhely szóba sem került, ez Németh néni közel tízéves álma, amely most hirtelen szinte álomszerűen válik valóra.

Számolgattak, de a számításból kimaradt a békekölcsön-kötvény. Annyira kimaradt, hogy hétfőn reggel el sem olvasták az újságban a nyereménylistát a kis bicskei házban. Németh István éppen szabadnapos volt, tett-vett reggeltől-estig a ház körül. Amikor kezdett már sötétedni, a régi tűzhelyen meg éppen készült a vacsora, egy nő állt meg a ház előtt. *Szabó Lidia* takarítónő, Kelenföld-állomásról.

— *Sógor! Sógor!* — kiáltotta be újjongva — *5000 forintot nyertek, kihúzták a kötvényét.*

Németh Imre ránézett a hírhozóra, rosszalóan megcsóválta a fejét, aztán rászólt szigorúan: *Ne tréfálj, nincs kedvem hozzá.*

— *Ejnye már* — mérgeskedett Lidia — *igazat mondok, az állomáson már mindenki tudja.*

Egyszerre felzsongott a ház, előkerült a kötvény, a szomszédból az újság, s perc múlva már az egész környék beszélte: *Németh István 5000 forintot nyert!*

Kisebbfajta ünnepségnek beillett, ahogy másnap Németh István elvtársat Kelenföldön fogadták. Szorongatták a kezét, gratuláltak, örültek vele együtt, s mást sem lehetett hallani, csak ezt: *jó helyre került a pénz, megérdemli, dolgos, becsületes ember.* S az egész kis csapat kísérte az idős kapust a postára pénzre váltani a 200 forintos, de most 5000 forintot érő kötvényt. Most kellene következni a legizgalmasabb pillanatnak, amikor Németh István átveszi nyereményét. Ez a pillanat azonban késlekedett. A posta megallapította, hogy a 32 366 sorozatú 49—50 sorszámú kötvény nyereménye mindössze 200 forint. No, lett erre zsivaly, megdöbbenés, szomorúság, néhány percig, míg aztán hirtelen kiderült, hogy bár az 50-es sorszám valóban 200 forintot, de a 49-es, az 5000-et nyert!...

Igy esett meg az, hogy Németh Imre kétszer örült az 5000 forintnak: amikor meglátta az újságban a kötvény számát és amikor rövid izgalom után végre kezében tartotta a vastag köteg százforintost.

Érdemes volt jegyezni!

Túlsúlyos vonatokkal szállítják a cukorrépát a GV mezőhegyesi dolgozói

Egész éjjel esett. *Szendrei* elvtárs, a *Gazdasági Vasút* mezőhegyesi vonalfőnökségének vezetője átázva, fáradtan ül le íróasztalához. *Kiss Lajos* üzemfőnökkel együtt kint volt a téren, estétől reggelig „hajtották" a répát. Meg is lett az eredménye: 81 vagon jött be s ezt az állomás dolgozói reggelre mind beállították a cukorgyári vágányokra, a nagy úsztatóhoz, meg az *Elfa*-készülékhez.

— Sietnünk kell — magyarázza az üzemfőnök —, mert a kései nyár következtében a tervezett augusztus 25-e helyett csak szeptember 9-én tudtuk megkezdeni a répaszállítást. A kender is megkésett, nem tudtuk teljesíteni augusztusi tervünket. Márpedig pótolnunk kell a lemaradást, ha december 20-ig — mint megfogadtuk — be akarjuk fejezni a kampányt. Dolgozóink november 7-e tiszteletére vállalták, hogy lehetőleg *már szeptemberben eltüntetik a hátrányt.*

Rövidebb idő alatt több munka

Nem könnyű munkát vállaltak a mezőhegyesiek. Az idei cukorrépatermés *20 százalékkal nagyobb*, mint a tavalyi és a nagyobb mennyiséget rövidebb idő alatt kell elszállítani. Napi 96—100 kocsi mozgatását jelenti ez csak a cukorrépánál a főnökség négy vonalának 160 kilométeres hálózatán. Ehhez jön a kender és a többi mezőgazdasági termény meg a nyolc pár személyvonattal (az őszi forgalomban vegyesvonattal) lebonyolítandó személyszállítás Mezőhegyes, Lökösháza—Mezőkovácsháza, Battonya—Dombiratos viszonylatban.

Jól dolgozik a műhely, pedig...

A fűtőházban *Hellvig Gyula* lakatos éppen a 291—032-es számú gép armaturáját javítja.

— Bizony, elég öreg gépek már ezek, majdnem öregebbek mint én, s elég sűrűn javításra szorulnak. De nem fognak ki rajtunk. Azt hiszem, nem érheti szó a ház elejét, jól felkészültünk az őszi forgalomra. *Még a nyáron kijavitottunk minden mozdonyt, minden kocsit,* csak három szorul még reparálásra, de ezekre nincs most szükség. Mire rájuk kerül a sor, ezek is elkészülnek.

Szegedi elvtárs fűtőházfőnök készséggel igazolja *Hellvig* elvtárs szavait. A javítóműhely valóban jól dolgozott. A kocsiműhely *14 darab tiztonnás új kocsival is gazdagította az állományt.*

Fodor elvtárs, műhelyfőnök elvezet a kocsijavítóhoz, hogy megmutassa, mit jelent a dolgozók teljesítménye. Valóban a legteljesebb elismerést érdemlik, hogy ebben a kocsijavítóműhelynek nevezett, *düledező, oldalfalak nélküli szinben* ilyen jó munkát végeznek. A szín kicsi, a munka legnagyobb része, akár esik, akár fúj, kint folyik a szabadban. *Éppen itt az ideje, hogy Mezőhegyes végre megkapja a korszerű kocsijavítót és jobb elhelyezést nyerjenek az időjárás viszontagságainak nagyon is kitett famegmunkáló gépek, villanyhegesztők, az Ajax-kalapács és egyéb berendezések.*

Az állomásépület falán lévő versenytábla szerint a forgalom teljesítményével egyelőre nincs mit dicsekedni. Még mindig ránnyomja bélyegét a szeptemberelei áruhiány. De vannak itt olyan számok, amelyeket érdemes feljegyezni. *Jenei János* mozdonyvezető például 25 százalékos, *Illyés Sándor* segédkezelő 19.2, *Rostás János* 23,6, *Szpluvák János* 22.9, *Szakál Gergely, Gregus András* 24 százalékos szénmegtakarítással büszkélkedhet.

Elterjedt a mezőhegyesi vontatási dolgozók között a túlsúlyos mozgalom, amelynek *Kőrösi András*, kétszeres sztahanovista érdemes vasutas, *Lóczi Pál* mozdonyvezető és *Garamvölgyi János* párttitkár, segédkezelő az élharcosa.

Az állomáson nemrég még baj volt a rakodási idővel, mert a cukorgyárnak és a kendergyárnak nem volt elegendő munkása a rakodáshoz, de ma már *teljesitik a kétórás rakodási időt. Fazekas János* kocsirendező, *Trócsányi Endre* forgalomirányító járnak elől a munkában.

Szávai Ernő elvtárs, a cukorgyár igazgatója elégedett a Gazdasági Vasút munkájával.

— *Ugy élünk, mint a házastársak* — mondja. — *Néha összezördülünk, de hamar helyreáll köztünk a megértés.*

Mezőhegyest gyakran emlegetik úgy, mint *az ország egyik legnagyobb éléstárát*, ahol bőviben van mindenféle mezőgazdasági termény. Ennek a gazdag vidéknek a szállítási teendőit látják el megelégedésre a Gazdasági Vasút dolgozói.

KERESZTREJTVÉNY XVII.

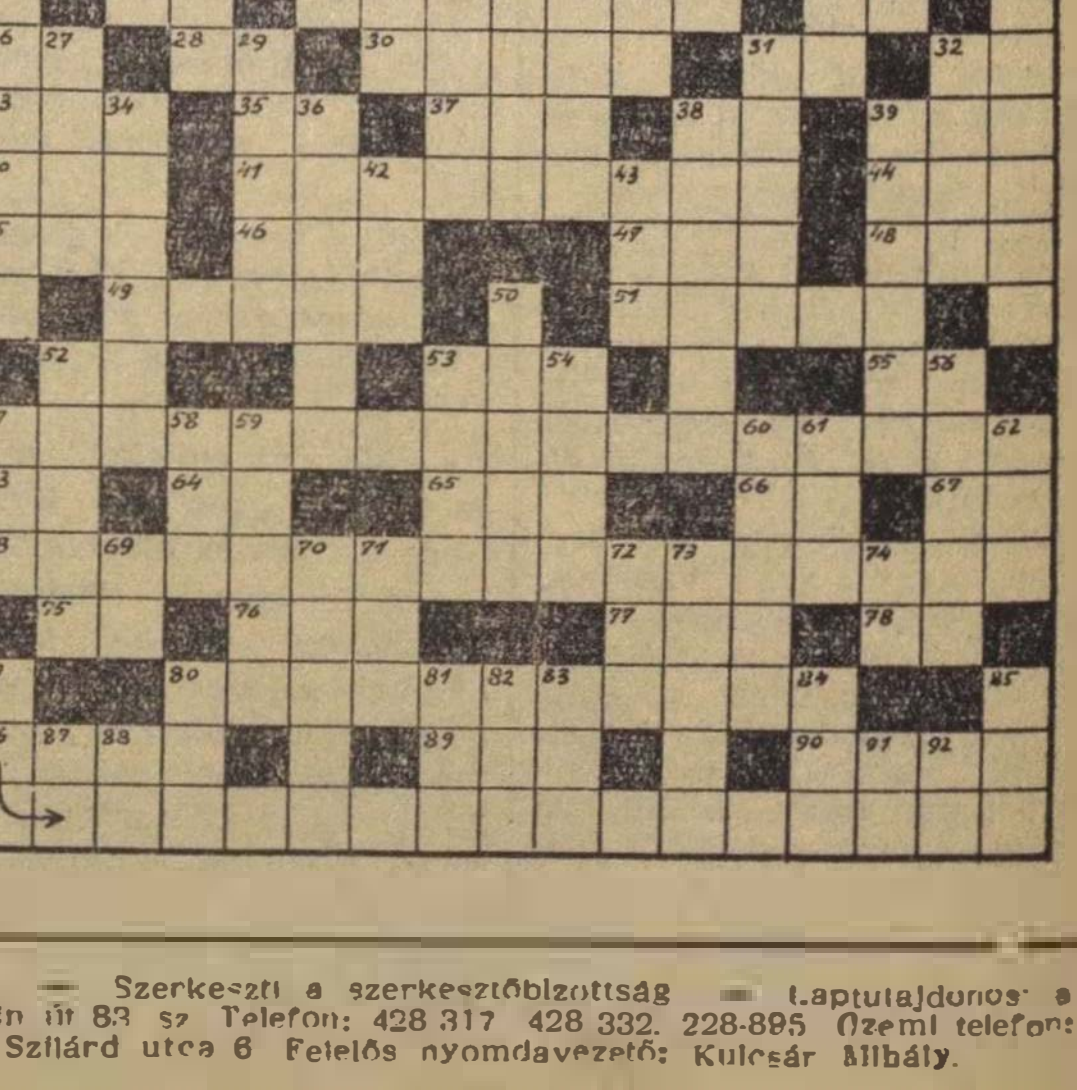
Vízszintes: 1. Pártunk és kormányunk jelszava a VI. Békekölcsön kibocsátásakor. (folytatása a 79. függőlegesben) 14. Ibsen drámája. 15. Igekötő. 16. Művészet idegen szóval. 17. Az MTK világhírű középcsatára volt. 18. Ház része. 20. Moszkval földalatti. 21. Nóta végel. 22. Állomás a Szerencs—nyíregyházi vonalon. 25. Testnevelési Főiskola. 26. Borsóban van. 28. Jó szívű teszi. 30. Kerti növény. 31. Feltétellel. 32. Gáz szélei. 33. Szín. 35. Szibériai folyó. 37. Vág. (első kockában kettősbetű) 38. Német f 39. Csak, németül. 40. Három olaszul. 41 Itt épül a vasutasok szanatóriuma. 44. Helyhatározószó. 45. Helyben 46. Eredője. 47. ...ác, férfinév. 48 Seben képződik. 49. Ilyen ló is akadt a Mezőgazdasági Kiállításon. 51. Francia város tárgyesetben. 52. Fél fejel 53 Húz. 55. Arany Róbert. 57 Új szociális létesítményünk. 63. Azonos betűk. 64. Ellentéte kötőszó. 65 Száz, Prágában. 66. Vissza: kis patak. 67. Kicsinyítőképző. 68. Budapesten a Jávor utcában épül. 75. Tojás németül. 76. Női név. 77. Fején van. 78. Ola a vasúti kocsikon olvashatjuk. 80. Az egyik vonatnem. 86. Egyesült Nemzetek Szervezete. 89. Övé latinul. 90. Vonaton ül.

Függőleges: 1. Ide indulnak a szovjet kutatók. 2. Csapadék. 3. Erdélyi város. 4. Lószerszám része. 5. Év angolul. (j y) 6 A testrész. 7. Anyós „kedvence." 8. Rag. 9 Vissza: mellékhelyiség 10. Vissza: görög z kimondva 11. Főütőér. 12. Letűnt cím. 13. Műveltető képző. 19. Svájci óramárka. 23. Angol gyarmat Afrikában. (a 3. kockában kettősbetű) 24. Gyermekirodalom. 27. Megbánt. 29. Szív teszi. 31. Híres német költő volt. 32. Mértani fogalom 34. Állati lakhely. 36. A Bp. Dózsa edzője. 38. Idegesítő. 39. Most épül korszerű felvételi épülete. 42. Német névelő. 43. Igy latinul. 50. Hangjegy 52. Élettársa. 53. Vásárol. 54. Kirakatvilágítás. 56. Budapesti kórház. 57. ...zli, morzsa. 58. Férfinév. 59. Röntgenfelvétel. 60. Faluváról híres. 61. Utcák torkolata. 62 Tiltószó. 69. Vissza: régi fegyver. 70. Végek nélkül, pénz nélkül vásárol. 71. Perzsa uralkodó. 72. A függőleges 2. névelővel. 73. Diák teszi. 74. Monte Christó vára. 79. Lásd: vízszintes 1. 80. Jó erős névelő! 81. Tejeskannában van 82. Utca franciául. 83. Nem lát. 84. Festék.

Beküldendő: vízszintes 1, 41. 57. 68. függőleges 79. Beküldési határidő október 6. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XVI. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Jól gazdálkodik államunk a kölcsönadott forintjainkkal. A kocsiért, kocsit mozgalom. A selejt ellen. Technológiai.

Könyvet nyertek: Tóth Klára vez. telj. kiért. Veszprém-Külső állomás, Lindauer Éva MÁV Építési Géptelep Főnökség, Bp., VII., Mária u. 56., Szabolcsi János m. ell. Miskolci Igazgatóság V. osztály, Pécsi József, Felsőgöd, Árokparti fasor 1.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. Telefon: 428 317 428 332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Bökk Szilárd utca 6 Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

VASUTASOK A HATÁRON

Határállomáson dolgozni, megtisztelő feladat. Ez a tudat lelkesíti határállomásaink vasutasait, amikor fáradságot nem ismerve, látják el felelősségteljes szolgálatukat. Odaadó, áldozatkész munkájuk nemcsak hazánk szocialista építését, hanem a környező népi demokratikus országok fejlődését is segíti a növekvő forgalom zavartalan lebonyolításának biztosításával.

Az utóbbi évek politikai nevelőmunkájának, a javuló szakmai vezetésnek és a dolgozók áldozatkészségének eredményeként jelentősen fejlődtek határállomásaink. Az állomások többségével, a párt útmutatása alapján, egyes vasútigazgatóságok és a helyi vezetők megkülönböztetett gondossággal foglalkoznak, segítik a káderek helyes kiválasztását, nevelését és elosztását. Ennek köszönhető, hogy legtöbb határállomásunkon kialakult a többéves gyakorlattal, nagy helyi ismerettel rendelkező, szilárd törzsgárda. Így van például *Záhonyban*, ahol *Szűcs* elvtárs, az állomás főnöke határozottan felszámolta a lazaságokat, a nem megfelelő középvezetők helyére vezetésre képes, kellő gyakorlattal rendelkező elvtársakat állított. A pártbizottság, a pártszervezet aktívái pedig ugyanakkor politikai nevelőmunkával alátámasztották a hozott intézkedések szükségességét.

Mindez azt eredményezte, hogy a dolgozók megértették: *jó munkájuk segíti hazánk szocialista iparának fejlődését, ugyanakkor a Záhonyon keresztül áramló elegy gyors továbbításával segítik a szomszédos népi demokratikus országok fejlődését is.* A politikai munka nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az állomás a második negyedévben elérte az élüzemszintet.

Tervszerűbb, szervezettebb munka

A határállomások szilárd törzsgárdájának kialakulásában nagy szerepe volt a jól megszervezett szakmai oktatásnak. Ma már az oktatást a legtöbb helyen a jellegzetes helyi, határállomási feladatok tudatosítása jellemzi. Ennek következtében a határállomások munkája tervszerűbbé, szervezettebbé vált. Javult a vonatok menetrendszerinti indítása, különösen a szomszédos vasutaknak átadott vonatoknál.

A közös harc, a közös munka eredményeként ma már elmondhatjuk, hogy a szovjet, csehszlovák és román vasutas elvtársakkal kialakult a helyes, elvtársi, baráti viszony. A napi munkát egymás kölcsönös segítése jellemzi. Elősegítették ezt a népi demokratikus országok határállomásaival kötött komplexbrigád-szerződések. A közös verseny — mint ahogy azt Szob-Sturovo példája mutatja — közelebb hozta egymáshoz a két ország vasutasait és nagymértékben elősegítette mindkét állomás munkájának javulását.

A határállomások eredményeinek kialakításában nagy szerepe van pártszervezeteink nevelőmunkájának. A párttagok többsége élenjár a munkában, példát mutat a pártonkívüli dolgozóknak. *Biharkeresztes* állomáson például a kommunista példamutatás eredményeként 16 dolgozó ért el sztahanovista szintet.

Szüntessük meg a kocsiácsorgást

Az eredmények ellenére is mutatkoznak határállomásaink munkájában kedvezőtlen jelenségek, amelyeket gyorsan, határozottan, idejében ki kell küszöbölni. Még mindig előfordul, hogy egyes vasútigazgatóságok — például a budapesti — a határállomások megerősítését nem tekintik elsőrendű feladatnak. A helytelenül végzett személyzeti munka, a hibák hosszú ideig való megtűrése nemegyszer a bajok forrásává válik. Vannak még határállomások, mint például *Lökösháza*, ahol elhanyagolják a szakmai oktatást. Több helyen indokolatlanul magas a javításos kocsik tartózkodási ideje. *Hegyeshalom* állomáson a kocsik nemegyszer 90—100 órát ácsorognak. Mutatkoznak indokolatlan késedelmek a továbbításnál is. Előfordul, hogy romló küldemények nemegyszer húsz órát tartózkodnak a határon. Szobon rakmintán túlérő kocsik többször napokat vesztegelnek. A felelületesen végzett műszaki kocsiátvétel pedig még mindig nagymérvű kocsifeltartást idéz elő. Egyes állomásokon nincs megfelelően megszervezve ez etetés, az itatás, az utánjegelés, amely szintén késedelmes továbbítást okoz. A kereskedelmi szolgálat fogyatékos munkája miatt pedig nemegyszer származik elegyfeltartás.

Nagy károkat, zavarokat idéz elő határállomásainkon a rendezőpályaudvarok és a feladóállomások hanyagsága. Sok még a kocsielhurcolás, a helytelen rakodásból származó túlsúlyelrakás és átrakás. Gyakori a számadások elválasztása és a szállítható féllel való hiányos kapcsolat miatt a diszpozícióra várás. Határállomásaink több ízben megbízhatatlan előjelentéseket kapnak.

Baráti kapcsolatot

Bebrits elvtárs a nemrégiben megtartott határállomási értekezleten rámutatott arra, hogy a hibák megszüntetése érdekében gyors intézkedéseket kell hozni. Elsősorban három nap alá kell csökkenteni a kocsifordulókat. Azon kell igyekezni, hogy a külföldre menő kocsikat mielőbb visszakaphassuk, ennek pedig az a módja, hogy mi is hamar kiadjuk a nálunk tartózkodó idegen kocsikat. Azonnal fogadjuk a szomszéd állomásról felénk rendelt küldeményeket és időben értesítsük a szomszédállomást, ha terven felüli vonatot akarunk átküldeni. Kutatni kell, mit tegyünk annak érdekében, hogy az export-import szállítás a leggyorsabb továbbítást nyerje.

Nagy figyelmet kell fordítanunk a fegyelemre. Az ellenség határállomásainkon a fegyelem megbontására törekszik. Megmutatkozik ez a szocialista tulajdon megsértésében, a hanyagságban és iszákosságban. A hibák felszámolásához igazgatóságainknak, szolgálati vezetőinknek párt- és szakszervezeti szerveinknek haladéktalanul hozzá kell látniuk, hogy tovább fejlődjön határállomásaink munkája, erősödjön a népi demokratikus országokkal való kapcsolatunk, tovább javuljon más országokkal a jószomszédi viszonyunk.

Fontos és politikai kérdés az is, hogy a határállomások képe a legjobb benyomást keltse a hazánkba érkező utasokban. Az első benyomás nagyon mély nyomokat hagy, a külföldi legtöbbször abból vonja le következtetéseit az egész magyar vasútról. Az állomás ragyogjon a tisztaságtól, a vasutasok fegyelmezettek, jólöltözöttek, udvariasak legyenek. Mindent el kell követni a nemzetközi vonatok menetrendszerűségének biztosítására.

Nagyobb segítséget a pártszervezeteknek

Pártszervezeteink mindennapi nevelőmunkáját a fogyatékosságok felszámolásáért folyó harc jellemezze. Neveljék az állomás dolgozóit az utasítás szerinti fegyelmezett munkára. Szilárdítsuk tovább és tegyük még bensőségesebbé dolgozóink kapcsolatát népünk őszinte barátaival, a kommunizmust építő szovjet vasutasokkal, a csehszlovák, román és jugoszláv vasút dolgozóival. Ismertessük meg dolgozóinkkal saját eredményeinket és a népi demokratikus országok eredményeit, fejlődését is. Szervezzünk ennek érdekében időközönként ismeretterjesztő előadásokat, melyekre esetenként hívjuk meg a szomszédos csehszlovák, román elvtársakat. Egymás életének megismertetését segítsék elő pártszervezeteink képes kiállítási anyagok kölcsönös kicserélésével is. Nyújtsunk segítséget a DISZ-nek és a szakszervezetnek a kulturális és sportkapcsolatok kiszélesítésében. A népi demokratikus országok határállomásaival szervezzünk közös kultúr- és sportrendezvényeket. A szakszervezetnek legyen fő feladata a közös verseny értékelése, az elért eredmények ismertetése, a szomszéd országok vasutasai jó munkamódszereinek elterjesztése. Egy-egy termelési értekezletre hívják meg a szomszédos állomások kiváló dolgozóit, kérjék fel azokat jó módszereik, eredményeik ismertetésére.

A párttitkár elvtársak beszéljék meg a szomszédos állomások párttitkáraival a közös problémákat, a közös agitációs és politikai tennivalókat.

Ha ilyen irányban javítjuk munkánkat, akkor újabb, jelentős sikereket fogunk elérni. Érezzék határállomásaink dolgozói, hogy munkájukat minden vasutas dolgozó, egész népünk megbecsüli. A szomszédos népi demokratikus országok vasutasai is nagyrabecsülik határállomásaink dolgozóinak munkáját, amellyel a közös nagy ügyet, a szocializmus építését segítik elő.

Urbán Szabó Béla
a vasút politikai főosztály munkatársa

Szépülő hazánkért — a virágzó holnapért

Szeptember 27-e nincs piros betűvel írva a naptárban, mégis ünneppé avatta dolgozó népünk hazafias helytállása. „A haza javára, a magad hasznára jegyezz békekölcsönt!" Így szólt kormányunk a dolgozó néphez és nem csalódott a válaszban. Már az első napokban tíz- és tízezer aláírás hirdette a jegyzésgyűjtő íveken, hogy népünk egyetért pártunk és kormányunk politikájával és azt forintjaival is szívesen támogatja. A vasutas dolgozók az elsők között tettek eleget hazafias kötelezettségüknek. *Nagytétény* állomáson 27-én 10 órára már mindenki felajánlotta forintjait. *Füzesabony* állomáson 28-án reggel 8 órakor már nem akadt egyetlen olyan vasutas sem, aki ne jegyzett volna békekölcsönt. *Szeged* igazgatóság területén 29-én 10 óráig a dolgozók 84 százaléka jegyzett, 646 forintos átlaggal.

A példamutatás ereje

Kötöző Miklós átmeneszto raktárnok a múlt keserűségéről beszélt a kecskeméti dolgozóknak. *„Ha öt percet elkéstem, egész nap nem engedtek dolgozni. De nemcsak a napi keresetemet vesztettem el, még büntetést is sóztak a nyakamba. Egyenruháról nem is álmodhattunk. Gyötrelmes volt a raktári munka. Ma villamostargoncák könnyítik munkánkat, egyenruhát, csizmát, bakancsot kapunk. Szép a jelen, de azt akarjuk, hogy még szebb legyen a jövő. Ezért jegyezzünk!"* És a raktár dolgozói mind példamutatóan eleget tettek kötelességüknek.

26-án este „kemény" vita folyt *Kelenföldön* a pártirodán. A *Vörös-brigád* a nagyraktárból sehogy sem akarta megérteni, hogy miért nem jegyezhetnek már este. Féltek, hogy 27-én reggel tumultus lesz, márpedig ők elsők akarnak lenni. Igazuk volt. Tényleg sokan akartak 27-én az élre kerülni. De a nagyraktáriakat mégsem tudták megelőzni.

Nagykanizsán „nehéz" dolguk volt a népnevelőknek özv. *Bíró Pálné* pályafenntartási segédmunkással. Minden áron 600 forintot akart jegyezni, pedig a jegyzésgyűjtők úgy gondolták, hogyha 200 forintot ír az ívre, akkor is példát mutat, hiszen öt gyermekét tartja el. *„Éppen ezért kell nekem jegyezni. Hogyan köszönjem meg másképp, hogy annyit törődnek gyermekeimmel, az üdültetést, a kórházi ápolást. Fogadják el a 600 forintomat!"* — mondta elérzékenyülten hangon. Alig lehetett meggyőzni, hogy népi államunk nem akarja, hogy a Bíró Pálnék erejükön felül jegyezzenek.

A munkában kitűnt vasutasok a jegyzésben is példát mutattak. *Fődi Sándor* munkáérdemrendes mozdonyvezető és *Hevesi Tóth István* váltótársa 3000—3000 forintot adott kölcsön államunknak. *Lócsei János* Kossuth-díjas 2000 forintot jegyzett. *Csermely János*, a szocialista munka hőse, a Keleti-állomás főnökhelyettese 2500 forintot, *Balázs Ferenc*, a Ferencvárosi Fűtőház mozdonyvezetője ugyancsak 3000 forintot írt a jegyzési ívre.

Esztergom állomáson *Sashegyi József* és *Tóth Gyula* sztahanovista vonatvezetők 1000—1000 forintot jegyeztek. *Pendli János* sztahanovista vonatkezelő 800 forinttal, *György István* sztahanovista vonatkezelő 900 forinttal járult hozzá a második ötéves tervünk sikeréhez.

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Üzemi Vállalatnál 28-án a dolgozóknak már 80 százaléka eleget tett hazafias kötelezettségének.

Szajol állomáson, mint annyi más helyen a mozgalmi szervek vezetőinek és aktíváinak a szolgálati vezetőknek példamutató jegyzése adott lendületet a munkának. *Barka József* málházó 700 forint fizetés mellett 500 forintot jegyzett. *Tóth József*, akinek a fizetése 1186 forint, 900 forintot írt a jegyzésgyűjtő ívre.

Minden kis szolgálati helynek példát mutatott *Röszke* állomás, ahol négy dolgozó 2900 forintot jegyzett.

Baja állomáson a vontatási szolgálatnál *Eszaki János* négygyermekes fűtő, örömmel jegyzett 1600 forintot, mert már egyszer 5000, egyszer pedig 3000 forintot nyert békekölcsön-kötvényével. *Zolty Zoltán* fűtő azért jegyzett 1400 forintot, mert a dolgozó nép állama családi házának építésében kölcsönnel segítette.

Fiatalok, nők az élen

Az ifjúság megértette, hogy nagyszerű jövőnk, elsősorban nekik épül. A DISZ-szervezet tagjai becsülettel tettek eleget hazafias kötelezettségeiknek. *Sátoraljaújhelyen*, a Petőfi DISZ-brigád elsőnek jegyzett 565 forintos átlaggal.

A nők megváltozott életéről is beszélnek a jegyzésgyűjtőívek. *Boldvaszilason Spisák István* munkavezető nyolctagú női brigádja elsőnek jegyzett 4700 forintot. *Ózd* állomáson nem akadt egyetlen olyan aszszony, vagy leány, aki ne jegyezte volna túl példamutatóan a tavalyi jegyzését.

Termelési sikerek

Komló állomáson, amikor arról értesültek, hogy harmarosan elérkezik a Hatodik Békekölcsön-jegyzés ideje, a Petőfi DISZ-brigád kezdeményezésére vállalták, hogy szeptember 23-tól 30-ig *„Békekölcsön műszakot"* tartanak, és ez idő alatt 7000 tonna szenet továbbítanak túlsúlyként, csakis irányvonattal. Szeptember 26-án estig már 2867 tonna túlsúlyt törlesztettek a felajánlott 7000 tonnából.

Mecsekjános pályafenntartási főnökségnél a Malenkov DISZ-brigád 27-én fél 9-ig példamutatóan jegyzett. Emellett 125—130 százalékos eredményeikkel hónapok óta az első helyet uralják a *Dombóvári Pályafenntartási Főnökség* összes brigádjai közül.

Sok dolguk volt a távirászoknak, hiszen se szeri, se száma azoknak a szolgálati helyeknek, amelyeket táviratilag üdvözölt a vasút politikai főosztály, nagyszerű munkájukért és jegyzési sikereikért. Hogy csak egy néhányat említsünk. *Filatórigát BEV állomása, Szombathelyi Járműjavító, Diósgyőri Fűtőház, Hódmezővásárhely IV. pályamesteri szakasza, Ferencváros Rendező sarusai, Záhony átrakó „lapátos" brigádja, a Nyugati tömb MNDSZ-szervezete kapott üdvözletet.*

Lapunk zártakor jelentik, hogy a vasutas dolgozók jegyzése szeptember 30-ig 87 200 000 forint.

Nemzetközi ÉLET

A Szállítási,- Kikötői és Halászipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége főtitkárának levele szakszervezetünkhöz

Kedves Elvtársak!

Ez év július 21-én kelt 964. számú levelünkben felhívtuk önöket, hogy nyilvánítsák szolidaritásukat Harry Bridges, a Kikötőmunkások és Raktárimunkások Nemzetközi Szövetsége elnöke iránt. Felhívásunkra számos csatlakozott és baráti szervezet válaszolt, példánkat követvén, kívánságaikat és tiltakozó üzeneteiket intézve Eisenhower elnökhöz.

Az ILWU 1955. augusztus 2-án kelt, hozzánk intézett levelében közli, hogy az Egyesült Államok szövetségi bírója, Louis Goodman, július hó végén hozott ítéletében megállapította, hogy azok a vádak, amelyeket hét tanú, Harry Bridges ellen felhozott „minden alapot nélkülöznek, ellentmondók és tartalmatlanok".

Ez a felmentés a dolgozók nagy győzelme, mely elsősorban az Egyesült Államok Csendes-óceáni partvidéke kikötőmunkásai egységének tulajdonítható.

Ez a győzelem a szállítási és kikötői dolgozók nemzetközi szolidaritásának is eredménye, amely fenntartás nélkül megnyilvánult az üldözések 1949-ben történt felújulása után.

Az ILWU vezetősége felkért bennünket, hogy tolmácsoljuk önöknek legjobb kívánságait és háláját, azért a szakadatlan szolidaritásért és támogatásért, amit az Egyesült Államok nyugatparti kikötőmunkásainak nyujtottak, azoknak a harcoknak során, amit éveken át vivniok kellett vezetőik, egységük és szervezetük megvédése érdekében.

ANDRÉ FRESSINET főtitkár.

A magyar vasutasok szolidaritásukat fejezték ki a görög hazafiaknak

Nemzetközi szövetségünk figyelme ismét a Görögországban fogva tartott politikai letartóztatottak kritikus helyzetére irányul. A Papagos-kormány ugyanis elhatározta, hogy az összes politikai foglyokat átszállíttatja a hírhedt Yioura-szigeti börtönökbe. A foglyok elszállítása már megkezdődött.

Szakszervezetünk elnöksége táviratilag tiltakozott New Yorkban az ENSZ főtitkárságánál, az Emberi Jogok Bizottsága vezetőjénél és *Papagos* görög miniszterelnöknél.

A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében — mondja többek között a távirat — *tiltakozunk a görög kormánynak, a fogvatartott politikai foglyokkal szembeni embertelen magatartása ellen. Követeljük, hogy a hírhedt Yioura-szigetet ne használják többé büntetőhelynek; az összes politikai foglyok nyerjenek teljes amnesztiát; engedélyezzék és tartsák tiszteletben a görög nép demokratikus és szakszervezeti jogait — hogy Görögország elnyerje függetlenségét és békéjét.*

A francia vasutasok 24 órás figyelmeztető sztrájkja

Egész Franciaország közlekedését nagyrészt megbénította a vasutasok huszonnégyórás figyelmeztető sztrájkja az elmúlt napokban. A sztrájk különösen a nyugati és dél-nyugati vonalakon öltött hatalmas arányokat. A helyzet — kormányközlemények szerint is — „zavaros" volt a Párizs—Lyon—Nicei vonalon. Egyes pályaudvarokon — mint például a párizsi Invalidesen — a munka teljesen szünetelt.

A vasutasok figyelmeztető sztrájkja és nagyarányú csatlakozása a francia munkások bérkövetelő mozgalmához, újabb bátorítást adott a harcban álló munkásságnak.

Nemzetközi HÍREK

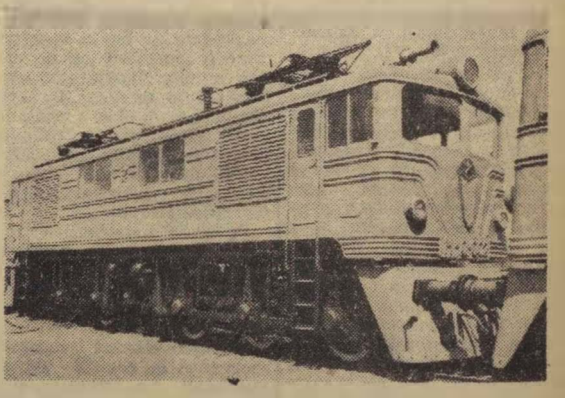
Szovjetunió

A vasúti sinekben fellépő repedések felismerésére ultrahanggal működő készüléket szerkesztettek a Szovjetunióban. A sínen járó, kocsira szerelt berendezéssel átvilágítják a sineket és az átvilágítás eredményét a kocsiban ülő megfigyelő a katódsugárcső ernyőjén nyomban észleli.

Anglia

A *„The Railway Review"*, az angol vasutasok hetilapja keserűen állapítja meg, hogy a brit mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja nem hozott győzelmet senki számára, s csupán arra volt jó, hogy a különböző vasutas kategóriákat szembe állítsa egymással. A mozdonyvezetők szakszervezete csak a saját tagságának érdekeit szorgalmazta és nem vette fel a kapcsolatot a NUR vasutas szakszervezettel, a többi szakszolgálati ágak képviselőjével. A sztrájk kimenetele figyelmeztet arra — írja a lap —, hogy keresni kell az egységet, nem hagyhatják figyelmen kívül egyes szakszervezetek a többi szaktárcák érdekeit, mert ha külön úton járnak, nem tudnak eredményes harcot vívni.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



A novocserkaszki villamosjárműgyár most bocsátotta útjára legújabb villamos mozdonyát. Az új elektromos mozdony súlya 132 tonna, 75 kilométer átlagsebességgel közlekedik és 3200 tonna súlyt vontathat.

(Foto E. Evzerihinya felv.)

Pokol Zoltán:

SZÁMVETÉS TÍZ SZABAD ÉVRŐL

(„Tíz szabad esztendő" című pályázatunkon első díjjal jutalmazott munka)

A hadifogolykórház ablakából sebesült hadifoglyok bámultak a Vjatka vizére, mely az erdő szélén folydogált lassú tempóval, mintha nem lenne sietős a dolga. Ráér, előbb-utóbb úgyis eljut a Volgába, mely a szovjet föld nagy darabján úgy gyűjti össze a folyókat és patakokat, mint anyamadár a fiókáit.

Talán azért nézte annyi kíváncsi szem a lassú vizet, mert sorstársat vélt a csendes folyóban. A nézelődők ugyanolyan ráérők voltak, mint maga a folyó. Életük folyása kilenc hónap óta meglassúbbodott és nehezen találta a biztos medert további útjára. Kilenc hónap óta voltak hadifoglyok. Gondolatuk e kilenc hónap óta ki tudná megmondani, hányszor szegődött a nyugatra folyó víz habjai nyomába, hogy az erdőn túl a szelek szárnyára kapjon. Még verset is költött némelyik és azt bízta a folyóra, hogy juttassa el egy maroknyi népnek nyugatra, mely félholtan hörgött a fasiszta fenevad karmai között:

Vjatka, Vjatka, ha oly hosszú volnál,
Édes hazám határáig folynál.
Üzenetet küldnék a hazának,
Segítsen a szovjet katonának.
Gyűrjék már le azt a fenevadat.
Magyarország legyen végre szabad.

Talán a vers az erdőn túl valóban a szelek szárnyára kélt, vagy a türelmetlen sóhaj volt a postása és továbbította gondolatnál is gyorsabban. Szállt a sóhaj, szállt a vers folyókon, sztyeppéken át, át erdőkön, hegyeken, át a Kárpátokon Magyarországra. Itthon a sóhaj orkánná erősödött és bősz haragra lobbantott mindenkit, aki ellensége volt a fasiszta fenevadnak. A szovjet csapatok rohamra indultak és rohamuk lendülete kiverte a fenevadat Magyarország területéről.

1945. április 4-et írtak akkor. Magyarország végleg felszabadult a német elnyomás alól, mely évszázadokon keresztül nehezedett rá bénítólag. A szovjet csapatok kiverték a fasiszta fenevadat és a zsoldjukba szegődött hazai csatlósaikat. A jó hír szárnyon járt. Ott, a Vjatka partján is több száz magyar kiáltott boldog éljent felszabadítóikra és felszabadultakra. Én is köztük voltam és osztozkodtam a jó hír okozta boldogságban. *Magyarország végre szabad, igazán szabad!*

Sajnos, a kapálózó fenevad féktelen dühében tört, zúzott és gyilkolt, amíg erejéből tellett. Összezúzta gyárainkat, házainkat. Hídakat, vasutakat röpített levegőbe, amit nem érkezett elhurcolni, azt elpusztította. Itt maradt egy ország vérben és romokban, kifosztottan. Egy pillanatig rémülten és tanácstalanul néztek az itthoniak a romba döntött országra. Talán IV. Béla nézte így az országot, amikor a tatárok kitakarodtak.

De a tanácstalanok élére bízakodó, bátor emberek állottak és tettre szólítottak minden építőkézláb embert. *Magyarországot fel fogjuk építeni* — hangzott a bátor kijelentés. *Az a Magyarország szabad lesz, boldog lesz, a mienk, a dolgozóké lesz!*

Én az újjáépítési harcba 1947. augusztus 20-án kapcsolódtam be. Bár a háborúnak már két éve vége volt, nyomai még lépten-nyomon látszottak. A két Tisza-híd roncsokban feküdt. A vasúti töltések mentén még ott hevertek a kocsironcsok égnek álló kerekekkel és deszkázatlan bordázattal, mint a halak csontvázai, melyekről a varjak letépték a húst. De az országban már lázasan folyt a munka, az ország újjáépítése. Épült az ország millió és millió ember kezemunkája nyomán, milliók szemeláttára.

Az ország újjáépítésének egy darabja szemem láttára és részvételemmel ment végbe. Záhonyt — az egykor ötvágányos kis állomást a felszabadulás után kezdték építeni, de építése folyik ma is. Már akkor nagy szerepet szántak neki és építettük, hogy feladatát elláthassa. Vágányokat fektettünk széles és normál nyomtávú kocsik részére, hogy a megindult szovjet—magyar áruforgalmat lebonyolíthassuk. A különböző nyomtávú kocsik egymás mellett állva cserélték ki rakományukat. Akkor még mindent kézierővel raktunk, a vasúrctől a legnehezebb gépekig. Az átrakó hó-rukkolástól volt hangos, majd egy-egy dobbanás jelezte a kocsi padlóján, hogy a rönkfa, vagy bugaacél a kocsiba került.

Én szerszámkezelői beosztást kaptam, amint hazaérkezésem után jelentkeztem nyilvántartó főnökségemnél. A háború előtt már vasutas voltam, de engem sem kímélt a sors és újoncként kivittek a frontra. Feleségem és pólyás kisfiam Záhonyban vártak rám.

A legelső szolgálatra jelentkezés és munkábaállás különös izgalmat váltott ki bennem. Nagy tettek kezdetén érez az ember hasonlót, ha szívvel-lélekkel fog munkájához. De egy másik érzés is erőt vett rajtam akarva-akaratlan, hiába küzdöttem ellene: a gyámoltalanság érzése. Körülöttem az emberek serényen mozogtak, lapátoltak, vasércet raktak.

Otthon, a kis szobában feleségem és kisfiam vártak vacsorával és nagy szeretettel. Lakásunk szegényes volt. Egy udvarra nyíló kamra valamivel lakhatóvá átalakítva. Maga a lakás kicsi volt és alig bútorozott. Teleje beázott, az ablak rosszul zárt. Szóval meglátszott, hogy a kenyérkereső négy évig távol volt. Szűken volt minden és ezt a szükséget csak a viszontlátás boldog érzése feledtette.

Szeptember 1-re váratlan, nagyobb pénzösszeg könnyített anyagi nehézségeinken. Megkaptam a legelső félhavi fizetésemet és visszamenőleg is adtak 773 forintot. Feleségemnek 1004 forintot olvastam egyszerre a kezébe. Megolvastuk talán ötször is.

Azokban a napokban nagy izgalomban volt a falu. Választásra készültek. Választási gyűlések voltak majdnem minden nap. A jelöltek programoltak, ígérgettek. Az ígérgetésbe még senki sem szegényedett bele és valóban senki sem takarékoskodott az ígéretekkel. Az ígérgetéseknek abban az időben még nagy keletjük volt, mert mindenkinek ígértek valamit és mindenkinek volt még valamiben hiánya, amit ígérhettek a választóknak.

A sok szónok között volt egy köpcös, barna ember, valami kishivatalnok lehetett, elég kopott volt a ruhája. Ezt hallottam szónokolni és azóta is magam elé képzelem a szikrázó szemeivel. Én még olyan embert nem láttam sem azóta, sem azelőtt. Amikor beszélt, a szemei szikráztak, de talán a hangja is. Beszédének kézmozdulataival adott nyomatékot, mintha egyes fontosabb szavakat alá akart volna húzni.

Pedig ha visszagondolok, semmi nagy dolgot nem mondott és nem ígért. Vázolta a hároméves tervet, főleg a falura vonatkozó részleteket. Számszerű adatokat nem emlegetett, mert talán nem is tudták volna a számokat figyelemmel kísérni. Köves utakat, iskolákat, orvosi rendelőket ígért. — *Én, elvtársaim, nem akarok felelőtlenül ígérgetni* — mondotta. — *Nem ígérek fűtőt, tejjel-mézzel folyó Kánaánt, mely már holnap a kertek alatt fog folyni. Egyet azonban bátran ígérek: mindenkinek munkája és kenyere lesz. Fél év múlva nem lesz országunkban egy munkanélküli sem, sőt munkáshiány, főleg szakmunkáshiány lesz. Fiaink, leányaink iskolába fognak járni. Tanulhatnak a felnőttek is, az analfabéták és a kevés iskolával rendelkezők. Nappal dolgozhatnak, este pedig beülhetnek az iskola padjaiba és képezhetik magukat.*

Én a választás előtti napon véglegesen eldöntöttem, hogy melyik kockába tegyem a keresztet. Ha tudtam volna akkor, hogy nekem ígért a legtöbbet, talán a lelkesedéstől lángra lobbant volna a kezemben a szavazólap is.

A választások már elmúlottak, de én minden nap a köpcös szónok szavain gondolkodtam, főleg favágás és darálás közben. A szónok azt mondta, hogy a felnőttek is tanulhatnak. Nappal dolgozhatnak és este beülhetnek az iskola padjaiba. A dolgozókat várják a dolgozók iskolái.

Én is nagyon szerettem volna tanulni, mert hat elemim nem találtam kielégítőnek. A tanuláshoz kedvet és tehetséget is éreztem, csak nem tudtam, hogy kezdjek hozzá. Magántanulást ajánlottak, de a magántanítást nagyon drágán vállalták volna és az én fizetésemből nem telett. Dolgozók iskolája abban az időben még csak Nyíregyházán volt, oda pedig nem járhattam, mert távol volt. Az iskola igazgatója mégis olyan biztató választ küldött levelemre, hogy bátorságot és kedvet adott a magántanuláshoz. Csak kezdjek nyugodtan a tanuláshoz — biztatott. Menjek be személyesen az iskolába és könyveket is adnak pár forintért. Ha szorgalmasan tanulok, 84 forint vizsgadíjat kell fizetnem és 300 forintból kitelik az egész polgári iskola.

1948. januárjában kezdtem tanulni. A tantárgyak nem voltak nehezek, mert a német nyelvet hadifogságban megtanultam és most használ vettem. Oroszul ugyanis egy német—orosz szótárból tanultam és előbb németül kellett megtanulnom a szavakat, hogy oroszul tanulhassak. Így egyszerre mindkét nyelvet tanultam.

A harmadik osztályban már akadtak nehezebb tantárgyak is, főleg a mértan. De én tanultam szorgalommal és hittel. Szolgálati főnökségem más beosztásba tett, hogy tanulhassak. Telefonközpontosnak osztottak be, mert ott az éjjeli órákban volt alkalmam tanulni. A harmadik osztályt fél év alatt végeztem el. Tanításra senkit sem vettem igénybe, mert úgy véltem, hogy a tankönyvekben elég élvezhetően van az anyag megírva, csak szorgalommal és figyelemmel kell tanulnom. Valóban nem is volt egy tétel sem, amit ne értettem volna meg. Azaz mégis volt egy mértani tétel. Egy ötszöget kellett szerkesztenem és ez a tétel valahogy elkerülte a figyelmemet, vagy átlapoztam rajta, tény az, hogy nem tudtam. Azóta az ötszög szerkesztését úgy megtanultam, hogy jó ideig még álmomban is ötszöget szerkesztettem. Ez az eset örökké intő példa maradt előttem, és későbbi tanulmányaim folyamán sokszor óvott a felületességtől, vagy figyelmetlenségtől.

Időközben mindennapi munkámban és életemben is nagy változások történtek. Átrakó-raktárnoknak osztottak be, ahol többet is kereshettem és 12 24 órás fordulószolgálatom a tanulást is megkönnyítette.

Az átrakó épült, bővült és naponta több és több árut kellett átrakni. Talán nem múlott el nap, hogy valamilyen új létesítményt ne adtak volna át használatra. Egyik nap új szolgálati helyiséget, másik nap vágányhídmérleget, vagy oldalrakodó csúzdát. Minden felépült új létesítmény a munkát könnyítette, az átrakást tette gyorsabbá.

A vasutas dolgozók részére egy új lakótelepet építettek kilencven család részére. Én a 27. b. alatti lakást kaptam meg és 1948. október 12-én be is költöztünk. Feleségem megilletődötten lépte át az új lakás küszöbét. A lakásban három szoba, konyha, fürdőszoba, pince, éléskamra és vízvezeték van. Minden lakáshoz szép házikert gyümölcsfákkal.

Az új lakásba néhány új bútor is került a régiek mellé, többek között egy gyerekkocsi, benne kéthónapos kislányommal. Mint két madárszülő, úgy igazgattuk az új fészket, hogy minél kényelmesebb legyen.

Az egyik kis szobát tanulószobának rendeztem be. Szabad időmet a tanulásnak szenteltem, hogy minél jobb eredményt érhessek el. Sikerült is a IV. osztályt kitűnő eredménnyel elvégeznem. A tantárgyak érdekesek voltak és úgy belemélyedtem egy-egy könyvbe, mint valamikor Robinson könyvébe. Nem is tudom ma sem meghatározni, melyik tantárgy volt a legkedvencebb, volt-e olyan tantárgy, melyet ne kedveltem volna.

Polgári iskolai bizonyítványom jó ajánlólevél volt tanulmányaim további folytatásához. Már a vizsgaeredmény kihirdetésekor elhatároztam, hogy tovább fogok tanulni. Kezemben a vizsgabizonyítvánnyal, felkerestem a kisvárdai gimnázium igazgatóját és tőle kértem tanácsot tanulmányaim folytatásához. Elmondtam, hogy hadifogságban megtanultam írni-olvasni németül és oroszul, valamint azt, hogy polgári iskolai tanulmányaimat tanító nélkül, a magam erejéből végeztem el. Kértem az igazgató elvtársat, legyen segítségemre jóakaratával és tanácsával, mert bár jól tudom, a gimnáziumi tananyag nehezebb lesz, mint korábbi tanulmányom anyaga, de vágyat és tehetséget érzek a további tanuláshoz.

Az igazgató tanácsára 1950. szeptemberében magán úton gimnáziumi tanulmányt kezdtem olyképpen, hogy szabadnapjaimon bejártam a nyilvános tanításokra. Beültem kis 14 éves osztálytársaim közé, kezemben körzővel, vonalzóval, szögmérővel vagy éppen olyan tanszerrel, amilyen óra volt és levekeztem tanáraim segítségével a tananyagot minél jobban elsajátítani. Az előadott tananyagot szinte kilestem tanáraim szájából, mert én egy hónapban tizszer hiányoztam és a többi 16—17 napon kellett átvennem mindazt az anyagot, amit a nyilvános tanulók 26—27 napon át tanultak.

Szolgálati főnökségem méltányolta szorgalmam, valamint szép tanulmányi elomenetelem és magasabb beosztást kaptam. Előbb személypénztárosnak, majd pénztári számfejtőnek osztottak be. A szovjet—magyar áruforgalom ebben az időben annyira megnőtt, hogy szükségessé vált az orosz nyelv használata. Én a hadifogságban tanultakon kívül ebben az időben az iskolában is tanultam az orosz nyelvet és most ez kétféleképpen is hasznomra vált. A fogságban tanultak megkönnyítették az iskolai tantárgyként tanított orosz nyelvtanulást, ugyanakkor az orosz nyelv iskolai tanítása lehetőséget adott az orosz helyesírás és nyelvtan elsajátításához.

Elért eredményeim alapján 1952. március havában az Idegen Nyelvek Főiskolájának középfokú nyelvvizsgát tettem. Az újabb vizsgabizonyítvány orosz nyelvpótlék címén 8 százalékos fizetéstöbbletet hozott. Soha jobbkor nem jöhetett volna, mint ekkor. Családom ebben az időben szaporodott egy újabb taggal, egy aranyos, szőke kislánnyal. Ez volt a negyedik és szinte az első pillanattól kezdve ruhát, ruhát kért.

Egy évvel később felsőfokú orosz nyelvvizsgát tettem és a nyelvpótlékom is 15 százalékra emelkedett. Júniusban gimnáziumi tanulmányaimat is befejeztem. 1953. június 25-én kihirdették az érettségi eredményt: *jó eredménnyel végeztem.*

Fiam ebben az évben az általános iskola harmadik osztályát végezte, de ő jobb eredménnyel, mint én és ezt nem kis büszkeséggel ki is fejezte. Én csak négyest kaptam, ő ötöst. Talán húsz év múlva ő is megérti hogy mennyi fáradság, küzdelem és kitartás van egy négygyerekes családapa érettségi bizonyítványa mögött, még akkor is, ha az „csak" általános négyes eredményű.

Hat esztendő telt el akkor hazaérkezésem óta. Az első napok és a kamraszoba sötét emlékei ugyan még éltek, de már csak mint emlékek. Ha eszünkbe jutott is és jut eszünkbe ma is, csak azért, hogy felmérhessük sorsunk változását.

Ma még távolabb vagyunk e nehéz időktől. Tíz év alatt épült-szépült az ország, benne a mi községünk és állomásunk is. A felrobbantott Tisza-híd helyett új és erősebb hidat építettek. Ez a híd a barátság hídja, a magyar—szovjet barátság szimboluma. Ezen árad a Szovjetunió felbecsülhetetlen erkölcsi és anyagi segítsége hazánkba. Méltán kapta állomásunk neve mellé jelzőként és második névként a *„kincses kapu"* nevet. Valóban kincses kapu ez és a rajta beáramló kincs felbecsülhetetlen. Felbecsülhetetlen értéke és mennyisége is.

A nyolc év előtti átrakó ma már semmiképp sem tudná ellátni feladatát. De nyolc év alatt fejlődött az átrakó és fejlődtek az átrakó munkások is. A nehéz gépeket és nehezebb árukat villanydaru rakja át. A koksz, vasérc és kén gravitációs csúzdán hullik a magyar vasúti kocsikba. A hó-rukkolás helyett az emberek jelző berendezésekkel érintkeznek. A régi átrakodó munkások egy része gépkezelő, villamostargonca-vezető, raktárnok vagy vezető lett. Az ebédelő munkások sem a vágányokon ülve fogyasztják ebédjüket, hanem az üzemi konyha főz számukra ízletes ebédet és szépen berendezett ebédlőben, hófehér abrosszal terített asztalra találják.

Bármerre néz a tíz évvel ezelőtti utas, míg Záhonyon utazik keresztül, a múltnak nyomát sem látja. Uj emberek élnek itt és új szívükben a hit is. Az arcokon öröm és mosoly, a szemekben öntudat fénye ég. Még élnek a tíz év előtti vasutasokból is Záhonyban és dolgoznak is, de ma nem nyolc agyonhajszolt kevésre becsült ember végez robotszámba menő vasúti szolgálatot, hanem . . .

Számot akartam mondani, de ki tudná azt hirtelen számokkal kifejezni? Talán a számfejtő központ, ahol a jól végzett munka ellenértékét számfejtik.

Záhonyban sok ember keresi kenyerét a vasúton. Sok boldog család lakik a Gerőtelepen. A tágas, háromszobás lakások mindenütt megteltek. Közöttük lakom én is, egy boldog ország építője és tulajdonosa. E lakótelep lakói tíz éve szabadok. Ötödször ünnepelte ez évben 90 lakás aprajanagyja a községbeli és környékbeli vasutasokkal a vasutasok ünnepét, a vasutasnapot.

Munkánk mennyiségileg és minőségileg ma jobb, mint tegnap volt, de holnap még jobb lesz, mint ma. Mi, záhonyi vasutasok a vasutasok szazezres tömegében becsületesen építjük a szocialista vasutat.

Adják vissza a becsületét

Puruczki József szívét eddig ismeretlen érzés feszítette. Taggyűlésre készült — élete első taggyűlésére. Vajon teljesedik-e kívánsága, vajon eleget tett-e már ahhoz, hogy a kommunisták pártjának tagjelöltje lehessen? Ezek a kérdések foglalkoztatták. És amikor elérkezett a várvavárt óra és a vezetőség a tagság elé terjesztette kérelmét, örömteli izgalommal hallotta munkatársainak szavait: *„Mint pártonkívüli, népnevelőmunkát végez", „dolgozótársai szeretik", „jó munkaerő, sztahanovista oklevelet is kapott ebben az esztendőben".* És mint ahogy a langyos szellő simogatja a természetet, úgy simogatták e szavak Puruczki József szívét.

Várta, hogy majd elmondják hibáit is, mert mi tagadás, akad az is Kissé forrófejű, hirtelen, ha valamivel nem ért egyet, hamar odamondja a magáét. De itt, Miskolc személypályaudvar taggyűlésén erről nem beszéltek. Ha nem is mondta el Puruczki a taggyűlésen — mert valami nagyon szorongatta a torkát — de elhatározta, kijavítja hibáit. Megfogadta, nem fognak benne csalódni azok, akik felemelték piros könyvecskéjüket.

Egy hónappal az emlékezetes taggyűlés után kiderült Puruczkiról, hogy „összeférhetetlen", hogy hiába van sztahanovista oklevele, „használhatatlan munkaerő", hogy „kötekedő". „semmirekelő". aki mások feljelentgetésével akar karriert csinálni.

Így esett, hogy Puruczki egy szép napon büntetésből *Berentén* találta magát, mint váltókezelő, ötszáz forinttal kevesebb fizetéssel.

Puruczki hiába tiltakozott — meg sem hallgatták.

★

Eddig tartana a történet, ha szeptember hó 18-án a *Miskolc—hidasnémeti* vonalon nem történt volna egy furcsa, de ismerős eset Nagy Zoltánnal. Nagyon sűrűn járt iszogatni a büfékocsihoz. Persze nem a saját zsebéből. Két „jószívű" utas fizette, hogy ne kelljen jegyet váltaniok. Nagynak ezúttal nem volt szerencséje. A vasúti rendőrség tettenérte. Nem is próbált tagadni — úgyis hiába lett volna.

Nagy Zoltán lelkét nemcsak ezek a bűnök terhelik. Őt terheli az is, hogy Puruczkiból elkeseredett ember lett, hogy lehetetlenné tették Miskolc személypályaudvaron. A fegyelmi vizsgálatot felületesen végzőket terheli, hogy Nagy Zoltán még félévig büntetlenül folytathatta üzelmeit, hogy Puruczki bizalma megrendült a felsőbbségben, hogy az utasítást, amit előbb törvénynek tartott, ma félvállról veszi. Nincs igaza ebben Puruczkinak, de nem ő a hibás elsősorban

Példás büntetést Nagy Zoltánnak! Vonják felelősségre a fegyelmi vizsgálatot végzőket is! Adják vissza Puruczki József becsületét és munkakedvét.

„Dolgozzon hasonló lelkiismeretességgel"

Az ünnepet felváltották a hétköznapok. Ezeken a hétköznapokon kellett újból és újból bebizonyítania, hogy méltó a tagjelölt-igazolványra.

1955. március 4-én történt. A 9525. számú vonaton teljesített szolgálatot, amikor valami olyant tapasztalt, ami nem fér össze a becsülettel. *Putnokon* három utas jegy nélkül szállt fel. *Sajókazára* utaztak. *Nagy Zoltán* jegyvizsgáló erélyes közbelépésére volt szükség, hogy fizessenek. Fizettek is, de jegyet nem kaptak. A pénz, amit Nagy Zoltán tett zsebre, nem őt égette, hanem Puruczki Józsefet. Nagy Zoltán szereti az italt, nemegyszer volt már ittas szolgálatban. Többször villant át Puruczki agyán, miből, honnan telik ennyi feldecire Nagynak, de azt mégsem gondolta volna, hogy meglopja a nép államát — eladja italért a becsületét!

Puruczki azt tette, amit minden más becsületes ember tett volna a helyében: jelentette az esetet szolgálati felsőbbségének.

A minisztériumból dicséretet kapott éber szolgálatáért. Még ma is tudja kívülről a levél utolsó sorait, pedig már vagy egy félesztendeje, hogy kézhez kapta: *„Kérjük, végezze munkáját a jövőben is hasonló lelkiismeretességgel és körültekintéssel."*

★

Ami ezután történt, az már olyan, mint egy rossz álom.

Fegyelmi vizsgálat indult Nagy Zoltán ellen. A vizsgálat megállapította, hogy Nagy Zoltán „ártatlan". Igaz, hogy a fegyelmi során kihallgatott utas állította, hogy fizetett és jegyet nem kapott, de Nagy Zoltán állítása szerint Puruczki ezt az embert felbérelte.

Tegnap kiváló munkaerő — holnap összeférhetetlen

És megindult a hajsza és a fegyelmi, rágalmazás miatt Puruczki József ellen.

Ifjúsági élet

A vasúti főosztály fiataljainak levele szovjet komszomolistákhoz

Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériuma Komszomol Bizottságának.

Moszkva

Kedves komszomolisták! Kedves barátaink!

Az V. VIT résztvevői azzal a felhívással fordultak a világ ifjúságához, hogy dolgozzunk együtt minden eddiginél tevékenyebben a béke biztosítása, a munkához, a tanuláshoz, a boldoguláshoz és a békéhez való jogunk védelme érdekében. „Egyesüljünk fiatalok, ifjúságunk, reményeink, haladásunk és az egész emberiség ragyogó jövője érdekében."

A felhívás szellemében azzal fordulunk hozzátok: teremtsünk szervezeteink között állandó baráti levelező kapcsolatot.

Szervezeti életünkben sok problémával találkozunk, melynek megoldásában — a ti gazdagabb tapasztalataitok folytán — bizonyosan segítségünkre lehetnétek.

Nálunk a DISZ-életben a nevelőmunkában, a tartalmasabb szervezeti munkában jelentkeznek a legnagyobb hibák. Nehézséget jelent még a fiatal asszonyok és különösen a fiatal anyák megfelelő foglalkoztatása, és még sok más, amit a későbbiek során szeretnénk megtárgyalni veletek. Helyesnek tartanánk, ha megindítanánk a személyszerinti levelezést is tagjaink között.

Szeretnénk tudni hogyan éltek, dolgoztok, milyen feladataitok vannak a Komszomol szervezetben és mennyire teszik magukévá ezeket a fiatalok.

Bízunk abban, hogy kapcsolatunkkal mindkét szervezet munkája erősödni fog és ezen keresztül mélyebb lesz a Komszomol és a Dolgozó Ifjúság Szövetsége egysége.

Válaszaitokat várjuk és meleg baráti üdvözlettel köszöntünk mindnyájatokat, a

KPM/I. vasúti főosztály fiataljai

SPORT

Ezerötszáz felszállás



Felszállásra készül Tóth István a Pionyr nevű kétszemélyes vitorlázógéppel.

Az elmúlt hónapban egyhónapos táborozáson vettek részt a MÖHOSZ MÁV repülőcsoportjanak fiataljai. A farkas-hegyi vitorlázó repülőtáborban sokat fejlődtek az ifjú vasutas repülők, bár az időjárás sokszor nem kedvezett a szelet megnyergelő fiataloknak. Mégis számos kezdő repülő letette az „A" és „B" vizsgát, többen kitűnő eredménnyel. Így vizsgázott *Honfi István* Józsefváros állomás. *Nagy László* lakatos, Északi Járóműjavító, *Ficsor Imre* Hámán Kató Fűtőház és *Horváth László*, a Landler Járóműjavító dolgozója. Nemcsak a repülés tudományának elsajátításában, hanem a fegyelmezett, áldozatkész magatartásban is kitűntek ezek a vasutas diszesek.

Az egyik napon rendkívül erős vihar, hatalmas felhőszakadás zúdult a táborra éppen akkor, amikor az ifik a gépeket a hangárba szállították. *Ficsor Imre lélekjelenléte, bátor magatartása mentette meg az egyik értékes gépet.* Számos nagyszerű élmény, bátor repülőút teszi emlékezetessé az egyhónapos táborozást: *volt motorosrepülés, többen tanulták műrepülést, sokan elsajátították a gép kivitelét dugóhúzóból.*

Az időjárás miatt a tervezett időnek alig felét lehetett repülésre felhasználni, mégis 1500 felszállást hajtottak végre, 170 órát töltöttek levegőben és 17 teljesítményrepülést végeztek a MÁV Repülő Klub fiataljai.

MÁV Repülő Klub Vezetősége

Ma még csak tervek, de holnap valóság lesz

Azok a sportolók, szurkolók, akik hosszú évek óta figyelemmel kísérték a vasutas sportéletet, jól emlékeznek arra, hogy Kőbányán hajdan milyen virágzó sportélet folyt. A háború előtt Törekvés labdarúgó-csapata szinte úttörőnek számított. Ez az együttes próbálkozott elsőízben a három hátvédes angol rendszerrel. A fiatal, tehetséges játékosokból álló együttes hamarosan elsajátította a korszerű labdarúgás alapelemeit és egymásután aratta szép sikereit. A szakemberek szép jövőt jósoltak a csapatnak, a vasutas szurkolók pedig szívükbe zárták az együttest. Mindenki arra gondolt, hogy ezeket a kezdeti sikereket egyre jobban fogják kamatoztatni a kőbányaiak, ebben a csapatban látták a jövő nagy vasutas labdarúgó tizenegyét.

A remények azonban szertefoszlottak. A csapat kiesett az NB I-ből, sőt az NB II-ben sem tudta megállni a helyét, s jelenleg az I. osztályú bajnokságban is sok nehézséggel küzd.

De nemcsak a labdarúgók, hanem az atléták, teniszezők, ökölvívók, birkózók is jó nevet vívtak ki maguknak régebben. Ez a jó hírnév azonban lassanként „kopni" kezdett.

Mi ennek az oka? Hol vannak a hibák? — merül fel a kérdés egyre gyakrabban.

A napokban látogatást tettünk az Északi Járóműjavító Vállalat sportirodájában, ahol a sportköri elnök helyettesével, Molnár Pállal beszélgettünk a Kőbányai Törekvés múltjáról, jelenéről és jövőjéről.

— Az kétségtelen, hogy régebben nagyszerű sportélet volt Kőbányán — kezdte visszaemlékezését. Abban az időben sporttelepünk nem volt a legkorszerűbb ugyan, de mégis megfelelt a követelményeknek. Ma viszont jóval nagyobbak a követelmények, sporttelepünk viszont semmit sem fejlődött. Régebben szívesen mentek a pályára a versenyzők, hiszen második otthonukká vált a sporttelep. Ma csak a leglelkesebbek látogatják az elhanyagolt külsejű, gondozatlan pályát. Így nem csoda, ha nehéz a járóműjavító dolgozóinak mozgósítása, hiszen ki megy szívesen olyan sportelepre, ahol nem érzi jól magát?

Molnár Pál egyrészt ennek tulajdonítja a kőbányai sport hanyatlását.

A Kőbányai Törekvés jelenleg 13 szakosztállyal működik, de ezek közül csak a labdarúgók, atléták, birkózók, kerékpárosok és legújabban a természetjárók érnek el eredményt.

A hibákat az utóbbi időkben bátran feltárták a vezetők, s minden igyekezetükkel azon vannak, hogy azokat minél előbb kijavítsák.

— Elsősorban a tömegekkel igyekszünk megkedveltetni a sportot — beszél terveiről az elnökhelyettes. A tömegekből fogjuk kiválasztani azokat a tehetséges versenyzőket, akikre később, mint minőségi sportolókra is számítani lehet.

A műhelyben ismét van érdeklődés a sport iránt. Ezt bizonyította a VIT versenyek látogatottsága is. A sportkör a VIT-versenyen elért eredményeivel a terület legjobb sportkörévé vált, s ezeket a kitűnő eredményeket a szakszervezeti sportünnepély alkalmából is bizonyítani tudta.

A vezetőség a pálya és az öltözők korszerűsítését is célul tűzte ki.

— Első teendő, hogy megfelelő pályagondnokot szerezzünk — vázolta terveit Molnár Pál. — Jelenleg három lakás is van a pályán, de ezekben nem a pályagondnok lakik (?). Ha sikerül ezeket a lakásokat felszabadítani úgy nagy lépést teszünk előre a pálya állandó karbantartása terén is.

De nemcsak a pályán, hanem a járóműjavítóban is folyik az újjászervezés. Jelenleg több sportágban folyik az üzemi bajnokság. A műhelyen belüli versenyeken nagy lelkesedés tapasztalható. Egyre többen jelentkeznek a bajnokságokra, s a tömegek mellett tehetséges sportolók is bontogatják szárnyaikat.

Kőbányán emlékeznek a múltra, ismerik a jelent, s jól látják a jövőt. A lelkes vezetők a múlt és jelen tapasztalatait igyekszenek leszűrni, s ennek eredménye minden bizonnyal a Kőbányai Törekvés egyre jobb szereplése lesz.

Olvasd, terjeszd a **NÉPSZAVÁT!**

Ütköző

Az újítás

A celldömölki C elágazás váltóőre újítást vezetett be. Ha vonat jön, nem megy ki a térre,



csak a jelzőszászlót tűzi ki. Újítása most van elbírálás alatt. Mint hírlik, ő sem sokáig használhatja

Zebegényben történt

Zebegény szép békés vidék, de nem annyira, hogy a szolgálattevő nyugodtan borotválkozhat a szolgálati idő alatt. Mégis így



történt. A málházó borotválta a forgalmistát, amikor az ellenőrző közegek betoppantak. A váratlan vendégek mély benyomást keltettek. Erről a málházó ijedt tekintete és a forgalmista arcán éktelenkedő mély vágás tanúskodott.

Duhajkodás Aszódon

Aszódon a váróteremben van az Utasellátó söntése. A közelmúltban betévedt egy részeg társaság és a lármázáson kívül to-



vább iszogattak. A rendelet tiltja az ittas ember kiszolgálását. Ezt Aszódon is betartják, de csak akkor, ha az ittas embernek már nincs pénze.

HÍREK

Hátha hatásosabb lesz

Dél van, tizenkét óra. A naptár szeptember 28-át mutat. Belépek a Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség épületébe. Az üzemi bizottság elnökét keresem. Felmegyek az emeletre. „Személyzeti csoport" — hirdeti egy tábla az ajtón. Benyitok. A szoba üres, az asztalon munkakönyvek, okmányok. Becsukom az ajtót, balra fordulok a másik szoba felé. Lenyomom a kilincset, belépek. Üres szoba, az íróasztalokon tervjelentések, tervfelbontási adatok. A helyiségből még egy ajtó nyílik, másik iroda, itt is árva íróasztalok fogadnak.

Megfordulok és egyszerre plakát mordul rám az ajtóról: „Mindent elzártál?" — kérdi és a nyomaték kedvéért a szöveg mellől hatalmas lakat kacsint rám cinkosan. Ijedten kapok az akatáskámhoz — zárva. Megnyugodok, de szeretném megkérdezni azt a nyolc-tíz elvtársat — köztük az üzemi bizottság két tagját — akik itt dolgoznak, hogy ők nyugodtan ebédelnek-e? Vagy talán már úgy megszokták az ajtóra szegezett figyelmeztetést, hogy el sem olvassák? Ha így van, javasolunk egy új jelszót: „Amíg ön ebédel, bárki nyugodtan elviheti az okmányokat!" Hátha hatásosabb lesz...

B. G.

— **A szudáni közlekedésügyi miniszter,** dr. Sajed Mubarak Zerouk néhány napig Budapesten tartózkodott és tanulmányozta a magyar közlekedési iparvállalatokat.

— **A téli menetrend** október 1-ről 2-re virradó éjjel, a nyári időszámítás megszüntetésével egyidejűen életbelépett.

— **Az újpesti vasúti híd gya**logjárójának a Népszigetig elkészült két és félméter szélességű szakaszát átadták a forgalomnak. Készül a kerékpárút is. A híd gyalogjárójának további szakaszán a MÁVAG dolgozói már a vasszerkezetet szerelik.

— **Gazdag őszi programot** állítottak össze Nagykanizsa vasutas színjátszói. A közeljövőben előadják Szigligeti Ede „Cigány" című népszínművét és próbálják Scribe „Egy pohár víz" című vígjátékát.

— **Műszaki könyvnapokat és könyvvásárt** tartanak október 7-től 21-ig a Landler, a szombathelyi, a szolnoki és a debreceni járóműjavító vállalatoknál. Az újszerű kezdeményezés a technikai színvonal emelését és a műszaki propagandát mozdítja elő.

— **A gazdaságos mozdonytüzelésről** rendez országos ankétot október 10-én a Vasutas Dolgozók Szakszervezete, valamint a Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesület a szakszervezet székházában.

— **Új biztosítóberendezést** helyeztek üzembe a BEV Dunaharaszti állomásán.

— **Székesfehérvár állomás** 22. és 23. vágányát még ebben az évben, terven felül megépítik.

— **A tüzelőutalványokkal való visszaélések megakadályozására** vezérigazgatói rendelet jelent meg, amely szerint a részletfizetéses tüzelőellátásból kizárják azokat, akik tüzelőjüket, vagy tüzelőutalványukat eladják.

— **A zöld és piros színű arcképes igazolványok 1956.** évre történő érvényesítését október 1-én megkezdték.

— **Az utolsó V-betűs tárcsákat is megszüntették.** Legutóbb a miskolci igazgatóság hat mellékvonali állomásán szerelték le a V-tárcsákat, s helyettük védőjelzős berendezéseket építettek.

Levelezőink írják

Jobb együttműködést

Nehéz helyzetben vannak *Ferencváros* állomás dolgozói, mert az ott folyó építkezés zavarja az állomás megszokott munkáját. Fokozottabb szükség lenne a különböző szolgálati ágak együttműködésére. Sajnos nem ezt tapasztaljuk. Egy példával kívánom ezt bizonyítani:

Nagytétényben július 20-án feladtak Budapest—Ferencváros rendeltetéssel egy kocsirakomány talpfaküldeményt a 337 431-es számú kocsiban, ami kimutathatóan még aznap, 23 óra 15 perckor megérkezett Ferencvárosra. A küldeményt az építkezésnél felhasználták, a fuvarlevelet azonban ezidáig még senkisem váltotta ki. Az ott dolgozó pályafenntartási szakaszok nem ismerik el az átvételt, mert a visszkereset szerint sehol sem szerepel a munkakönyvekben.

Helyes lenne, ha a különböző szolgálati ágak vezetői megbeszélést tartanának, gondoskodnának az érkező és felhasználásra kerülő építkezési anyagok (talpfa, kavics) kimutatható átvételéről. Mindenekelőtt a kocsifelíró szolgálat munkájának a megjavítása szükséges, mert csak így lehet a kutatott küldemények sorsáról megbízható adatot kapni.

Szilágyi Sándor
BVKH

Kinek van igaza?

Augusztus 29-én *Gyöngyös* állomáson fel akartam adni három mázsa, Gyöngyöshalászon termett árpámat. Miután eleget tettem beszolgáltatási kötelezettségemnek, a begyűjtési hivatal vezetőjétől írásos engedélyt kaptam az árpa szállítására. A küldeményt a raktárnok fel is vette, a fuvarlevél is ki volt már állítva, de a zordon árupénztáros *Mohácsi Sándor*, megtagadta az árpa felvételét és nem éppen udvariasan kitessékelt az irodából.

Sokba került ez nekem. Egy napi szabadságba, meg ötven forintba. (Ennyi volt a fuvarköltség Gyöngyöshalászról Gyöngyösre.)

Ha nem szabad árpát szállítani, miért adnak rá engedélyt? Ha szabad szállítani, miért nem vették fel a vasútnál? Kinek van igaza? Erre szeretnék választ kapni.

ifj. Kormos Kálmán

Tartsák be az utasítást

Szombati napokon Budapest—Keleti-pályaudvarról 12 óra 05 perckor induló 922. számú vonat szerelvénye vasárnap 921-es számban jön vissza. A szerelvény párnás és fapados kocsikkal közlekedne — legalábbis így írja elő a hivatalos szolgálati menetrend. Sajnos, már nem egy esetben előfordult, hogy a vasárnapi 921. számú vonat csak fapados kocsikból és néha tehervagonokból állott, úgyhogy párnás jeggyel is ilyen kocsit voltunk kénytelenek használni.

A szombati napon közlekedő 924. számú vonatnál, valamint a 929. számúnál ír elő a menetrend csak fapados kocsit. Nem tudjuk, hogy kinek telik abban öröme, hogy a szerelvényeket nem a hivatalos szolgálati menetrendkönyvben előírt módon fordítja vissza. A párnáskocsik nem az előírt vonatban, hanem hétfőn hajnalban közlekedő 929. számú vonatban üresen futnak vissza Budapest—Keleti-pályaudvarra.

Feltűnt nekem az is, hogy a Budapest — Keleti-pályaudvarról induló 932-es és 934-es számú vonat olyan nagy szerelvényt visz, hogy elég lenne kétharmad része is. Hol van itt a takarékosság? A feleslegesen eltüzelt szén, a sok felesleges kocsifutás mind kidobott pénz.

Jó lenne, ha az illetékesek körülnéznének, hogy nincs-e feleslegesen kocsi futtatva és ugyanakkor megszüntetnék a távolsági személyvonatoknál az esetenként fennálló zsúfoltságot.

Dr. Erdélyi Béla
Budapest

Miért akar ismét vasutas lenni Urbán József?

A napi posta között nemrégiben érdekes levelet kapott Rákosrendező pályaudvar állomásfőnöke. A levelet, amelyet eljuttatott szerkesztőségünkbe minden megjegyzés nélkül adjuk közre, hiszen önmagáért beszél.

Elnézését kérem, hogy levelemmel zavarom. Egy kéréssel fordulok Önhöz, mint Rákosrendező pályaudvar állomásfőnökéhez. Talán emlékszik a főnök elvtárs, hogy 1954. júniusában léptem szolgálatba Rákosrendező pályaudvaron. Először a szertárban, majd 1955 januárjában a gurítón kaptam beosztást, mint saruzó. Sajnos, 1955 májusában kiléptem, amit már százszor megbántam. Most az a kérésem volna, hogy visszamehetnék-e régi munkahelyemre. Igaz, most a munkakönyvemben „önkényes kilépés" áll. De nagyon szeretném, ha visszamehetnék a pályaudvarra dolgozni.

Lehet, hogy Ön most azt kérdi, hogy minek léptem ki. Sajnos, későn okos az ember. Eddigi munkahelyeim után meg tudom állapítani, hogy részemre a legmegfelelőbb munkahely a vasút és szeretném, ha a jövőben is ez lehetne. Tizenkilenc éves vagyok és ígérem, hogy komolyabban gondolkozom, mint egy évvel ezelőtt, mert jobban értékelem ma már a vasutas munkát. Egy év alatt megszerettem a vasutat annyira, hogyha sikerül visszamennem, szeretnék úgy dolgozni, hogy végleg ott maradhassak. Nagyon kérem, szíveskedjék mielőbb választ küldeni, vajon lehetséges-e kérésem teljesítése?

URBÁN JÓZSEF, Drégelypalánk, Rákóczi u. 107.

Urbán József azóta már választ kapott levelére: az állomásfőnökség támogatja kérését, s tekintettel őszintehangú megbánására, elősegíti, hogy mielőbb visszatérhessen a vasúthoz.

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Tagdíjával is bizonyítja: szereti a pártot

A MÁV Épületszerelő és Előgyártó Üzemi Vállalat udvarán egy hatalmas toronydaru alatt dolgoznak a betonelem-előgyártók. Betongerendák, betonfödémek tarkítják az udvart és közöttük jár, dolgozik elektromos villástargoncájával *Palya László* ifjúmunkás. Palya elvtárs egy éve párttag. Még a hadseregben vették fel tagjelöltnek, de párttag csak itt lett az üzemben — a pártcsoport nevelte azzá. Azóta is jó pártmunkás és a termelésben is kiváló.

Jó érzés az, ha nem csak kap, hanem ad is az ember

A napokban, amikor *Kiss János* pártbizalmi átadta a havi pártbélyeget, a fiatal kommunista nézegette egy ideig piros könyvecskéjét, a szép sorjában ragasztott három forintos bélyegeket, aztán megszólalt:

— *Kiss elvtárs, kérek még egy darab két forintos bélyeget, ezután minden hónapban öt forintot fogok fizetni.*

A pártbizalmi bólintott, nem szólt semmit, csak átadta a bélyeget. Ismerte Palyát. Tudta, hogy 800—1000 forintos átlagfizetése 1100 forintra emelkedett és ennek örül most az ifjúmunkás, aki nemrégiben arról beszélgetett vele, hogy mennyit fejlődött, két szaktanfolyamon is részt vett. A munkája is könnyebb lett, mert új elektromos villástargoncát kapott.

— Mindezt a pártnak köszönheted — mondotta a pártbizalmi.

Pártcsoport-értekezleten nem egyszer szó esett már a tagdíjfizetésről is. Egyik ilyen beszélgetés után Palya elvtárs elmondotta a bizalminak, hogy minden hónapban örömmel fizeti a tagdíjat, mert jó érzés az, ha nemcsak kap, hanem ad is az ember, anyagilag is támogatja a pártot.

Ennél a pártcsoportnál gyakori, hogy a párttagok a szokottnál több tagdíjat fizetnek. A közelmúltban jelentette be *Pálinkás Ignác* elvtárs is, hogy emelni kívánja tagdíját.

— Igy van ez rendjén — mondja Kiss János elvtárs: — Megszokták az elvtársak, hogy minden hónapban pontosan fizessék tagdíjukat, sőt nálunk minden elvtárs többet fizet, mint amennyit előír a szervezeti szabályzat. Igaz, pártcsoport-értekezleten gyakran hivatkozom a szervezeti szabályzatra, beszélgetünk a kommunista példamutatásról, a párttagok kötelességeiről, és ilyenkor elmondom azt is, hogy *a kommunista legalapvetőbb kötelessége a pontos tagdíjfizetés.*

Nem anyagi kérdés

Az üzem többi pártcsoportjánál is hasonló a helyzet. Ritkaság, ha valaki egyhónapi tagdíjjal elmarad, ez legtöbbször csak akkor fordul elő, ha beteg, vagy ha kihelyezésen van. Néhány hete *Vadász Jenő* elvtárs betegen jött be az üzembe, hogy kifizesse tagdíját, *Béres György* pedig, aki a Keleti pályaudvaron dolgozott kihelyezésen, beüzent bizalmijának, hogy tegye félre a bélyeget, mert jön érte.

Még élénken emlékszik *Lindberg Ferenc*, az asztalosüzem pártbizalmija arra a rövid beszélgetésre, amelyet néhány hónapja folytatott Kiss Ferenc elvtárssal. Abban az időben sok kiadása volt Kiss Ferencnek, és azt mondta a tagdíjfizetésnél, hogy kevés a pénze, rosszul áll anyagilag, tíz forintos helyett csak három forintos bélyeget vesz.

— *Ez nem anyagi kérdés Kiss elvtárs* — mondotta a bizalmi. — Ha megtakarítod azt a hét forintot, azzal nem lesz se több, se kevesebb a pénzed. Hét forint nem nagy összeg, két doboz cigerettának az ára. De ne hidd azt se, hogy a párt talán gazdagabb lesz a te hét forintoddal. Nem így van. Más a tagdíjfizetés jelentősége. *Azt mutatja meg, mennyire szereted a pártot*, hogyan hajtod végre a szervezeti szabályzatnak ezt a pontját. Én azt tartom, hogy akinek a tagdíjfizetés okoz gondot, aki azt a néhány forintot akarja „megtakarítani", arra nemigen számíthat a párt nehéz körülmények között.

És a rövid beszélgetés után Kiss elvtárs tíz forintos bélyeget kért, azóta is állandóan annyit fizet, maga keresi hónap elején pártbizalmiját, hogy tagdíjával is bizonyítsa: *szereti a pártot.*

A MÁV Épületszerelő és Előgyártó Vállalatnál nincs egyetlen olyan párttag sem, aki ne fizetné tagsági díját az előírtnak megfelelően. Annál több az olyan elvtárs, aki önként felemelte tagdíját. Büszkék a kommunisták arra, hogy üzemükben az egy főre eső tagdíjfizetés 12.74 forint és a 93 párttag 204 forinttal több tagdijat fizet, mint amennyit előír a szervezeti szabályzat.

A tagdíjfizetés nem egyszerű gyakorlati kérdés, mint a párton belül mindennek, ennek is elvi oldala van. *Kalinin* elvtárs így magyarázta ezt több mint tíz évvel ezelőtt a Moszkva városi pártszervezetek titkárainak értekezletén. *„Azt mondhatjuk az embereknek... Pártunk most már nem szegény párt. És az se fontos, hogy miattatok a tagsági díj elszámolását nem tudjuk kellő időben beküldeni. Nem ez a dolog lényege. A lényeges az, hogy ha nem fizetitek pontosan a tagsági díjat, eláruljátok, hogy nem törődtök a párttal, hogy közönyösen fogjátok fel a pártkötelességeket. Az, aki ilyen lanyhán fogja fel pártkötelességeit, különösen az olyan egyszerű, tisztán adminisztratív kötelességet, mint a tagsági díj befizetése, annak nem szívügye a párt. Aki törődik a párttal, az szívesen fizet tagsági díjat, mert ezzel szinte anyagi kapcsolatot létesít vele, itt is érintkezik vele."*

Segítsük az első teleseket

Elhangzott a pécsi csomópont dolgozóinak felhívása a téli felkészülésre. A pécsi fűtőház udvarán a nyár emlékét idéző déli napsütésben egy kis csoport éppen erről beszélget.

— Bizony, sosem lehet elég korán és elég jól felkészülni a télre, éppen ezért minél előbb történik meg, annál jobb — mondja *Ágoston István* elvtárs, utazó oktatófűtő, aki évtizedeket töltött mozdonyon és sok kemény telet megért. — Emlékszel — kérdezi *Polónyi Lajos* párttitkártól — micsoda telek voltak a mi időnkben ezen a vidéken?

— Hogyne emlékeznék — válaszol Polónyi elvtárs — hát lehet azt elfelejteni, hogy 1928-ban fél évig volt hó a vonalainkon és olyan hideg volt, hogy szívatás közben befagyott a távfejszelep.

— Hát 36-ban, amikor egy hétig tartott, amíg kiástuk a bátaszéki vonalon eltemetett vonatokat — toldja meg Ágoston.

Felkészülünk a legkeményebb télre

— Bizony, ilyesmire mindig lehet számítani — kapcsolódik a beszélgetésbe *Daczó Ernő* elvtárs, az ugyancsak sokat próbált, gazdag téli tapasztalatokkal rendelkező mozdonyvezető. — Az utóbbi években néhány erősebb héttől eltekintve elég inci-finci telek voltak, számítani lehet rá, hogy legközelebb majd keményebbet fogunk ki — mondja.

— *Nem ijedünk meg tőle* — kapja el az utolsó mondatot *Reinhardt* elvtárs, fűtőházfőnök, aki éppen odaérkezik a beszélgetőkhöz. — Megfogadtuk a felhívásban, hogy már most megteszünk minden intézkedést a téli forgalomra és az első telesek felkészítésére. *Álljuk is a szavunkat! Elkészítettük az első telesek oktatásának részletes tervezetét és szervezés alatt áll az eddiginél szélesebb körű patronálási mozgalom.*

Elmondja a főnök, hogy az idén *hét* első teles mozdonyvezetője és *15 első teles fűtője* van a fűtőháznak. Nem kis szám, ha arról van szó, hogy valamennyiüket jól fel kell készíteni a téli szolgálatra. De hogy ez megtörténik, arról a patronálók kezeskednek. Eddig *Győri Kiss István, Arató Ferenc*, a Szocialista Munka Hőse, *Szigeti Rudolf, Szigeti József, Daczó Ernő, Pálfi Ede, Jánosi László, Kántor Gyula, Darazsacz Lukács* mozdonyvezetők, *Szentpáli András, Marton József, Nyalka Gyula* segédkezelők vállalták, hogy szabad idejükben elkísérik az első teleseket. Több útra fiatal fűtőket osztanak be az idősebb mozdonyvezetők mellé, a fiatal mozdonyvezetők pedig idősebb fűtőket kapnak gépükre. Maga Reinhardt elvtárs, szolgálati főnök is vállalkozott néhány vonali kiutazásra az első telesek oktatása céljából.

Csak kifogástalan géppel tudjuk legyűrni a telet

Daczó elvtárs már tudja, kik lesznek a pártfogoltjai. Elsősorban *Eperjesi Ferenc*, aki nem tartozik már a legfiatalabb korosztályhoz, de mint mozdonyvezető fiatalnak számít. Daczó elvtárs oktatja majd *Puszpán Ferencet* is, aki átélt ugyan már egy telet, de úgy érzi, neki sem árt, ha átveszi az idősebbek tapasztalatát. Különben nemcsak ő, hanem még jónéhány kevés tapasztalatú, páréves mozdonyvezető rendszeres téli oktatásáról is gondoskodnak.

— *Szükség van erre* — mondja Daczó elvtárs — *mert sohasem lehet eléggé hangsúlyozni a fiataloknak, hogy télen a mozdony gondozása, kiszolgálása fokozott figyelmet kíván.* Különösen fel akarom hívni a fiatal elvtársak figyelmét arra, hogy télen mennyire fontos: *a szolgálatra jelentkezésnél 10—15—20 perccel előbb már ott legyenek a gépnél, vizsgálják meg alaposan a csöveket, nézzék meg, nincs-e folyás, rendben van-e a szén, elvégezték-e a feladott javításokat, üzemképes állapotban van-e a homokoló, elég lesz-e az olaj stb., stb.*

A legapróbb részletre is kiterjed majd az oktatásnál a patronálók figyelme és biztosak vagyunk benne, hogy nem is lesz a pécsi fűtőháznál első teles mozdonyvezető, aki felkészületlenül megy a téli forgalomba. *(sz. f.)*

Negyven üzemmel, bányával állnak komplex-brigád szerződésben az ajkai vasutasok

Nem ritkaság ma már bármerre járjunk is az országban, hogy a múlt és a jelen egyszerre tárul elénk. Az épülő jelen, az alakuló jövő és az eltűnésre ítélt múlt azonban talán itt *Ajkán* ragadja meg legjobban a tekintetet. A jelenleg is növekedés előtt álló erőmű, a terjeszkedő timföldgyár és alumíniumkohó, az új városrész, az újjászületett üveggyár mellett ott vannak még a bányatelep kicsiny munkásházai, a korszerűsített, teljesen újjáépített vasútvonalak még elhanyagolt, szűkreszabott bányarakodókban végződnek.

Nélkülözhetetlen együttműködés

A hegyek, amelyeknek erdőségeiben bújdostak egykor Savanyú Jóska szegénylegényei, az ember munkája nyomán dúsan ontják kincseiket, szenet, mangánt, bauxitot. A hatalmas üzemek mind több árut küldenek az ország minden tájára és külföldre. A vasút munkáját is ez a szüntelen kettős áramlás szabja meg: az ipari nyersanyagok és a késztermékek szállítása. *Közel negyven kisebb-nagyobb vállalatot, bányaüzemet szolgál ki az állomás*, amelynek nemcsak a tevékenységi köre ilyen széttagolt, hanem a területe is. Az erőmű, a timföldgyár, Alsó- és Felső-csinger, Jókai-bánya, Padrag szolgálati helyeinek végigjárása mintegy 50 kilométeres utat jelent, ezért érthető, hogy Ajkának csaknem akkora a forgalomirányító létszáma, mint például Budapest-Ferencvárosnak. Az állomásfőnöknek két helyettese van, a különböző szolgálati helyeken 30 forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot.

Ennek a nagy apparátusnak, ha nem akarja a szűk helyi adottságok miatt amúgy is nehéz munkáját megnehezíteni, a legnagyobb összhangban kell működnie a bányákkal, üzemekkel.

— Ha a komplexbrigád-szerződést csak egy napra is a fiókban felejtenénk — mondja *Egger Jenő* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes — vagy ha a szokásos értekezleteken kívül szinte naponta nem beszélnénk meg a teendőket a vállalatokkal, alaposan megéreznénk a hatását. Az együttműködés fontosságát azzal is alá akarjuk húzni, hogy a komplex-értekezletekre mindig meghívjuk a vállalatok pártszervezeteinek és üzemi bizottságainak képviselőit, akik csaknem minden esetben el is jönnek, s az állomás részéről is természetesen mindig ott van *Gáspár* elvtárs, a pártszervezet titkára és *Németh* elvtárs, ÜB-elnök.

Az ajkai vasutasok azonban ugyanígy kötelezőnek tartják az együttműködést maguk között is. A völgybe bújtatott kis fűtőház — sőt bátran mondhatnánk: a világ legkisebb fűtőháza — ahol vasúti kocsiból lapátolják a szenet a 376-osok széntartályába, mintaszerűen karbantartott, tiszta gépeket ad a forgalomnak, s 157,6 százalékos túlsúlytovábbítással segítette a sokféle szállítást, ami a rendkívül nehéz hegyi terepen igen jó eredmény.

A fejlődés útján

— Nehéz körülmények — szép teljesítmények — ilyenformán foglalta össze *Voloscsuk Antal* állomásfőnök az ajkai vasutasok munkáját. Aki végigjárta a bányák szűk, idejétmúlta rakodóhelyeit, ahová alig lehet 5—6 kocsit beállítani, aki belépett például a Jókai-bánya mellékhelyiség méretű szolgálati helyére s utána egy pillantást vetett a kocsitartózkodási egységidő 105, a fajlagos kocsimozgatás 110 százalékos eredményét hirdető táblára, a napi két túlsúlyos irányvonat indítására, valóban osztozik ezzel a véleménnyel.

De aki három évvel ezelőtt járta végig a bányavonalakat, amikor esős időben embermagasságra csapódott fel a sáros víz az elhasználódott alépítményből, amikor napirenden voltak a hordrúgótörések, a síntörések, a veszélyes szakaszokon megszaladtak a kézifékes vonatok, az már látja, hogy jelentősen változtak a körülmények. És aki két-három év múlva utazza végig Ajka-Csingervölgyet, már nemcsak az újjáépített vonalakban mérheti le a fejlődést, mert a jelenlegi tervek — az állomás bővítése, a bányarakodók korszerűsítése, drótkötélpályák felszerelése — addigra mind valósággá válnak.

Nemzetközi ÉLET

Szovjetunió

A szovjet vasutasok napilapja, a „Gudok" közli Michel Rouse francia mérnök cikkét azzal kapcsolatban, hogy Franciaországban felállították a vasúti sebesség eddigi világrekordját: 331 kilométer óránkénti sebességet. Rouse hangsúlyozza cikkében, hogy a vasúti technika fejlődése már a belátható jövőben lehetővé teszi az ennél nagyobb sebesség állandó elérését is.

★

A szovjet kormány nagy gondot fordít a vasutasok élet- és kulturális színvonalának emelésére. Az ötéves terv négy esztendeje alatt több mint két és félmillió négyzetméter alapterületű új lakást kaptak a vasutasok, s ehhez ebben az esztendőben még 920 ezer négyzetméter lakótér épül. A bölcsődék száma 27 százalékkal nőtt.

★

A csitai hároméves mozdonyvezetőképző iskolát sok száz mozdonyvezető jelölt látogatja. A közelmúltban mozdonyvezető továbbképzőt nyitottak ugyanitt. A továbbképzőn ötszáz mozdonyvezető vesz részt.

Csehszlovák Köztársaság

A Plzen—Cheb vasútvonalon nemrégen új vasúti hidat építettek. Szerelése különleges módszerrel történt. Az új hidat speciális keretre szerelték, majd a régi híd fölé emelték, amelyet 90 fokkal elfordítottak. A 35 méter hosszú és 120 tonna súlyú új hidat a régi helyére eresztették és rögzítették. Az egész művelet rendkívül gyorsan ment végbe. A vasúti közlekedés alig szakadt meg.

Vietnami Demokratikus Köztársaság

Vietnamban megkezdték a Lo folyón keresztül vezető vasúti híd építését. A megszállók által szétrombolt töltésen már ott van a szükséges fa- és sínanyag.

A háború befejezése után egy évre újjáépítették a *Hanoi-Nam-Kuan* közötti vasútvonalat 156 kilométer hosszúságban. Ezen a vonalon 26 vas- és 47 fahidat kellett helyreállítani. Épül a *Hanoi-Nam-Ding* közötti vasútvonal is.

Anglia

A brit szakszervezetek 87. évi kongresszusán messzemenő határozatokat hoztak a munkásság érdekeinek megvédésére. A kongresszuson az a nézet jutott kifejezésre, hogy a munkásság érdekeit súlyos veszélyek fenyegetik a kormány és a munkáltatók részéről. Megállapították, hogy a brit gazdaságot válság fenyegeti és ennek elhárítása áldozatokat kíván majd. Az áldozatot a dolgozók vállaira akarják hárítani.

A brit szakszervezetek, közöttük a 4000 ezer vasutast képviselő NUR, elhatározták, hogy erélyes harcot fognak indítani a fizetések emeléséért. A NUR főtitkára rámutatott arra, hogy a brit vasutasoknak kell viselniök az államosítás következtében felmerülő évi 57 millió font összegű kamatot és törlesztést, amit nagyrészt volt részvényesek vágnak zsebre. A brit vasutak 1200 millió font összegű korszerűsítési tervezetének végrehajtásával a kamat terhek 100 millióra fognak emelkedni, növelve a vasutasok terhét. A főtitkár egyben felhívta a brit szakszervezetek figyelmét arra a tényre, hogy immár 5000 darab atomágyú létezik és ezeket azonnal el kell pusztítani, hogy a béke létrejöhessen.

India

India nagy megrendeléseket adott külföldi cégeknek különféle vasúti anyag és jármű szállítására. Japán és Németország mellett Magyarország, Csehszlovákia és Ausztria is megrendeléseket kapott, ugyanakkor elutasították az amerikai, angol, francia, belga és olasz cégek ajánlatait, mert áraik túl magasak voltak.

Egyiptom

Négymillió font értékű megrendelést kapott Magyarország Egyiptomtól különféle szállítóeszközök gyártására. Az utóbbi hónapok során örvendetesen növekedett a kereskedelem a két ország között. Fathi Radvan közlekedési miniszter budapesti látogatása tovább mélyítette e kapcsolatokat. Az Egyiptomba irányuló kivitelben fő helyen szerepelnek a vasúti személykocsik és Diesel-mozdonyok.

Franciaország

A francia vasutasok igazgatósága alkoholellenes kampányt indított, mintegy feleletül a bérrendezési követelésekre. Az igazgatóság szerint a vasutasok keresetük tíz százalékát költik szeszesital fogyasztására. „Költsetek kevesebbet italra és mindjárt jobb helyzetben lesztek családotokkal együtt" hirdetik bölcsen az igazgatóság plakátjai. A francia vasutasok csak mosolyognak ezen az átlátszó ürügyön, hiszen valamennyien tudják, hogy az igazgatóság ezzel akarja magáról elhárítani azt a kötelezettségét, hogy a vasutasok egyre növekvő nyomorát a szakszervezet által követelt bérrendezés útján oldja meg.

ÚTBAN A SZŰZFÖLDEK FELÉ



Sok ezer kilométer hosszúságban építik a Szovjetunióban a megművelés alá kerülő szűzföldeken a keskenyvágányú vasútvonalakat. A fűtőházi depókat sorozatosan látják el az MKU—001-es sorozatú motoros vontatójárművel. Képünkön egy ilyen mozdonyt látunk, útban a szűzföldek felé.

(Foto: V. Rjabinyina felv.)

Miért nem foglalkoznak a kecskeméti kultúrotthonban a technika fejlesztésével

Az ország egyik legszebb vasutas kultúrotthona a kecskeméti. Neoncsövek világítanak, a barátságos szobákat magyaros motívumú bútorokkal rendezték be, mindenütt rend, tisztaság honol. És erre a kultúrotthonra azt mondotta a fűtőház üzemi bizottságának elnöke, *Bartucz János: nem a mi otthonunk, nem nekünk való.* Hasonlóan nyilatkoztak mások is, köztük *Fekete Sz. Lászlóné*, a pft. főnökség üzemi bizottságának tagja.

Mi az oka a közömbösségnek?

Mindkét előadás napjaink egyik legfontosabb problémáját, a technika fejlesztését, jobb kihasználását kívánta elősegíteni. És mégis Kecskeméten a két előadásnak nem volt hallgatója. Talán az itteni vasutasok nem törődnek a technika fejlesztésével? Más a baj, s ezt bizonyítja az is, hogy a kultúrház egyéb rendezvényeit — beleértve még a táncot is — nem igen látogatják vasutasok.

A vasutasok közömbösségéért a kultúrotthon régi vezetőségét súlyos felelősség terheli, de ezt kár most feszegetni, hiszen három hónapja új igazgató, *Török Imre* került a kultúrotthon élére. Hiba lenne ha három hónap munkájától csodákat várnánk. Nem is várunk. De szomorú az, hogy az ismeretterjesztő előadásoknál semmi javulás sincs.

Vegyük példának a már említett két előadást, amelyeknek előadója, a helyi pályafenntartási főnökség főmérnöke és a fűtőház helyettes vezetője volt. A vezetők előadására mindenütt kíváncsiak a dolgozók. Itt mégsem jelentek meg. Miért? Mert nemhogy a dolgozók, *még az üzemi bizottsági tagok sem tudtak az előadásról, a hivatalosan megjelent kultúrotthon plakáton kívül semmi és senki nem propagálta az előadást.*

Török elvtárs, igazgató, maga sem tulajdonít nagy jelentőséget a technika fejlesztését szolgáló előadásoknak. Bizonyítja ezt egyrészt az, hogy nem kereste az okát, miért nem jelentek meg az üzemi bizottságok vezetői azon az értekezleten, amelyen megvitatták a két előadás témáját és idejét. De az előadások elmaradása után sem kereste fel az érdekelt üzemi bizottságokat, nem vitatta meg velük az eset tanulságait. Másrészt pedig bizonyítja az, hogy *a technika fejlesztését szolgáló propaganda jóformán teljesen kimaradt a kultúrotthon új munkatervéből.*

Ne csak egyoldalú munkát

A következő negyedévre mindössze három ilyen témájú előadást terveztek, de nincs szó a tervben műszaki körök szervezéséről, munkamódszer- és tapasztalatcsere ankétokról, a technika fejlesztését szolgáló vitákról, újító és műszaki kiállításokról sem. Egyszóval: *nincs a kultúrotthonnak programtervezete a technikai előrehaladás segítésére.*

Kétségtelen, hogy a hibákért nemcsak a kultúrotthon igazgatóját terheli felelősség, aki megbízatását ideiglenesen, társadalmi munkában végzi és emellett tagja az állomás pártvezetőségének, valamint aktívája a politikai osztály mellett működő pártbizottságnak is. Három ilyen fontos pártmegbízatást képtelen egy ember elvégezni. *A kultúrotthon igazgatása egész embert követel.* De Török elvtárs nem kap segítséget a helyi üzemi bizottságoktól, DISZ- és pártszervezetektől sem, kivéve az állomás politikai szerveit. *A területi bizottság a technika fejlesztésének segítését a kultúrotthonban elintézettnek tartotta egy körlevél kiadásával és a szakszervezeti központ sem nyújtott több segítséget.*

Az ilyen „támogatás" csaknem a nullával egyenlő. A technika fejlesztése az egész ország ügye és ebben komoly feladatuk van a kultúrotthonoknak is. Ennek megfelelő támogatást vár a kecskeméti vasutas kultúrotthon.

A haszonkilométer teljesítmény alakulása a Keleti Fűtőháznál

A KELETI FŰTŐHÁZBAN a főnökségi épület egyik szárnyára emeletet húznak. Épül a négyorsós mozdonykerékpársüllyesztő berendezés. Az elmúlt hetekben három 424-es sorozatú mozdonyt kapott a fűtőház. Talán az új létesítmények ösztönző hatásának is eredménye a haszonkilométer teljesítmény alakulása. Az év elejétől

a fűtőház haszonkilométer teljesítménye a tavalyihoz képest 23 százalékkal emelkedett.

Nincs hiba az elegytonnakilométer alakulásánál sem. *az idei emelkedés 35 százalékos.*

Az utazószemélyzet kiképzésével, oktatásával, s nem utolsósorban az időszakos vizsgáztatásokkal, s az ellenőrzés hatékonyabbá tételével értek el ilyen kimagasló eredményt. El lehet mondani, hogy a Keleti Fűtőház, amely abban is különbözik a többi fűtőháztól, hogy villamosmozdony- és motorszinnel is egybekapcsolták, sőt az Úttörővasút műszaki felügyeletét is ellátja, jól állja a sarat az őszi forgalom harcaiban

Most különös gondossággal folyik a mozdonyfűtők oktatása a jobb tüzeléstechnika elsajátítására, a mozdonyok felkészítése a téli időszakra.

JÓL GAZDÁLKODNAK a géppel a Keletiben. Nem úgy, mint azt a vasúti főosztály egyik mozdonyirányítóla tette, aki szeptember 26-ról 27-re virradó éjjel Szombathelyre küldött egy gépet, méghozzá gépmenetben. Nem lehet csodálkozni, ha a fűtőház dolgozói joggal kifogásolják az ilyen intézkedést.

Besze Jenő, Ludányi János, Bürüsi József és a többiek keményen helytállnak az őszi forgalomban. A villamosmozdony-vezetők is hosszú ideje tartják az élüzem szintet. Azt kérik, hogy a forgalmi szolgálattevők ne ácsoroztassák őket,

biztosítsák a zöld utat,

rövidítsék meg a mozdonyforduló idejét.

MIVEL LEHETNE MÉG SEGÍTENI a munkát, az eddiginél is jobb eredmények elérését? A magas szénteren levő szállítószalag gondozatlan, kenetlen, sérült. El kell rajta végezni az időszakos vizsgálatot és a karbantartást. Jelöljenek ki felelőst a szalag állapotáért. Több gonddal kell kezelni a szénteren tárolt szenet. Miért nincs halmazba rakva, miért van letaposva? Rendezni kell a szertári samott-tégla kezelését, vételezését és felhasználását.

Miért vannak szétszórtan a tűzállótéglák, több helyen tárolva? Nem találjuk a raktári helyiségben mozdonysorozatonként a brotánfal és lángbolt szabványadatait, pedig el lehetne kerülni azt a veszteséget, amelyet a válogatásokkal, találgatásokkal töltenek a vételezésnél. A 424—248. számú, újonnan szállított mozdony kerékpárhomokolóinak szórócsövei helytelenül állnak, meg kell toldani és be kell azokat állítani. Hiányzik a szolgálati rend a vizsgálati laboratórium részére. Ennek keretében szabályozni kellene a vízminta leadás módját, és a vízelemzés adatait a mozdonyszemélyzettel az előírt nyomtatványon közölni kellene.

Ezek a szembeötlő hiányosságok, s közvetve vagy közvetlenül fékezik a dolgozók lendületét. A Keleti Fűtőház dolgozói, ha kijavítják ezeket a hiányosságokat, joggal tarthatnak majd számot az őszi forgalom egyik legjobb fűtőháza címére.

A ferencvárosiak figyelemreméltó javaslata

Ferencváros csomópont forgalmi és vontatási dolgozói közül többen kérték szolgálati vezetőségüket, hogy tegyenek lépéseket a körvasúti kötöttfordák és átállítós gépek nagymértékű ácsorgása ellen. A dolgozók elmondták ezzel kapcsolatos észrevételeiket, javaslatokat is tettek, kifejtve, hogy az ácsorgások egyaránt megkárosítják a népgazdaságot és magukat a dolgozókat.

A csomópont vezetősége foglalkozott a javaslatokkal és ezeknek alapján a következőkkel fordult a felsőbb szervekhez:

A körvasúti kötöttfordák között találtunk olyan menetteket, amelyeket véleményünk szerint *átállítós menetekkel lehetne lebonyolítani.* Ezzel lehetővé tennénk, hogy kötöttforda ne csak a vonatközlekedési tervben feltüntetett elegyet továbbíthasson. Igen sok esetben előfordul ugyanis, hogy a kötöttforda gépe vár elegyre, mert nem készült el a vonatja, jóllehet állomásunkon van kész vonat, amelyhez azonban nem szabad felhasználni, mert a vonatközlekedési terv ezt tiltja. Olyan esetek is előfordulnak, hogy a vonat indulásra készen áll, de a forgalmi helyzet olyan, hogy nem tud közlekedni és órák hosszat ácsorog.

Véleményünk szerint, ha ezeket a kötöttfordákat a fenti indokok alapján *kivennénk a vonatközlekedési tervből és átállítós gépekkel bonyolítanánk le, nagyobb teljesítményt érnénk el és a felhasznált gépek számát is csökkenteni lehetne.* A következő fordákat lehetne megszüntetni és helyettük átállítós gépet rendszeresíteni: III., V., VI., VII., IX., X., XIII., XV. Természetes, hogy ez a megállapítás a ferencvárosi fűtőház és az állomás által továbbított vonatokra vonatkozik, de közös tárgyalás útján *felül lehetne vizsgálni az egész budapesti forgalmat szabályozó 71/27/1955. III. számú rendeletet is.* Ezért javasoljuk, hogy fenti megállapításainkat ne csupán Budapest —ferencvárosi viszonylatban, hanem egész Budapest forgalmának figyelembevételével tárgyalják meg, mert ez feltételenül a körvasúti forgalom megjavításához vezetne.

(A javaslatot Budapest Ferencváros csomópont forgalmi és vontatási szakszolgálatának szakmai, valamint párt- és szakszervezeti vezetői írták alá.)

Műszaki konferencia Kelenföldön

Budapest—Kelenföld állomás dolgozói műszaki konferencián beszélték meg, hogy a technológiai eljárások minél tökéletesebb alkalmazásával miként mozdíthatják elő eredményesen az őszi forgalom sikerét.

Kőrösi Károly állomásfőnök legelső feladatként *a szovjet siktolatási módszerek széleskörű alkalmazását* jelölte meg. A kereskedelmi szolgálatnál végérvényesen meg kell szüntetni a számadáselválasztásokat és meg kell rövidíteni a rakodási időket. E két fontos feladat gyenge teljesítése már két ízben ütötte el az állomást a különben megérdemelt élüzem címtől. Felszólította a reszortvezetőket, számoljanak be arról, hogy a saját munkaterületükön milyen hiányosságok vannak a technológiai fegyelem betartásánál, mik a terveik a hibák kijavítására.

Falvai Ferenc állomásfőnökhelyettes bejelentette, hogy az ipartelepek grafikonos kiszolgálása jó úton halad. csak *az előjelentésekre kell még nagyobb gondot fordítani.* Sajnálatos hiba. hogy *a váltók elhanyagolt állapotban vannak.* Emiatt *az önköltség is emelkedett,* mert a piszkos váltók karbantartásához több olaj kell. Javasolta. hogy külön e célra szervezett brigád hozza rendbe az állomás valamennyi váltóját, mert enélkül nem lehet az őszi forgalomban jó munkát végezni. A javaslatot elfogadták.

Varga Gyula kereskedelmi állomásfőnök-helyettes arról számolt be, hogy a kereskedelmi szolgálat kellő számú rakodási eszközzel rendelkezik a nagy forgalom lebonyolítására.

Fenyőfalvi Antal az új siktolatási módszer helyi eredményeit ismertette: az Orosz-brigád a legelső próbatolatás alkalmával 74 kocsit 40 perc alatt rendezett szét három vágányon. A második elegyfelosztás eredménye már sokkal jobb volt, 25 kocsit 6 perc alatt osztottak szét. Az új módszernek tehát jövője van Kelenföld állomáson. Ismertette a megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal módszerét is. Ennek alkalmazására is rá kell térni.

Számos hozzászólás követte a beszámolókat. *Suhay Ferenc* ktg-tiszt az idegen kocsik sürgős kezelésére hívta fel a figyelmet. *Diósi János* kocsivizsgáló valamennyi társa nevében vállalta, hogy az őszi forgalom ideje alatt megkétszerezi a vágányok közötti kocsijavítást. *Király János* párttitkár a pártszervezet legtelejesebb segítségét ígérte a szakmunkához. A többi hozzászólásból is az csendült ki, hogy *a dolgozók valamennyien magukénak érzik az őszi forgalom ügyét és a technológiai előírások betartásával, azok fejlesztésével akarják sikerre vinni.*

Az értekezlet nyomán máris szép siker született az állomáson a több elegycsoportú vonatok elegyének összeállításánál. *Bodoni Lajos* kocsimester és brigádja a 2153 számú gyorsárus vonat hat csoportból álló 25 kocsiját rendszerint 20 perc alatt rendezi.

Dr. Tóth József,
Budapest-Kelenföld állomás.

Élenjáró technikát a folyamatos pályafenntartásnak

(A „Gudok" 1955. augusztus 10-i számából.)

A kommunista párt központi bizottságának júliusi plénuma azt a feladatot állította a szovjet nép elé, hogy az ipari termelést új, még magasabb fokra emelje. A kitűzött cél felé vezető út — a technika és a technológia tökéletesítése, a munka szervezésének megjavítása.

Mi, vasutasok úgy tekintjük a plénum határozatát, mint saját ügyünket. A közlekedésnek rövid időn belül növelnie kell a szállítást, a vasutakon több vonat nagyobb terheléssel és sebességgel kell hogy közlekedjen. Ennek elérésében nagy szerepük van a pályafenntartási dolgozóknak. Olyan állapotban kell tartani a pályákat, hogy a vonatok az év bármely szakában súly- és sebességkorlátozás nélkül haladhassanak.

Ennek elengedhetetlen feltétele a folyamatos fenntartás. Ez nem új, erről állandóan beszélnek és gyakran írnak.

A pálya romlásának tervszerű megelőzése

A sandrini vonalszakasz, és részben a mi tizedik körzetünk tapasztalatai feljogosítanak annak állítására, hogy a folyamatos pályafenntartásban a legfontosabb: *a pálya romlásának tervszerű megelőzése.* Egyes helyeken — köztük nálunk is esetenként — megfeledkeznek erről a szabályról. Néhány pályamester és brigádvezető rendszeresen ellenőrzi a vonalat; méri a nyomtávot, kiküszöböli a felfedezett hibákat, és közben nem gondol arra, hogy mindez még nem fenntartás. Lehet állandóan méregetni, javítani, de így a pálya kiváló állapotáig nem jutunk el, ilyen munkamódszer mellett állandóan a rendellenességek határán járunk.

Más módszerekkel dolgoznak azok az élenjáró körzetek, amelyek rendszeresen kiváló eredményt érnek el. Náluk a folyamatos pályafenntartás alapját a pálya romlásának tervszerű megelőzése képezi. Természetesen itt is rendszeresen figyelik a vonalat, a hibákat gyorsan kijavítják. Bárha a legsürgősebb, mégsem ez a legfontosabb dolog.

A sandrini osztálymérnökség körzeteinek legnagyobb részében a pálya állapota kitűnő. Elérheti-e ezt minden pályamester? Feltétlenül. A munka szervezése nálunk a következő: Kéthetenként — rendszerint a brigádvezetőkkel — ellenőrizzük a pálya állapotát és összeállítjuk a folyamatos pályafenntartás tervét. Mindenek előtt kiküszöböljük a legsúlyosabb rendellenességeket, azután a brigádok elvégzik a szükséges munkákat, szelvényről szelvényre haladva.

Különösen nagy figyelmet fordítanak a pálya állapotára a sablonoknál és a szintezőknél, megakadályozzák a sínvándorlást, javítják az ütközéseket, végrehajtják a nyomközszabályozást.

A félhónapi tervben nemcsak a pálya állapotát veszik figyelembe, hanem azt is, hogy milyen időjárási viszonyok között folyik a munka. Nálunk például júniusban száraz és meleg idő volt, erősen felszáradt az ágy. Így természetesen több figyelmet követelt a talpfaközök feltöltése, hogy megelőzzük a talpfák romlását.

Legfontosabb a munka minősége

Hogy ne vesztegessük felesleges időt, a brigádvezető előzőleg eltervezi a munka szervezését, és a brigád minden tagja meghatározott feladatot kap. Hasznos az embereket műveletek szerint csoportosítani, akkor a munka vidámabban, gyorsabban halad.

Különös jelentősége van a munka minőségének. A nyomtáv ellenőrzésénél engedélyezve van bizonyos tűrés, de néha mégis nagy sarkok mutatkoznak. Például egy helyen a mérés a nyomtáv szélességét 1524 milliméternek mutatta, de három-négy talpfán keresztül már 1528 volt. Bár ez a nyombővülés még a megengedett norma határain belül van, otthagyni a sarkot nem szabad, mert ez hamár magával vonja a vonal tekintélyes részének nyombővülését.

Ezzel a példával azt akarom mondani, hogy nekünk, pályafenntartási dolgozóknak nem szabad formálisan elfogadni a normákat és tűréseket. Jól meg kell jegyezni: *bármilyen eltérés a felépítmény méretében betegséget jelent.*

Vannak, akik azt hiszik, hogy nem fontos teljesen megtölteni a talpfaközöket. A gyakorlat mást mutat: Minél nyitottabbak a talpfák, annál gyorsabban hasadoznak, kopnak, rosszul tartják a sinszegeket. A *talpfaközöket mindig meg kell tölteni a talpfa legfelső szegélyéig.* A folyamatos fenntartásnál feltétlenül arra kell törekedni, hogy a pálya ne egyszerűen a tűrések határain belül legyen, hanem pontosan kövesse a norma kiírását.

Az élenjáró módszerek iskolája

A folyamatos karbantartás nemcsak a felépítmény romlásának a megakadályozása, hanem nem szűnő, éber vigyázás a földtöltés állapotára is. A mi körzetünkben a pálya sokat szenved a felfagyástól. Mi a folyamatos fenntartás tervébe bevettük a kavicsidom törőr elhelyezését 25—30 centiméter vastag salakágyra, és hamarosan meg is valósítottuk. És mi történt? A felfagyások száma jelentősen csökkent.

Ebben az évben a Dél-Urali körzetben *„élenjáró módszerek iskoláját"* szervezték. Az iskolát közvetlenül a munkahelyen tartották, a legjobb módszereket szemléletesen mutatták be. A mi körzetünkbe érkeztek a *vargasini* osztálymérnökség dolgozói, mi *Kljukcsin* pályamesterhez utaztunk. Az iskola minden résztvevője sok újat tanult és ezeket már hasznosítják is a gyakorlatban.

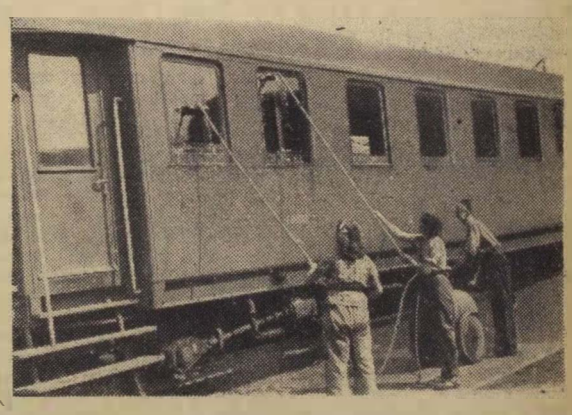
A KB júliusi plénuma rámutatott annak szükségességére, hogy a vasútnál is fokozottabban kell alkalmazni a gépesítést minden vonalon. A pályamunka és különösen a folyamatos fenntartás még nem eléggé gépesített. Sok munkát végeznek még régi módszerekkel. A hordozható áramfejlesztőtelepek és a nehéz talpfaláverőgépek nem megfelelőek. Nincs megoldva megnyugtatóan az emberek szállítása és az anyagellátás a nyílt vonalon. Eddig az ágyanyagot pőrekocsikon szállították és kézi erővel rakták ki. Ez akadályozta a forgalmat, nem is beszélve a nehéz munka költségeiről. A legjobbak a kavicsszállításra a ferdeoldalú kavicsszállítókocsik, de ezekből még kevés van.

Úgy gondolom, hogy ideje volna a vonalmérnökségeket ellátni traktorokkal és autókkal, hogy gyorsan lehessen szállítani az embereket és az anyagokat. Eljött az idő, amikor komolyan lehet gondolkodni a folyamatos pályafenntartás minden mozzanatának gépesítéséről.

A pálya — a vasúti közlekedés alapja. Hogy mindig megbízható legyen, meg kell valósítani a mindennapos folyamatos pályafenntartást a leghaladóbb technika alapján.

P. Nikolajev,
a sandrini vonalmérnökség 10. körzetének pályamestere

Kézinyomású ablaktisztító



110 kocsi ablakainak mosását végzik el naponta a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél Vajna István újításával, a hordóra szerelt kézinyomású ablaktisztító készülékkel. Képünkön Kulics Eszter, Szabó Lászlóné és Urbán József az új készülékkel dolgozik.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

BÜSZKÉN BESZÉLNEK MAJD RÓLAD...

— Hozzászólás a „Közvélemény színe előtt" című cikkhez —

A *„Szocialista Vasútért"* szeptember 12-i számát olvasva, a *„Közvélemény színe előtt"* című cikk ragadta meg a figyelmemet. Megleptek azok a sorok, amelyet rólad írtak Puskás elvtárs. Éppen rólad, a DISZ-tagról, a jövő mozdonyvezetőjéről, akit most *„örök vasárnaposnak"* nevezneK a székesfehérvári fűtőházban. Nem tudom, hogy mi a véleményed a cikkről, olvastad-e, gondolkoztál-e rajta;

Gondoltál-e arra, hogy bár most egyedülálló fiatalember vagy, de egykor majd te is családot alapítasz. Tudatában vagy-e annak, hogy egy mozdonyvezető milyen óriási felelősséggel tartozik a hazának, családjának és saját magának is? Emberéletek, milliós értékek lesznek rádbízva. *Az ilyen felelősség nem tűri az olyan viselkedést, mint amilyent te tanúsítasz.* Én is DISZ-tag vagyok és 1950 óta járok 424-es gépen. DISZ-brigádom szép eredményeket ér el, az V. Vasutasnapon megkaptam a *„kiváló vasutas"* jelvényt.

Hidd el *Puskás* elvtárs én is szeretem a bort, nem vetem meg a jó társaságot, a szórakozást, de soha nem feledem, hogy előbb a szolgálat, s csak aztán, mértékkel, az ital. Idősebb vagyok, mint te. Családom van, egyhónapos a kisfiam. Minden szolgálat előtt az lebeg a szemem előtt, hogy munka után viszont láthassam. *Gondolj arra, hogy a te vasárnapi kimaradásod miatt egy másik dolgozónak kell otthagynia családját, a vasárnapi ebédet és útra indulni, mert te felelőtlen és könnyelmű vagy.*

Gondolkozz *Puskás* elvtárs. Hidd el, érdemes dolgozni és boldogít az a tudat, hogy a jól végzett munka a szocializmus építését segíti. Te alapjában becsületes fiú vagy. Ezért bízom abban, hogy megváltoztatod viselkedésedet. Gyere el egyszer hozzánk, ismerkedj meg a mi brigádunkkal, nézd meg, milyen szépen élünk, hogy segítjük egymást társaimmal. Öt éve járjuk együtt az országot, dolgozunk meleg napsütésben, hóban és fagyban, hétköznapokon és ünnepeken. Ismerjük még egymás gondolatait is, s ezért tudunk jó eredményeket elérni. Gondolkozz *Puskás* elvtárs, s ígérd meg munkatársaidnak, DISZ-szervezetednek, hogy változtatsz eddigi életmódodon, s akkor szeretnek majd a fűtőházban, nem lekicsinylően, hanem büszkén beszélnek majd rólad.

Elvtársi üdvözlettel:

Jakab Gyula
mozdonyvezető, Ferencváros, fűtőház

Lelkesen versenyeznek DISZ-brigádjaink a Komszomol ajándékainak elnyeréséért

A legjobb vasutas DISZ-brigádok július, augusztus hónapban a komszomolisták ajándékaiért folyó versenyben a következő helyezéseket érték el:

ÁLLOMÁSI, FORGALMI DISZ-BRIGÁDOK: I. Várpalota állomás. *Udvardi és Kiricsi* brigádja, melynek átlagteljesítménye 115,4 százalék. II. Komló állomás *Petőfi* DISZ-brigádja 110.5 százalékos átlagteljesítménnyel.

FŰTŐHÁZI UTAZÓ DISZ-BRIGÁDOK: I. Békéscsaba fűtőházban *Kiss József* mozdonyvezető és brigádja, akik kilométer tervüket 140, százelegytonna km tervüket 174 százalékra teljesítették és 8 tonna szenet takarítottak meg. II. Pápa Fth. *Ságvári-brigádja*, amely százelegytonnakilométer tervét 140, széntervét pedig 120 százalékra teljesítette. A brigád 48 százalékkal csökkentette javítási költségeit.

JÁRÓMŰJAVITÓ IFIBRIGÁDOK: I. Északi Járműjavító *Pókai István* brigádja, amely 177.7 százalékos teljesítményt ért el és ezzel 13.7 százalékkal túlszárnyalta a műhely átlagát. II. Landler Járműjavító *Botka János* brigádja, amely tervét 176 százalékra teljesítette. III. Szombathelyi Járműjavító *Vass László* telherkocsi lakatos brigádja 142,2 százalékos eredménnyel.

PÁLYAFENNTARTÁSI DISZ-BRIGÁDOK: I. Sátoraljaújhelyi Pft. *Petőfi* DISZ-brigádja 144 százalékos átlagteljesítménnyel. II. Kurd—Csibráki Építésvezetőség *Kossuth-brigádja*, melynek átlagteljesítménye 138 százalék. III. Terézvárosi Pft. *Pocz Imre* brigádja 120 százalékos teljesítménnyel.

A DISZ KV vándorzászlajáért folyó verseny eredményei

A DISZ KV vörös vándorzászlajáért folyó verseny első félévi szakaszában az

első helyet és az 5000 forint pénzjutalmat a Szombathelyi Járműjavító DISZ-szervezete nyerte.

A verseny *második helyezettje a sátoraljaújhelyi pályafenntartás DISZ-szervezete*, mely jó munkájáért oklevelet és 3000 forint pénzjutalmat kapott. *Harmadik Záhony állomás forgalmi DISZ-szervezete lett, az ő jutalmuk oklevél és 2000 forint.*

További helyezések:

IV. Győr fűtőház, V. Dombóvár fűtőház, VI. Békéscsaba fűtőház.

A II. félév részeredményei:

A DISZ-szervezetek versenye a második félévben tovább folyik. Július—augusztus hónap eredményei alapján a verseny állása igazgatóságonként a következő:

Budapesti igazgatóság: I. Hídépítő Főnökség, II. Északi Járműjavító ÜV, III. Budapesti MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

Miskolci igazgatóság: I. Sátoraljaujhelyi Pft.

Szombathelyi igazgatóság: I. Szombathelyi Járműjavító ÜV, II. Várpalota állomás, III. Tapolca fűtőház.

Pécsi igazgatóság: I. Dombóvár Fth., II. Komló állomás, III. Mecsekjánosi Pft.

Szegedi igazgatóság: I. Kiskunhalas Fth., II. Kecskemét állomás, III. Békéscsaba állomás.

A DISZ-szervezetek országos versenyének állása: I. Sátoraljaujhely Pft., II. Kiskunhalas Fth., III. Szombathelyi Járműjavító ÜV, IV. Hídépítő főnökség, V. Dombóvár Fth.

A debreceni igazgatóság területén az elmúlt két hónapban nem értékelték a DISZ-szervezetek versenyét.

Megalakult a Komlói Törekvés SK

Komlón a vasút, a posta és az Autó Közlekedési Vállalat sportolói megalakították a **Törekvés Sport Kört.** A sportkörnek egyelőre három szakosztálya van: labdarúgó-, asztalitenisz- és röplabda-szakosztály. **Benedek Lajos** állomásfőnökhelyettes, szervező titkár most fáradozik az atlétikai szakosztály megalakításán. Az atléták az elmúlt napokban megrendezték a VIT jelvényszerző versenyt. A vasutas-sportolók közül számosan szereztek VIT-jelvényt.

A labdarúgó-csapat nevezett a városi bajnokságra és a Kossuth-akra csapatával szemben 4:4-es döntetlent ért el, a Vörös Meteortól és az Anna-akrától 1—1 gólos vereséget szenvedett.

HIREK

— **Vándor atomkiállítást** rendez az Országos Béketanács és a TTIT. A kiállítás anyagát vasúti kocsikba szerelik és az ország számos helyén bemutatják. A tervek szerint a vándorkiállítás október második felében kezdi meg útját.

— **Dicséretben részesült** a vasúti főosztály énekkara a Népművelésügyi Minisztérium részéről a Vasas-székházban tartott üzemi énekkarok országos vizsgáján.

— **Földgáz-szállító vasúti kocsik** készülnek a Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. Most hagyta el a gyár telepét az első három kocsi. Egy hattengelyes vagonra 82 gázpalackot helyeznek el. A negyedik negyedévben több ilyen földgázszállító kocsit gyártanak.

— **Megkezdték Tapolcán** a lámpakamra építését. Ezzel 200 dolgozónak évek óta húzódó problémáját oldják meg.

— **Dicsérő elismerésben** és 1500. illetve 800 forint jutalomban részesült Horváth II. Pál mozdonyvezető és Koza József fűtő, a Keleti Fűtőház dolgozója, mert augusztus 5-én Hatvan állomáson a 407-es számú vonattal való behaladásukkor éber szolgálatukkal súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak el.

— **A Vasutas Szakszervezet,** a Vasútgépészeti Technikum DISZ-szervezete és szülői munkaközössége az Északi Járműjavító Kultúrotthonában október 22-én színházi estet rendez. Bemutatásra kerül Csiki Gergely Buborékok című vígjátéka.

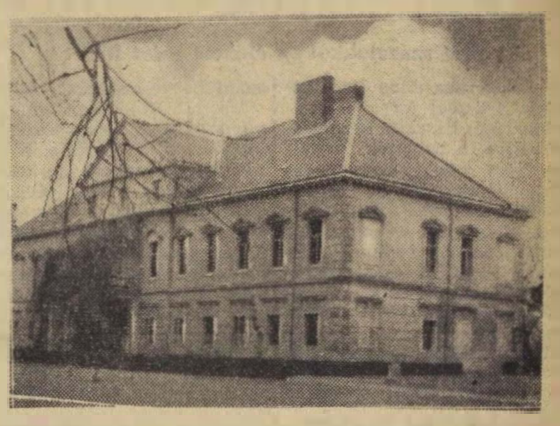
— **Az összekapcsolt mozgalomról** tart ankétot Debrecenben október 10-én a Vasutas Dolgozók Szakszervezete és a Közlekedés és Közlekedéstudományi Egyesület.

— **Az erőtől a szovjet béke atomerő telepig** címmel október 11-én 17 órakor a vasúti főosztály kultúrtermében kilenc előadásból álló előadássorozat indul. Az első előadáson bemutatják a Bikini szigeteken tartott atomrobbantásról készült filmet.

— **Országos vasutas újító kiállítás** nyílt október 4-én Miskolcon a Hermann Ottó Múzeumban. A kiállításon az ország vasutasai, mintegy 200 képen, modellen mutatják be a vasútnál bevezetett jelentősebb újításokat.

Elcserélném egyszoba-konyhás, mellékhelyiség nélküli lakásomat (VI., Bajcsy-Zsilinszky út 55., II. em. 10) Budapesten egyszoba, konyha összkomfortos lakásért. Érdeklődni lehet Horváth Károly műszaki intézőnél. Telefon: 14—43, vagy délután 5 óra után 113—148-as számon.

Új nevelőintézet nyílt Répceszentgyörgyön



A felszabadulás óta több mint kétszeresére emelkedett azoknak a vasutas árváknak, vagy sokgyermekes családok gyermekeinek a száma, akiket a MÁV nevelőintézeteiben nevelnek. A nevelőintézetek bővítésére, új intézetek létrehozására hatalmas összegeket fordított eddig népi államunk.

A napokban nyitotta meg kapuit a vasút új nevelőintézete *Répceszentgyörgyön.* 37 holdas park közepén lévő egykori főúri kastélyt alakították át nevelőintézetté. A főépületben van a 130 tanuló szálláshelye, a melléképületekben pedig az iskola, az étterem, a tornaterem és a nevelői lakások nyertek elhelyezést.

Levelezőink írják

Szocialista Vasútért Budapest, a Sztálin út 83

Utasításszerinti munkát

Furcsa eset történt *Oroszlány* állomáson szeptember 10-én. 10,20 órakor egy kétszemélyes járgány akart kihaladni az állomásról Környe irányában. A bejárati jelzőnél szolgálatot teljesítő dolgozó az utasításnak megfelelően kérte a menetlevelet.

Menetlevél azonban nem volt.

Mit tehetett, visszaküldte a járgányon lévőket az állomásra hivatalos írásért. Nem is volt vita. Megértette mindenki, hogy az utasítást be kell tartani.

Annál furcsább, hogy a forgalmi szolgálattevő meg akarta tagadni a menetlevél kiadását, és csak hosszas vita után azzal a megjegyzéssel adta át a dolgozóknak, hogy *„ne mutassák meg a jelzőőrnek".* Ezt az „utasítást" — nagyon helyesen — nem hajtották végre.

Én szóvátettem a szolgálattevőnek helytelen viselkedését, mire gorombaság volt a válasz.

Ilyen felelőtlen munkát nem lehet tűrni a vasúton.

Király Ferenc
Oroszlány

Csak egy pénztárablak...

Havonta többezer forintra tehető a vasárnap reggel jegy nélküli utazásokból eredő népgazdasági kár, mert a kevés pénztárablak miatt a későn érkező utasok már nem tudnak jegyet váltani Kelenföldön.

Van az éremnek egy másik oldala is. Másfélszer három méteres, szűk, sötét, levegőtlen „lyukban" dolgozik 24 órán át négy pénztárkezelőnő. Évek óta váltogatják őket, mert egyik sem bírja sokáig.

Mit is kéne tenni?

Az Utasellátó pavilonját három méterrel arrébb helyezni, helyén kivágni egy pénztárablakot, s még az eddig eldugott felvilágosító iroda is az utasok szeme elé kerülne.

Tudja ezt az Utasellátó, az igazgatóság, a vezérigazgatóság már öt éve. Öt év óta a sok bizottság, kiszállás, tárgyalás, felterjesztés, tervrajzok, költségszámítás már jóval több költséget emésztett fel, mint amennyibe a munka elvégzése kerülne. De minden elvész a bürokrácia útvesztőjében. Nem mer senki sem felelősséget vállalni. Ilyen „nagyhorderejű" ügyben úgy látszik nem is lehet.

Dr. Tóth József
Kelenföld

Aki nem törődik másokkal

Az őszi szállítások sikere megköveteli, hogy minden dolgozó tudása legjavát adja, hogy fegyelmezetten lássa el szolgálatát.

Éppen ezért nem helyénvaló, hogy Orosz Júlianna távirász a mátészalkai forgalomnál 15—20 perces késésekkel jelentkezik szolgálatba, sőt az utóbbi időben két alkalommal egyáltalán nem jelent meg munkahelyén.

Úgylátszik az elvtársnő nem gondol arra, hogy az őszi forgalom zavartalan lebonyolításából neki is ki kell vennie a részét. Nem törődik azzal, hogy az ő hanyagsága miatt dolgozótársának kell egymásután két éjszaka szolgálatot teljesíteni.

Az ilyen fegyelemlazítás ellen minden erővel harcolni kell.

Kricsfalusi György
Mátészalka

Falrahányt borsó

A Szocialista Vasútért szeptember 12-i számában megírta, hogy egy autó „tüzifát" hoztak az ácsudvarból a vasúti főosztályra augusztus 26-án. Én ismételten alá akarom húzni a cikk azon állítását, hogy a fa nagy részét ipari célokra fel lehetett volna használni, tekintve, hogy nagy része méteres tölgyfa volt.

Varga pályamester elvtárs meg is igérte, hogy a kiválogatott fát átadja *Vörös* Balázs elvtársnak, az asztaloscsoport vezetőjének.

Én megnéztem, hogy mi történt a fával.

A legnagyobb megdöbbenésemre kiderült, hogy a kiválogatott fa nagy részét eltüzelték, mert állítólag nem volt más tűzrevaló a konyha részére.

Vajon miért kellett olyan sürgősen eltüzelni az értékes faanyagot? A cikk megjelenése után, miért nem vettek annyi fáradságot az illetékesek, hogy lemenjenek a pincébe és meggyőződjenek az igazságról?

Az elégett fa sajnos már nem tud tanúskodni igazam mellett. De remélem, így is ki fogják bogozni a valóságot és szavam nem lesz falrahányt borsó.

Horányi István
Vasúti Főosztály

KERESZTREJTVÉNY XVIII.

Vízszintes: 1. **Dolgozó népünk ezt kívánja minden vasutastól. (Folytatás a függőleges 13-ban.)** 13. Füzetbe ró. 14. Nép. 15. Vissza: valóság. 16. Tagadózó keverve. 18. Olajoz. 19. Betű fonetikusan. 21. Névelős vasúti jelzés. 27. Kis patak. 28. Vasúti jelzés. 29. Előre a... 30. Kérdőíven olvashatjuk. 31. Azonos mássalhangzók. 33. Kettős betű. 34. Tolás. 37. Folyóvizek mellett húzódik. 39 Vissza: neves magyar labdarúgó-játékvezető. 41. Orosz mutatószó. 42. Időmérő. 43. Kecskehang. 44. Ruhanemű. 47. Vissza: ragadozó madár. 49. Vissza: két szó. a) Nem megy. b) Ilyen szervezet is van. 51. Vészjel 52. Majdnem érzékszerv. 53. Étel. 54. Azonos magánhangzók. 56. Becsapi 59. Éneklő hang. 60. Mikszáth regényalak, keresztneve kezdőbetűjével. 62. E. E. C. 63. Magas láza van. 65. Művészeti ág. 66. Véd. 67. Latin kötőszó. 69. Mezei raktárnok.

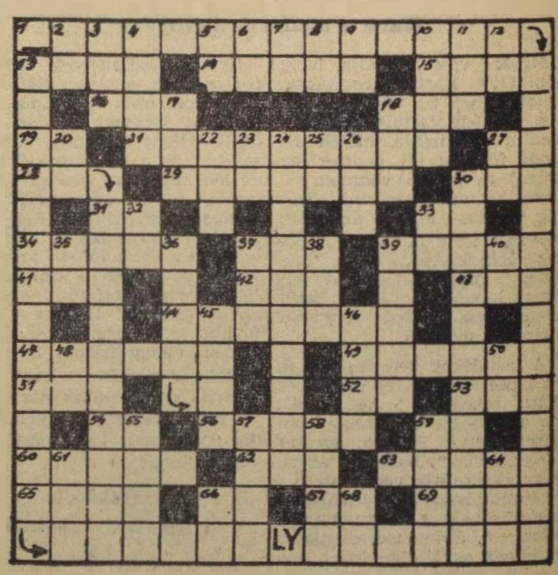
Függőleges: 2. Tiltó szó. 3. Ilyen földet adó gazdag bányáink vannak. 4. Szavazatgyűjtő láda. 5. Műveltető képző. 6. Növény része. 7. Mint 52. vízszintes. 8. Vissza: előd. 9. Mák a közepe nélkül. 10. Vág. 11. Kinin mássalhangzói. 12. Egymást követő magánhangzók. 13. **A vízszintes 1. folytatása.** 17. Kevert heg. 18. Kocsiintézőség. 20. Erdei állat. 22. Ilyen tulok is van. 23. Országos Tervhivatal. 24. Két vasúti jelzés. 25. Sor szélei. 26. Azonos betűk. 27. Azonos magánhangzók. 30. Még két jelzés. 32. Kimondott betű. 33. Azonos mássalhangzók. 35. Fél tíz! 36. Minél kevesebb legyen. 37. Vissza: kutyafajta. 38. Tudomány. 39. Fed. 40. Tagadószó. 45. Védte. 46. Kárt tesz. 48. Fűszer. 50. Házi állat népiesen. 55. Egymást követő magánhangzók. 57. Sivatagi állat. 58. Névelővel tengeri állat. 59. Helyet foglal. 61. Majdnem kefe. 64. E. G. S. 66. Csodálkozó szó. 68. Távirdahang.

(A rövid és hosszú magánhangzók között nem tettünk különbséget.)

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 13. Mindkettő a nyíl irányában folytatva. Beküldési határidő: október 20. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XVII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A haza javára, a magad hasznára jegyezz békekölcsönt. Budakeszi. Péceli betegotthon. Éjjeli szanatórium.

Könyvet nyertek: Ifj. Badits Pál, Miskolc, Tase u. 15. Orosz Jánosné főír. kez., Miskolc, Ómiskolci Pft. Főn. Kuglics Józsefné, Budapest, III., Lajos u. 115. Kovács József főáll. elölj., Vásárosnamény állomás.



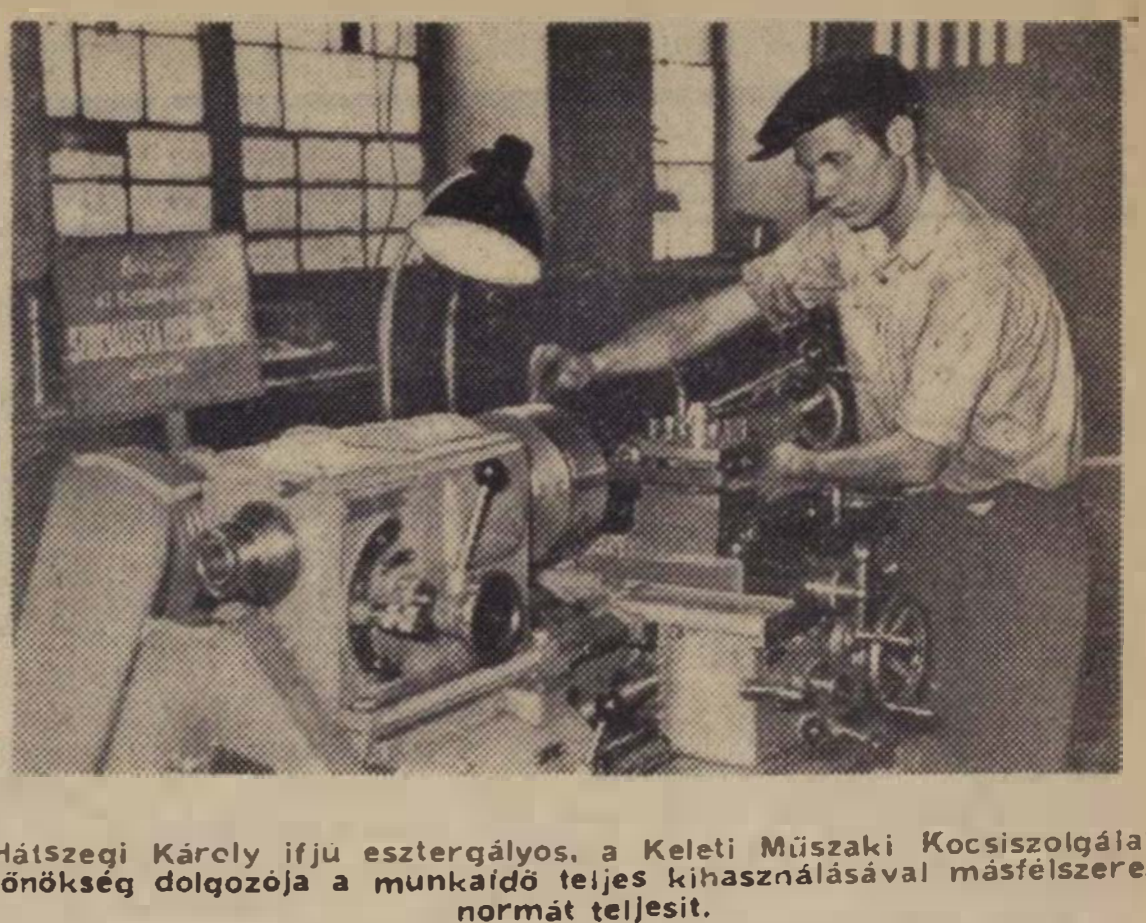
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VI., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Sajtóra lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 42. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. OKTÓBER 17.



Hátszegi Károly ifjú esztergályos, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozója a munkaidő teljes kihasználásával másfélszeres normát teljesít.
(Kovács Géza felv.)

Az új pártoktatási év küszöbén

A mai nap a pártoktatás évnyitó napja. Ezt a napot a vasutas pártszervezetek hosszú hónapokig tartó munkája előzte meg. Szívós politikai nevelőmunkával harcoltak azért, hogy a vasutas dolgozók, s különösen a párttagok nagy része ebben az évben is részt vegyen a politikai oktatásban, fejlessze marxista—leninista tudását.

A tanulás nem öncél. A vasútnál, mint más termelési ágaknál is, gyakorlatilag bebizonyult, hogy *a legjobb eredményeket ott értük el, ahol a politikai színvonal a legmagasabb volt.* A marxizmus—leninizmus elméletének ismerete a vasutasok leghatékonyabb fegyvere a Központi Vezetőség 1955. március 4-i határozatának megvalósításáért folytatott harcban, valamint az őszi csúcsforgalom követelményeinek teljesítésében.

A párt- és DISZ-oktatás előkészítésében végzett eredményes munka, valamint a pártoktatás új rendszere megteremtette az előfeltételét annak, hogy ez az oktatási év magasabb színvonalra emelje a vasúton a propaganda munkát. A már rendelkezésre álló adatok arról tanuskodnak, hogy az idén sokkal alaposabb volt a hallgatók kiválogatása és elosztása a különböző oktatási formákra. Sikerült javítani a propagandisták összetételét is. Ez főleg annak köszönhető, hogy a pártszervezetek vezetőségei, aktivisták bevonásával, maguk végezték ezt a felelősségteljes munkát. Közvetlen az oktatási év befejezése után hozzáláttak a propagandisták kiválogatásához és a hallgatókkal folytatott egyéni beszélgetésekhez. Ez a munka a propagandisták tanfolyamra való felkészülésével folytatódott.

Helytelen volna megfeledkeznünk arról, hogy az előkészítés nem mindig mozgott a kívánt szinten, nem mindenütt értették meg ennek a munkának a fontosságát és akadtak propagandisták, akik lebecsülték a tervszerű felkészülés szükségességét. *Az oktatási év sikerének egyik nélkülözhetetlen követelménye, hogy az ellenőrzés során az alapszervi vezetőségi tagok, valamint a politikai osztályok munkatársai továbbra is harcoljanak az oktatásban felszínre kerülő hibák kijavításáért.*

A különböző tanfolyamok lehetőséget adnak minden párttagnak, hogy tudásának megfelelően képezze magát az év folyamán. A politikai iskolákra sok olyan elvtárs jelentkezett, akik eddig még nem vettek részt szervezett pártoktatásban. A marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyam új szervezeti forma, amely magasabb fokon mélyíti el a kommunisták általános politikai ismereteit. *A marxista elmélet vezérfonal a gyakorlati munkához; a kommunisták feladata a tanulmányozott anyagot az osztályharc és a termelés gyakorlati kérdéseivel egybekapcsolni.*

Különösen fontos feladat az elmélet igazságának gyakorlati bizonyítása az SZKP történetét és a politikai gazdaságtant tanulmányozó tanfolyamokon. Az SZKP történetének tanulmányozása, a marxizmus—leninizmus elméletének gyakorlati megvalósításában mutat példát. A mi pártunk története, más viszonyok között, lényegében egyazon úton halad, éppen ezért *fejlődésünk különböző szakaszain számunkra rendkívül fontosak az SZKP tapasztalatai.* A politikai gazdaságtan tanulmányozása pedig alkalmat ad a nemzetközi események okainak megértéséhez, a társadalom fejlődése objektív törvényeinek megismeréséhez.

A szervezett tanulás mellett ebben az évben sokan mint egyéni tanulók vesznek részt az oktatásban. Ez az oktatási forma rendkívül fontos a vasútnál, ahol bizonyos esetekben a csoportos tanulás nehézségekbe ütközik és kizárja egyesek oktatásban való részvételét. Az egyéni tanulók ugyanazt az útmutatót, irodalmat használják tanulásukhoz, mint a csoportos tanulók. Őket azonban nem segíti az élő szó, a propagandista magyarázata, az előadás és a vita. Ez hátrányt jelent, amelyet *rendszeres konzultáció megszervezésével kell pótolniuk a pártszervezeteknek.*

Régi igazság, hogy a pártoktatás eredményessége döntő mértékben függ a propagandisták felkészültségétől, színvonalas munkájától. Amellett, hogy a propagandisták eleget tesznek hivatásuknak, rámutatnak a marxizmus—leninizmus tételeinek és pártunk gyakorlati feladatainak kapcsolatára, el kell kerülniök a kérdések leegyszerűsítését, sematizálását, éberen kell őrködniök a marxizmus—leninizmus tisztasága felett.

A pártoktatási év kezdetével tovább folytatódik a szocialista ideológia megszilárdításának nagy munkája a vasúton is. Ez hathatós fegyver, nemcsak a napi termelési feladatok megoldásáért folyó harcban, hanem abban a nagy államépítő munkában is, amelynek részesei vagyunk. A dolgozók állama a tömegekre támaszkodik. *Lenin* azt tanította, hogy: *„Az államot a tömegek öntudata teszi hatalmassá. Az állam akkor erős, ha a tömeg mindenben jártas, ha mindenről tud véleményt alkotni és mindent öntudatosan vállal.“*

A széleskörű, szervezett pártoktatás közvetlen kapcsolatban áll azokkal a feladatokkal, amelyeket a szocializmus építése jelent számunkra. A győzelem fontos feltétele, hogy a vasutas pártszervezetek rendszeresen foglalkozzanak a pártoktatással kapcsolatos szervezési és politikai munkával, állandó és mélyreható figyelemmel kísérjék az oktatásba bevont hallgatók, propagandisták politikai képzését.

Budapesten tartotta ülésszakát a Szakszervezeti Világszövetség Elnöksége

Az elmúlt héten tartotta Budapesten 28. ülését a *Szakszervezeti Világszövetség Elnöksége.* Az ülésszakon, amely egybeesett a *Szakszervezeti Világszövetség* fennállásának tizedik évfordulójával, Olaszország és Latin-Amerika, a Szovjetunió és Közép-Nyugat-afrika, Franciaország és Csehszlovákia szakszervezeteinek vezetői, a dolgozók nagy nemzetközi családjának kiváló képviselői vitatták meg az eddig megtett utat és ennek alapján megszabták a nemzetközi szakszervezeti mozgalom következő lépéseit.

Az SZVSZ Elnökségének ülésén a szónokok hangsúlyozták, hogy a mostani enyhült nemzetközi helyzet olyan légkört teremtett, amely lehetővé teszi, hogy *további erőteljes lépéseket tegyünk a szakszervezeti egység útján.* A legtöbb kapitalista országban a dolgozók az izzasztó módszerek ellen, magasabb bérekért harcolnak. Lehetőség nyílik arra, hogy ezeket az akciókat nemzetközi szinten egybehangoljuk és így biztosítsuk sikerüket.

— Az elnökségi ülés kétségtelenül ebben az irányban segítette elő a fejlődést. A munkásosztály nemzetközi összefogása olyan tényező, amely feltétlenül hozzájárul majd a külügyminiszterek genfi értekezletének eredményességéhez is — jelentette ki *Le Léap* elvtárs, a CGT főtitkára.

Az ülésszak kiemelkedő eseménye volt az SZVSZ fennállásának tizedik évfordulója alkalmából tartott *szakszervezeti nagyaktíva,* amelyen a budapesti üzemek és hivatalok szakszervezeti aktivistái vettek részt. A mintegy 1200 főnyi hallgatóság lelkes tapssal köszöntötte a nemzetközi szakszervezeti mozgalom vezérkarát, négy világrész dolgozóinak képviselőit, közöttük *Di Vittoriót,* a Szakszervezeti Világszövetség elnökét, *Saillant-t,* az SZVSZ főtitkárát, *Szolovjovot,* a Szovjetunió Szakszervezetei Központi Tanácsának alelnökét és a többi vendéget. A nagyaktíván *Gáspár Sándor* elvtárs, a SZOT elnöke üdvözölte a részvevőket. *A magyar dolgozók* — mondotta — *nagy megtiszteltetésnek tartják, hogy a Szakszervezeti Világszövetség Elnöksége hazánkban ülésezik, itt tárgyalja meg a nemzetközi szakszervezeti mozgalom legfontosabb időszerű kérdéseit.*

A nagyaktíván *Di Vittorio* elnök köszönetét fejezte ki a magyar dolgozóknak azért, hogy hathatós támogatást nyújtottak az SZVSZ eddigi tevékenységéhez. A kapitalista és gyarmati országok dolgozóinak háláját is tolmácsolta azokért az erőfeszítésekért, amelyeket a magyar dolgozók az új, kizsákmányolásmentes, szocialista társadalom felépítéséért, és megerősítéséért kifejtettek. *Jól tudjátok* — mondotta Di Vittorio elvtárs —, *hogy az ezen az úton elért valamennyi győzelmetek az egész világ dolgozóinak győzelme is.*

L. Saillant főtitkár ismertette a nagyaktíva részvevői előtt az SZVSZ befolyásának növekedését. *Az SZVSZ-nek megalakulásakor 64 millió tagja volt, ma pedig 85 millió dolgozót foglal magában.* A világon körülbelül 140 millió szervezett fizikai és értelmiségi dolgozó van. *Saillant* elvtárs befejezésül kijelentette: *„Egységbe kell tömörítenünk valamennyi dolgozót, ez a Szakszervezeti Világszövetség tulajdonképpeni feladata.“*

Dolgozóink az őszi forgalom harcaiban

Így dolgoztunk szeptemberben

Lezárult az őszi forgalom első hónapja s ma már ismeretesek eredményei is. Vasútüzemünk a szeptemberi szállítási feladatokat *általában teljesítette.* A kocsimennyiség és a szállított tonnamennyiség az előző évek szeptember hónapjához képest növekedett: 33 077 kocsival több árut szállítottunk, mint 1954 szeptemberében és 170-el többet, mint az eddigi legnagyobb forgalmú szeptemberben, az 1953. éviben. A kocsiforduló teljesítése elmaradt a vasútüzemi értekezlet 3,5 napos célkitűzésétől. A szeptemberi szállítási feladatokat 3,67 napos fordulóidővel bonyolítottuk le, ez azonban jobb az elmúlt év szeptemberi 3,9 naposnál és az 1953 szeptemberi 3,71 naposnál.

Lényegesen jobb eredményt értünk el a mozdonyfélforduló normateljesítésénél, mint tavaly és tavalyelőtt. Míg 1953 szeptemberében 78 százalék, 1954 szeptemberében 76 százalék, az idén 83,4 százalék volt a mozdonyforduló normateljesítése. Ez azt jelenti, hogy *a tehervonatok menetrendszerinti közlekedése sokkal kedvezőbben alakult és hozzásegített a kocsiforduló-idő javításához.* Ezekben az eredményekben különösen *Miskolc, Budapest-Ferencváros* és *Hatvan* csomópont dolgozóinak van nagy része.

Az eredmények mellett, sajnos, vannak hibák is. Így elsősorban az, hogy *elmaradtunk a teherkocsik átlagos kihasználásának tervétől és azt csak 99,1 százalékra teljesítettük.* Az állomási munkában főleg az volt a hiba, hogy *az egyes munkamozzanatok között sok volt a meddő idő.* Sok idő telt az érkezéstől a beállításig, a beállítástól a ki- és berakás megkezdéséig, a kocsik kihúzásáig és továbbításáig. Általában a kocsiintézést az állomások későn kapják meg és a kirakás után sok idő telik el az intézés foganatosításáig. *Még mindig jelentős időtartamú a mozdonyravárás* amiatt, hogy a fiókműhelyek nem szorítják le kellően a mozdonyok javítási százalékát. *Egyik legfontosabb feladat tehát, kellő mennyiségű és minőségű mozdony biztosításával, az állomási munka megjavításával lerövidíteni a kocsiforduló-időt.* Októberben 3,56 napos kocsifordulót kell elérni ahhoz, hogy a szállítási feladatokat maradéktalanul teljesíthessük.

Példamutató, fiatal dolgozó



Kiss III. Sándor kocsirendező példamutató munkájával segíti a Sztálin Vasmű zavartalan kiszolgálását.

A jó együttműködés eredménye: több irányvonat

Júliusban komplexbrigádértekezletet tartottak a komlói szállíttató felek és az állomás dolgozói. Vállalták, hogy az irányvonati terv 10 százalékos túlteljesítésével végzik a szállítást és csökkentik a kocsiforduló-időt. A vállalás teljesítése elejétől végig a legnagyobb figyelemmel történt. A szénelőkészítő-üzem úgy szervezte meg a kocsik töltését, hogy a sokfajta szénmennyiség berakása után a kocsikat a lehető legkevesebb tolatással kelljen irányonként összerendezni. A forgalmi szolgálattevők állandóan ügyeltek az irányvonatok jó összeállítására, nehogy útközben kelljen velük tolatni. A jól szervezett együttműködésnek nem is maradt el az eredménye, mert szeptemberben, amikor a terv szerint a feladott szénmennyiségnek 79,4 százalékát kellett volna irányvonattal továbbítani, 83,6 százalékát küldték el. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

Budapest vagy Debrecen?

A *Budapesti Rakodási Főnökség* dolgozói a harmadik negyedévben túlteljesítették az élüzem-szintet; *negyedévi hasznos teljesítési átlaguk 137 százalék volt az előírt 125 százalékkal szemben.* A dolgozók remélik, hogy ez az eredmény ezúttal is meghozza nekik az élüzem-kitüntetést, miként az előző negyedévben. Persze, ez nemcsak a mi eredményeinktől függ, hanem versenytársunk, a *Debreceni Rakodási Főnökség* eredményeitől is. Egyes tényezőknél a mi javunkra billen a mérleg, vannak azonban tényezők, amelyeknél a debreceniek értek el jobb eredményt, például *az egy kocsira eső kirakási idejük jobb a miénknél.* Akármerre billen azonban a mérleg a hivatalos értékelésnél, egy bizonyos: *a győztes az őszi forgalom lesz,* amelynek sikerét mozdítják elő a két versenytárs eredményei. *(Bagdács János leveléből.)*

Törökszentmiklóson tartják az élüzem-szintet

Törökszentmiklós állomás ebben az esztendőben már kétszer volt élüzem. Büszke is erre valamennyi dolgozó. Most, a harmadik negyedév lezárása után örömmel jelenthetjük, hogy sikerült tartani eddigi jó eredményeinket és *ismét elértük az élüzem-szintet.* A fajlagos kocsimozgatásnál 129, a kocsitartózkodásnál 113, kocsikihasználásnál 126, a feladásnál 135, leadásnál 135 százalékot értünk el. A szabadságolási tervet 100 százalékra teljesítettük, baleset állomásunkon nem volt.

Kiemelkedő munkával járultak hozzá az eredmény eléréséhez *Bakondi Márton* és *Geszti Imre* forgalmi szolgálattevők, akik elérték a sztahanovista szintet. Jól végezte munkáját *Dobi Imre* kocsirakományos raktárnok is, akinek *Tóth Károly* és *Palotai Imre* raktári munkás, *Németh János* áruértesítő volt a legnagyobb segítségére. Dolgozóink november 7 tiszteletére vállalták, hogy továbbra is élüzem-szinten végzik munkájukat. *(Vass Imre leveléből.)*

Jó eredmények a november 7-i vállalások teljesítésénél

Celldömölk állomás dolgozói jó eredményeket érnek el a november 7-i vállalások teljesítése során. *Pozsonyi Pál* forgalmi szolgálattevő és brigádja az összes személyszállító vonatokat és a helyből induló tehervonatok 84,6 százalékát menetrendszerint indították. Átlagos terhelési tervüket 11[illegible] kocsitartózkodási tervüket 100,5, fajlagos kocsimozgatási tervüket 105,4 százalékra teljesítették. Október 9-i szolgálatukban 1841 tonna túlsúlyt továbbítottak.

Huszonegynapos előny az Északi Járóműjavítóban

Az *Északi Járóműjavító ÜV* dolgozói harmadik negyedévi vállalásaikat 129 százalékra teljesítették. A túlteljesítés értéke 1 192 349 forint. Harmadik negyedévi tervünk túlteljesítésével *21 napos előnyt szereztünk az éves terv befejezéséhez.* Ez azt jelenti, hogy 77 gőzmozdonnyal, 18 motorkocsival, 11 vágánygépkocsival, 698 teherkocsival adtunk többet a forgalomnak, mint amennyit vállaltunk.

Dolgozóink nem állnak meg ezeknél az eredményeknél, az október 12-én és 13-án megtartott termelési értekezleteken a negyedik negyedévre és az októberi forradalom évfordulójának tiszteletére *743 830 forint értékben tettek felajánlást.* Több más között egy motorkocsi főjavítását, öt teherkocsi középjavítását, tíz fűtőkocsi futójavítását, három tartánykocsi fővizsgáját, egy új TVG-vontató motormozdony gyártását, két vaganygépkocsi elkészítését, egy mozdony kazánjának elkészítését, egy fővizsgás mozdony leszerelését vállalták. *(Révfalvi Sándorné leveléből.)*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A PÁRTCSOPORT NEVELTJE

Egyszerű, fehér papírlap fekszik *Beke* elvtárs íróasztalán, a Hámán Kató fűtőház pártirodájában. Az íven nehézkes betűk sorakoznak a kevés iskolát járt ember jellegzetes írásával. Önéletrajz. *Tóth II. József* fűtő kéri tagjelölt-felvételét.

A fűtő középtermetű, vékony ember, 32 éves. Haja már fogytán, első látásra idősebbnek látszik koránál, mint az olyan emberek, akik már sok mindenen mentek keresztül életükben. Kilenc éves volt, amikor arra kényszerült, hogy tanulás helyett a kondát őrizze és 21 éves koráig mindössze annyit változott a sorsa, hogy egyszer béres volt, máskor kocsis, zsellér. Aztán elragadta a háború. Arra, hogy megváltozott az élet, tulajdonképpen csak akkor jött rá, amikor 1950-ben a fűtőházba került. Egy évet dolgozott a szénszerelőn, aztán fűtő lett.

Ekkor kezdték megismerni a fűtőházban. A fűtőtanfolyam vezetője azt mondta róla, hogy *„jófogású, ügyes gyerek, nagyon értelmes, tanulékony". Szalai Ferenc* mozdonyvezető, alapszervi párttitkár is ekkor ismerte meg. Néhányszor beszélgettek, de igazán közel nem kerültek egymáshoz, csak ebben az évben, amikor Tóth II. József a 424—054-es mozdonyra, Szalai elvtárs brigádjába került.

Hét hónapja dolgozik együtt a brigád, hét hónapja járja Tóth József azt az utat, amelyik a pártba vezet. Mert a brigád zöme egyben a pártcsoportot is képezi. Tóth elvtárs fűtőtársa, *Horváth Gyula* a pártbizalmi és a mozdonyvezető maga a párttitkár. A brigád többi tagja közül *Tóth Gyula* mozdonyvezető és *Pintér Márton* fűtő is párttag. Nehéz lenne összeszámolni, hány ezer kilométert utaztak együtt az eltelt hónapok alatt, hány órát küzdöttek végig közösen, birkózva a gyenge szénnel és az óra rohanó percmutatójával, hogy tartani tudják a menetidőt. S a küzdelemben alkalom nyílt arra, hogy megismerjék egymást: a pártonkívüli a kommunistákat és a kommunisták a pártonkívülit. Nem csalódtak egymásban.

Az 510-es nemzetközi gyorsot kevés mozdonybrigád vállalja. Szoros a menetideje, Szolnokon például alig 8 perc jut a kezelésre. *„Kényes vonat"* — mondják a fűtőházban és ráadásul megtörténik az is, hogy mindössze négy kocsival szeli keresztül az országot. Ilyenkor nem igen lehet jó keresetről beszélni. Van olyan hónap, hogy a Szalai-brigád tizenegyszer rohan a bukaresti gyors élén. Tóth II. József soha nem panaszkodik. Egyik beszélgetés során megértette, hogy *a nemzetközi gyorsot továbbítani megtiszteltetés.* Az utasok javarészt külföldiek, véleményüket az országról legelőször az utazás tapasztalatai alapján alkotják. Ha pontos a vonat, menetrendszerint megy, az utas véleménye — elismerés. És az elismerés az egész országnak szól.

A hosszú utak alatt volt idő másról is beszélni. Tóth József falun nőtt fel és ma is vidéken lakik. Horváth Gyula és Szalai Ferenc magyarázataiból értette meg, hogy *a falu felemelkedésének útja a termelőszövetkezet. Ők beszélgettek vele a gépállomásokról, ők hívták fel a figyelmét az új gyárakra, házakra, amelyek mellett elrobogott a vonat.* Így ismerkedett meg azzal, amit a párt vezetésével alkotott népünk. (Jó alap lesz ez a politikai iskolán, ahol ebben az oktatási évben majd tanul.)

A mozdonyon töltött idő alatt szaktudása is mélyült. Megtanulta tökéletesen alkalmazni az egylapátos tüzelés szovjet módszerét, megszerette a technikát. Nemrégiben vasúti szakkönyvet vásárolt. Most azt olvasgatja nagy érdeklődéssel, amikor hazafelé utazik, hogy hogyan fejlődtek, tökéletesedtek a mozdonyok.

Már kisebb-nagyobb pártmegbízatásokkal is ellátják: népnevelő-füzetet oszt szét, értesítéseket továbbít, nemrégiben pedig szakszervezeti bizalmi lett. Minden társadalmi munkát, legyen az kisebb vagy nagyobb, elvégez becsülettel. Példát mutat ebben is, mint munkájában. Soha nem késik és mindig készen áll arra, hogy soron kívüli szolgálatot vállaljon.

Tóth elvtárs sokat fejlődött, amióta a fűtőházban dolgozik. Igaz, ma sem szeret sokat beszélni, ahogyan Szalai elvtárs mondja — *szónok sosem lesz belőle.* De nem hallgatja el a véleményét, megmondja bátran, kiáll az igazságért. A pártcsoport, a kommunisták nevelték ilyennek, akik most egyhangúan javasolják majd a taggyűlésnek: *vegyük fel Tóth II. József fűtőt pártunk tagjelöltjei sorába, mert munkájával, magatartásával kiérdemelte a bizalmat.*

Nemzetközi ÉLET

Több, jobb és olcsóbb vasúti kocsi készül a Román Népköztársaságban

Gépgyártóiparunk az utóbbi években különböző személy- és tehervagon-típusokat állított elő, köztük 72 ülőhelyes, két forgózsámolyos és kéttengelyes vagonokat, 20 és 50 tonnás tartálykocsikat, 12 és 40 tonnás billenő tartálykocsikat, érc- és szállító-vagonokat, 5—10 és 15 tonnás nyitott teherkocsikat.

Az új vagonok tervezésénél lényeges módosításokat alkalmaztak: nagyobb a befogadóképességük, tartósabbak, könnyebb az önsúlyuk. Az *aradi Georgi Dimitrov*-üzem dolgozói a laposkocsik alvázát egy méterrel hosszabbra készítették, a szegecselést hegesztéssel helyettesítették és 500 kilogrammal csökkentették a kocsi önsúlyát. A *bukaresti Augusztus 23.*-üzem vagonépítői is lényeges módosításokat vezettek be az 50 tonnás tartálykocsik gyártásánál.

A személykocsiknál és a fedett teherkocsiknál az utóbbi két év során újabb technológiai eljárást alkalmaznak: külön hegesztik az alvázat és az alsó részeket.

Az újítások és a fejlett munkamódszerek alkalmazásával a kisebb vagonalkatrészeknél a 72 ülőhelyes személykocsi előállításának önköltségét a tavalyihoz viszonyítva 7,1 százalékkal, a nagy tonnatartalmú fedettkocsik önköltségét pedig 30,9 százalékkal csökkentették.

Az idén a Román Népköztársaságban már 150 százalékkal több vagont gyártottak, mint 1950-ben.

Czvikker István,
a Lupta C. F. R. Magyar Autcnóm Tartomány-i tudósítója, Marosvásárhely

Megjegyzések egy balesetvédelmi vizsgához

A munkavédelmi rendszabályok betartása, a munkakörülmények javítása, a baleset elleni védekezés minden időben elsőrendű feladat, de je entősége különösen megnő a téli időszakban. Éppen ezért nem érdektelen beszélni a *békéscsabai* gócon a közelmúltban tartott balesetelhárítási vizsgák eredményeiről, hiányosságairól.

A vizsgáztatáson kifejezésre jutott, hogy a szakvonali vezetők nagy többsége átérzi azt a felelősséget, amelyet az irányításuk alatt dolgozók testi épségének megóvása ró rájuk. Számos szakvonali vezető és biztonsági megbízott bebizonyította a vizsgán, hogy biztosítani tudja a megfelelő óvórendszabályok betartását és betartatását. *Vincze* elvtárs *Orosházáról* és *Magyar* elvtárs *Vésztőről* alapos felkészültségével, tudásával tanújelét adta, hogy elsőrendű feladatának, szívügyének tartja a dolgozókról való fokozott gondoskodást.

Voltak azonban, akik nem mutattak ilyen jó példát. *Balatoni* István és *Pók* Imre szemaformunkások, *mezőtúri* biztonsági megbízottak készületlenül jelentek meg a vizsgán, fogalmuk sem volt arról, hogy mi a biztonsági megbízott kötelessége. Felkészületlenségükért felelősség terheli *Szollár Pál* szemaformestert is, aki útmutatóval sem látta el őket, sőt a vizsgán való megjelenésüket is szerette volna megakadályozni.

A szolgálati vezetők ilyen magatartása, még ha csak szórványosan tapasztalható is, a dolgozók védelmére hozott intézkedések lebecsülését jelenti. A közömbösség a törekvések megvalósulását gátolja, tehát küzdeni kell ellene. El kell érni, hogy minden szolgálati vezető törekvése az legyen, hogy beosztottjai minél jobb, biztonságosabb körülmények között dolgozzanak. És végül a békéscsabai példa arra is figyelmeztet, hogy a felsőbb vezetőknek, a szakszervezeti területi bizottságnak sokkal jobban kell törődnie azzal, hogy hogyan tartják be a szolgálati helyeken a munkavédelmi előírásokat, hogyan foglalkoznak a dolgozók munka- és balesetvédelmi oktatásával.

Vajda János ÜB-elnök,
Békéscsaba állomás

Pápán harcolnak a vonatok túltartózkodása ellen

Mennyi idő kell vajon ahhoz, hogy valamely állomás életét, munkájának fő jellegzetességeit megismerjük? Nehéz lenne időtartamot szabni, de kétségtelen, hogy vannak állomások, amelyek öt perc alatt megmutatják lényeges vonásaikat. *Pápa állomáson* például rövid szemlélődés után ezt jegyezhettük fel: *minden perc érték!*

— Állomásunkon sok az átmenő és kezelő vonat — mondja *Kiss Ernő* elvtárs, állomásfőnök. — Ha ezek a vonatok csak 2—3 perccel rövidebb ideig tartózkodnak állomásunkon, ezek a percek 24 óra alatt már órákká nőnek. És bár a vonattartózkodási idő nem számít versenytényezőnek, dolgozóink megértették a kérdés fontosságát és *minden igyekezetükkel arra törekszenek, hogy*

megrövidítsék a vonatok tartózkodási idejét.

Példákat mutat a forgalmi naplóban: az 1399-es tolatós vonat 314 perc késéssel érkezett, az állomást 290 perces késéssel hagyta el. Az 1359-es 68 perces rövidebb menettel érkezett, az állomásról viszont már 95 perccel korábban ment el. Az 1361-es tartózkodási idejét három perccel rövidítették meg.

Az állomáson a legtöbb vonat kocsikat vesz fel, vagy ad le, a sürgős zöld áru és élelmiszerszállítmányokat pedig legtöbbször személyvonattal továbbítják. A továbbítandó elegyet gondosan összeállítják, úgyhogy a tartalék az elegy kitétele után egy felvétellel vonatba tudja sorozni a kocsikat. A személyvonatok átlag 8—10 percig tartózkodnak az állomáson és még soha nem fordult elő, hogy az állomási elegy késői felvétele miatt túllépték volna ezt az időt,

Az állomási túltartózkodás ellen természetesen csak úgy lehet eredményesen küzdeni, ha

minden dolgozó a helyén van

és alaposan ismeri az elvégzendő feladatokat. A tolatásvezető minden szolgálata kezdeténél megkapja a napi rakodási tervet, időben értesül tehát, hogy milyen kocsinak melyik vonattal kell elmennie.

Szintén jó eredményt sikerült elérni a darabáru kezelési idő csökkentésében. A raktári dolgozók *Tóth Lajos* vagy *Winhoffer Viktor* áruátmenesztők irányításával időben megrakják a gyűjtőkocsikat, elkészítik a számadást és értesítik a forgalmi szolgálattevőt. Az érkező vonattal továbbítandó darabáruról ugyancsak előre értesítést adnak az áruirányítónak és a forgalmi szolgálattevőt is tájékoztatják, hogy mennyi ideig tarthat körülbelül az áru feladása. Az átmenesztő raktárnokok a feladandó darabárut az érkező vonat vágánya mellé készítik.

— Bárcsak szállítható feleink is így értékelnék a perceket — jegyzi meg *Horváth Ignác* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes. — Nagyon szomorú, hogy minket, akik eredményesen küzdünk a vonattartózkodási idő csökkentéséért, éppen a kocsitartózkodási idő ütött el az élüzemszinttől.

A pápai vasutasok igyekezete a kocsiforduló-idő meggyorsításáért, a túltartózkodások csökkentéséért csak akkor jár teljes eredménnyel, ha — és ez főként a kereskedelmi szolgálat dolgozóira vonatkozik — *szorosabb, megértőbb kapcsolatot találnak a szállító felekkel,* ha őket is meggyőzik a komplexbrigád együttműködés jelentőségéről, a rakodási idők csökkentésének fontosságáról. Akkor megszűnik az a panasz is, amit ismételten hallottunk az állomáson: „A vállalatok, főként a téglagyár, nem értik meg az őszi forgalmat."

Készüljünk fel a télre!

A pécsi csomópont dolgozóinak felhívása nyomán egymásután jelentik be a csomópontok, állomások dolgozói, hogy jó felkészüléssel akarják biztosítani a téli forgalom sikerét.

A ferencvárosi csomópont dolgozói

valamennyi pontban elfogadták a pécsiek versenyfelhívását, ezenkívül még vállalták, hogy önköltségcsökkentési tervüket december 20-ig befejezik. November 7-i vállalásaik teljesítésével is a téli forgalomra való sikeres felkészülést mozdítják elő.

Budapest—Nyugati tömb

dolgozói is lelkesedéssel csatlakoztak a pécsi felhíváshoz. A forgalmi dolgozók vállalták, hogy az elsőteles kocsirendezők, kereskedelmi dolgozók előkészítését november 20-ig elvégzik, oly módon, hogy a szakmai oktatáson felül *munkaszünetes időben még külön foglalkoznak velük.* Különös gondot fordítanak a váltók tisztaságára, ezért október 15-ig üzemszemlét tartanak és november 10-ig a váltóknál tapasztalható hiányokat felszámolják. Tervet dolgoznak ki *a vonatok gazdaságos előfűtésére.* A Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség fiókműhelyi dolgozói minden személyszállító kocsit gőzfűtési próbának vetnek alá, a hiányzó vagy megrongált alkatrészeket pótolják, kicserélik. A fűtési idény megkezdésére 4000 gőzfűtési tömlőt készítenek elő. Az előfűtés biztosítása végett 200 darab hosszabbító gőzkapcsolót és elágazást készítenek tartalékul.

A vontatási szolgálat és a Távközlő- és Biztosító Berendezési Szerelésvezetőség, valamint a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség szintén megtette vállalását.

Bátaszék csomóponton

is megkezdődött az elsőteles előkészítése. *Vajda Gyula* állomásfőnök a Détári-brigádot, *Németh* oktatótiszt az Erdélyi-brigádot. *Sárdi* vezénylőtiszt a Zádori-brigádot patronálja, különös tekintettel a brigádokban lévő elsőtelesekre. Az állomás teljesítőképességét az őszi és a téli forgalomban nagy mértékben fokozza a bajai oldalon történt vágánykiemelés, a napokban befejezett váltó- és kitérő-csere, nem utolsó sorban pedig az, hogy a fűtőháznál fordítót építettek.

Békéscsaba csomópont

dolgozói a pécsi felhíváshoz csatlakozva, december 1-ig felkészítik az elsőteleseket. Az utazás jobb feltételeinek biztosítása érdekében a személy- és kalauzkocsik gőzfűtési, világítási berendezéseit október 25-ig rendbehozzák, november 1-ig elkészítik a hóvédő sövényeket és december 1-ig fel is állítják azokat oda, ahol szükség van rá. A védőételek kiosztásához szükséges edényekről, nyersanyagokról, valamint a védőruhák kiosztásáról december 1-ig gondoskodnak.

Szovjetunió

A Központi Vasúti Tudományos Kutató Intézet Moszkva-környéki kísérleti telepén most végeznek kísérleteket a Szovjet Vasutak két legújabb váltóáramú villamosmozdonyával. A mozdonyokat a *novocserkaszki Budjonnij*-művekben készítették. A mozdony felsővezetékből nyeri a meghajtáshoz szükséges 33 000 volt feszültségű áramot. A magasfeszültség alkalmazása sokféle előnnyel jár. A villamos felsővezetékeket tápláló állomások számát ennek következtében csökkenteni lehetett és a munkavezeték keresztmetszetét is az előbbinek törtrészére lehetett csökkenteni. Az új villamosmozdonyok automatavezérlésűek.

★

Az *Omszk—novoszibirszki* vonalat, miután a még hátralévő *Omszk—tatarszkajai* vonalrészt is villamosították, teljes egészében villamosvontatásra a akították át. A vonal teljes hossza 640 km. Ezzel a villamosítással a Szovjet Vasutak ismét jelentős lépést tettek a vonatok gyors és gazdaságos továbbítása terén ezen az igen fontos területen.

Német Demokratikus Köztársaság

A Német Demokratikus Köztársaság vasútjain az elmúlt öt év alatt a személyforgalom 13, a teherforgalom 73 százalékkal emelkedett, a kocsiforduló 3 napra, a fajlagos szénfogyasztás 20 százalékkal csökkent. Ez alatt az idő alatt a teherkocsipark 27, a mozdony- és személykocsipark pedig 25—25 százalékkal növekedett.

★

Berlinben 1951-ben kezdődött meg a tehervonatok továbbítására szánt körvasút építése. A vasút utolsó szakasza 1957-re készül el. A körvasút jelentősen mentesíti a város közlekedési hálózatát a nagyfokú megterheléstől.

★

1954-ben több mint 50 000 vasutas látogatta a vasutas szakiskolákat és műszaki iskolákat.

★

A Német Demokratikus Köztársaságban 1951-ben 12 300, 1954-ben már 51 350 vasutas dolgozó vett részt az újító-mozgalomban.

Osztrák vasutasok hazánkban



Képünkön a közelmúltban Magyarországon járt osztrák vasutas delegáció tagjai érdeklődéssel szemlélik a ferencvárosi keleti rendező guritódombjának berendezését.
(Kovács Géza felv.)

A tavalyi hibákat az idén nem követjük el

Üzemünkben már hónapok óta készülünk az új pártoktatási év kezdetére. Már az elmúlt oktatási év végén értékeltük az eredményeket és a hibákat, leszűrtük a tanulságokat. A legfőbb hiba az volt, hogy az elmúlt oktatási év kezdetén nem beszéltük meg minden hallgatóval, hogy milyen oktatásban kíván részt venni, nem vettük figyelembe a hallgatók kívánságait. Ezt a hibát az idén már nem követtük el. *Minden hallgatóval meghatározott terv szerint egyéni beszélgetést folytatott a pártvezetőség.*

Propagandamunkára a legmegfelelőbb elvtársakat választottuk. Az elmúlt évben nagyon kevés műszaki vezetőt bízott meg pártszervezetünk propagandamunkával. Az idén szemináriumvezetést vállalt *Faragó József* műhelyfőnök, *Bíró Aladár* helyettes főnök és *Takács József*, az öntőrészleg művezetője. Az ő segítségükkel biztosan magasabb színvonalú lesz az oktatás az idén, mint az elmúlt évben volt. Hogy a propagandisták jó munkát végezhessenek, *a pártvezetőség mentesítette őket a többi pártmunkától.* Így minden idejüket a pártoktatásra fordíthatják és ez fő biztosítéka annak, hogy az idei pártoktatás üzemünkben magasabb színvonalon, nagyobb eredményeket fog elérni, mint tavaly.

Kalona Lajos
propagandista
Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító

Sárvári vasutasok a cukorgyártási kampányban

Cukorgyáraink közül a *sárvári* nevét ismerik a legszélesebb körben, a magyar cukoripar jó hírnevét ez a gyár terjeszti leginkább Európa-szerte. A legjobb minőségű cukrot előállító gyár az idén új gépeket is kapott, mintegy 20 százalékkal megnőtt a teljesítménye, tehát lényegesen több répára van szüksége, mint az előző években.

Elegendő ennyi bepillantás is a gyár munkájába ahhoz, hogy következtetni tudjunk a vasút, a gyárat közvetlenül kiszolgáló állomás feladatainak a növekedésére. A gyártási kampány három hónapja alatt mintegy *13 000 répával rakott kocsi befutására számítanak*, a tavalyi kilencezerrel szemben.

— Jól fel kellett készülnünk a gyártási kampányra — mondja *Kővári Antal* állomásfőnök. — A kezdeti tapasztalatok azt mutatják, hogy ez sikerült is, a mi hibánkból semmi fennakadása nem lesz a gyárnak.

Jól szervezett munka

A kocsik gyors mozgatását az állomás és a gyár együttesen biztosította. A gyár két tartalékot bérel, ezenkívül az állomás és a gyár között egy összekötő gépet állítottak üzembe. A tavalyi tapasztalatok alapján — amikor gyakran előfordult, hogy az állomásnak nem volt szabad vágánya és nem tudták behozni a gyárból az elegyet — az idén a 7. és a 8. vágányt kizárólag a cukorgyári érkező, illetve induló elegyeknek tartják fenn.

Különösen nagy figyelmet fordítanak az állomás dolgozói arra, hogy *az érkezett kocsikat minél előbb beállítsák a gyárba.*

— Az érkező vonatokat már felkészülten várjuk — magyarázza a DISZ-brigád fiatal tolatásvezetője, *Mándli József*, akinek brigádja a legjobb eredményeket éri el a kocsimozgatási egységidő teljesítésénél. — Az érkezett répás kocsikat azonnal áttesszük a 7. vágányra s az összekötőgép máris viheti őket a gyárba. Igy elértük, hogy *az érkezett rakott kocsik mindig egy órán belül beállításra kerülnek.*

A jó komplexbrigád együttműködés eredménye, hogy *a gyár is gyorsan visszaadja a kocsikat.* A korszerűsített Elfa-berendezés átlag 6—7 perc alatt kimossa egy-egy kocsiból a répát és a kiürült kocsit azonnal a kihúzó-vágányra állítják, vagy nyers répaszelettel rakják meg s az összekötőgép a következő gyári menetnél már viheti is vissza az állomásra az üres, vagy rakott kocsikat. Igaz, a számadásokkal még gyakran van zökkenő, előfordul, hogy akkor keresik a fuvarleveleket, amikor a gép már rájár a kihúzandó vonatra, de mi is bízunk abban, hogy ez csakugyan a „kezdet nehézsége", mint *Sümegi* elvtárs, gyári tolatásvezető mondja.

Gyorsabb, sűrűbb elegytovábbítást

Nagyobb nehézség elé állítja az állomás dolgozóit az a körülmény, hogy egyenetlen az elegytovábbítás Szombathely felé. Celldömölk rendszerint olyan kiterhelt vonatokat küld, amelyekre már nem fér sárvári elegy, úgyhogy a Szombathely felé irányuló kocsikat naponta csak egy vonat viszi el. Tavaly a kampány derekán 3000 tonna rakomány is várt továbbításra s az idén is előfordult már 15—20 órás géprevárás. A szombathelyi igazgatóságon is belátták ennek a helyzetnek a súlyosságát s igéretet tettek, hogy gépet biztosítanak külön sárvári vonat továbbításához. Lényegesen könnyebbé válik a helyzet, ha cukorrépa irányvonatok is érkeznek majd az állomásra, s ezeknek gépei mindjárt elvihetik az összegyűlt elegyet.

Még egy gondjuk van a sárváriaknak, ami azonban szintén nemcsak az ő igyekezetüktől függ: *a megfelelő, kifogástalan állapotban levő fedett kocsik biztosítása a kész cukor, különösen az exportszállítmányok részére.*

Sárvár állomás dolgozóira a december végéig tartó cukorgyártási kampányban még további nagy feladatok várnak, amelyeknek megoldásával előbbre lendítik a november 7-e tiszteletére indított s egyben szebben kibontakozó versenyüket is.

Pusztamonostor

Ha csak annyit írnánk erről a példásan tiszta kis állomásról, hogy 1954 áprilisa óta mindig ott szerepel az élüzemek között — oda illeszthetnénk mellé, hogy ez önmagáért beszél. De ha azt is figyelembe vesszük, hogy tizenegy dolgozója közül nyolc viseli a *„kiváló dolgozó"* és a *„szakma kiváló dolgozója"* címet, azt, hogy a felszabadulási versenyben a Minisztertanács és a SZOT oklevelével tűntették ki, akkor *Monostor* többet érdemel.

Minek köszönhetik e kiváló eredményeket? Mi az, ami az eredmények hallatára a még szorosabb együttműködés helyett egyes szomszédos szolgálati helyek irigykedését is magával vonja? Miért van, hogy a párosversenyben mindig Jászfényszaru előtt haladnak?

Nem ismerik a fegyelmezetlenséget

Megvan az alapja a jó eredményeknek. *Pintér* Lajos állomásvezető vasút iránti szeretetét, soha meg nem nyugvó munkásságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1954—55-ben a legkisebb baleset sem történt az állomáson. A munkafegyelem-lazítást nem ismerik. Legutóbb az igazgatóság által tartott vizsgán 4,4 átlagot értek el az állomás dolgozói. Az élüzemszint teljesítésén felül szeptember hónapban 5 612 forintos anyagmegtakarítást és önköltségcsökkentést értek el, amelynek tekintélyes része a tisztító gyapot megtakarításából keletkezett. A példásan tiszta váltók, virágoskertek mellett meghúzódó tiszta őrhelyek, a legjobbak között is éleniáró *Győrfi* László és *Kállai* István váltóőrök szívvel végzett munkáját mutatják.

Szeptemberben a rakodási tervet feladásnál 193, leadásnál 200 százalékra teljesítették. A négy termelőszövetkezettel és az állami gazdasággal példás az együttműködés. Nem ritka a másfélórás rakodási idő. Annál ritkább a kocsiálláspénz. A havonta megtartott komplex-brigád értekezlet kézzelfogható eredménye a jó együttműködés. S no még egyéb, ami országszerte párját ritkítja: Pintér Lajos állomásvezető és rajta kívül az állomás három dolgozója termelőszövetkezeti tag, akik a közgyűléseken különös gonddal foglalkoznak a vasutat és a termelőszövetkezetet érintő kérdésekkel.

Minden jel arra mutat, hogy a pusztamonostoriak az éves tervüket a vállalt tíz nap helyett legalább húsz nappal előbb fejezik be, hiszen már az első félévben tizennyolc napos előnyt szereztek. Biztosíték erre, az olyan dolgozók munkássága, mint *Nyíri* István és *Greman László* forgalmi szolgálattevőké, *Kónya* Sándor és *Kovács* Mihály málházóké.

A vonatkiséró csapatok szívesen végeznek minden munkát az állomáson. Különösen jó az együttműködés a szolnokiakkal. Itt bizony vasárnap is akad felveendő kocsi, mert hétközben, hétvégén egyformán folyik a rakodás. *„Mi lenne, ha ti egy napig nem ennétek?" — „Csak nem akarjátok elrontani eddigi szép eredményeinket?"* — érvelnek a vasutasok a szállíttató felek felé. S mivel a jó példa ragad, nem kell itt külön felhívni a termelőszövetkezetek, állami gazdaságok dolgozóit, hogy a rakodótér tisztántartása is hozzátartozik a rakodáshoz.

Megkönnyítené az állomás munkáját az igért vágányhídmérleg megépítése, biztonságosabbá tenné a szolgálatot az állomás két végén a vonósorompó felszerelése. Ezek megoldása még nagyobb lendületre serkentené a monostoriakat, akik még élénken emlékeznek arra, hogy az 1954. évi őszi forgalmi versenyben az állomási brigád országos első helyezést nyert el és 5000 forint jutalmat kapott. Az idén sem akarják olcsóbban adni.

„Nem bántam meg, hogy tsz-tag lettem"

Üzemünkben még sokan emlékeznek *Toldi Pál* sztahanovista lakatosra. 1949-ben jött közénk és csakhamar megszerettük példamutató munkájáért, szerénységéért. A jó munkának nem maradt el a jutalma, rövidesen brigádvezető lett. Itt is helytállt, brigádja rendszeresen túlteljesítette a tervet, valamennyien sztahanovisták lettek, ő maga pedig pártbizalmi.

Lassan két éve, hogy Toldi elvtárs elkerült üzemünkből. Falura ment, az újszászi *Szabadság Termelőszövetkezetbe* kovácsnak. A napokban találkoztam vele. Örömmel elevenítettük fel a régi emlékeket, majd a szó a termelőszövetkezetre terelődött.

— *Nem bántam meg, hogy termelőszövetkezeti tag lettem* — mondotta Toldi Pál és így folytatta. — *Szövetkezetünkben felhasználjuk az állam segítségét, a nehéz munkákat a gépállomás végzi és ez nagyban emeli terméshozamunkat. Ez évi jövedelmem 22 mázsa búza, öt mázsa árpa, egy mázsa herekorpa. Kaptam egy malacot* (értéke kb. 500 forint), *elegendő tüzelőt, háztáji földemen 30 mázsás kukoricatermést várok. Az évvégi elszámolásnál — előreláthatóan — még 150 kg cukrot, négy-öt mázsa gabonát és öt-hat ezer forint készpénzt kapok.* A többi szövetkezeti tagnak is hasonló lesz a jövedelme.

A beszélgetés során ismét meggyőződtem arról, hogy az állam segítségével gyorsütemben fejlődnek a szövetkezetek, mind jobban élnek a dolgozó parasztok és ugyanakkor egyre több élelem jut a dolgozók asztalára.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító ÜV

Minden küldeményt határidőre elszállítani

Minden árut elszállítani! — ez a vasút legfontosabb feladata, minden vasutas becsületbeli ügye. A minden áru elszállításának jelszava nem új a vasúton — mondhatják sokan —, hiszen amióta vasút a vasút, ez volt a feladata és nemcsak ősszel, hanem nyáron, tavasszal és télen is. Ez igaz, de különböző körülmények között más és más feladatot jelent az áruk elszállítása. Mondhatjuk-e azt az év bármely más időszakában, hogy az átlagos kocsimegrakás napi 14 000! Nem mondhatjuk. Ilyen feladat előtt csak ősszel áll a vasút és tegyük mindjárt hozzá, hogy nem is minden ősszel. Az idei őszi forgalom minden eddigit felülmúl, ott tartunk, hogy *még a napi 14 000 kocsi megrakása is kevés!*

A késői nyár késve érlelte meg a mezőgazdasági termékeket, elhúzódott a szállítások kezdetének időpontja. De a késői nyár, a jótékony és bőséges eső más meglepetéssel is szolgált. A szállítandó termés sok ezer tonnával több, mint amire az előzetes statisztika szerint számítottunk.

A bőséges termés öröm az egész ország számára, de a mi számunkra nemcsak örömöt, hanem óriási felelősséget is jelent. Időben és gyorsan el kell szállítanunk ezt a váratlan árutöbbletet, pedig e többlet nélkül is nagy erőfeszítést igényel az őszi forgalom. Ha csak a számokat néznénk, egyszerű statisztikát állíthatnánk fel: amennyivel több az elszállításra váró áru, arányosan annyival több kocsit és mozdonyt kell a forgalom rendelkezésére bocsátanunk. Nem kell bizonyítgatnunk azt, hogy erre nincs lehetőség. *A meglévő kocsi- és mozdonyparkkal kell elvégeznünk a megnövekedett szállítást*, mégpedig maradéktalanul és gyorsan úgy, ahogyan azt megígértük pártunknak és kormányunknak.

Határozottan szembe kell szállnunk minden olyan nézettel, amely lekicsinyli az őszi feladatokat, ezért kell tagadnunk minden olyan véleményt, hogy erőfeszítés nélkül, hősi, küzdelmes harc nélkül is teljesíteni lehet a szállítási feladatokat! Erőfeszítő munkát, teljes szivet és tudást, éjjel-nappali lankadatlan küzdelmet, hétköznapokká tett ünnepeket követel tőlünk az az óriási felelősség, amelyet a szállítás ró ránk. A népgazdaság egészének munkája függ tőlünk, vasutasoktól, s ha nem teljesítenénk maradéktalanul feladatunkat, méltatlanná válnánk arra a szeretetre és megbecsülésre, amellyel népünk övez bennünket.

Az elmúlt hetekben számos munkahőstett, több nagyszerű eredmény született, különösen a kocsimegrakásoknál. Még sem lehetünk elégedettek, mert a vasút egészének kell kiemelkedő eredményt elérnie. Megengedhetetlenül *magas a hálózatunkon lévő rakott kocsik száma.* Ez a vasút egészének működését, elért eredményeit veszélyezteti. Sürgősen csökkentenünk kell hálózatunkon a rakott kocsikat, s ennek érdekében meg kell gyorsítanunk a kirakást. El kell érnünk, hogy minden nap, tehát vasárnapokon és hétköznapokon egyaránt, a leadásos kocsikat a határidőn belül kirakjuk, hogy elegendő üres kocsi álljon rendelkezésünkre. A kereskedelmi szolgálat előtt ma nincs fontosabb feladat, mint a gyors, egyenletes ütemű kocsikirakás megteremtése. Ujból és újból el kell mondanunk: *a kocsi nem raktár, a kocsit nem pótolja a kocsiállás-pénz.*

De ahhoz, hogy a kocsit ki lehessen rakni, előbb azt el kell juttatni rendeltetési helyére. A vontatási és forgalmi szakcsztálynak kell ehhez megteremtenie a feltételeket. Az elkövetkezendő hetekben nem lehet géphiány! Ez függ a forgalomtól is. Igaz, hogy a forgalmi szakszolgálat jó munkája mélyen a tavalyi alá süllyesztette a vonatácsorgásokat. De most nem az ácsorgások csökkentésére, hanem az ácsorgások teljes megszüntetésére van szükségünk. És ez a feladat vár a forgalmi dolgozókra a vonatravárások esetében is. *Forgalmi dolgozók, minden erőtöket és tudásotokat latbavetve, szüntessétek meg az ácsorgásokat és vonatravárásokat!*

A gyors elegyáramlás biztosítása azt követeli, hogy minden gép, minden kocsi állandóan üzemképes legyen. *Az őszi forgalom ideje alatt még lejárt fővizsga miatt se legyen kocsi a műhelyekben.* A javításos gépeket és kocsikat, ha a szükség arra kényszerít, akkor éjjel-nappal, sőt vasárnap is javítani kell. Jelszó legyen minden vontatási műhelyben: *minél előbb kiadni a gépeket, kocsikat*, tökéletesen kijavítva, kifogástalan állapotban! Ez nem kis feladat, áldozatos munkát követel minden dolgozótól. A párt az eddigiek során nem csalódott a műhelyek hős munkásaiban. Mutassuk meg: *nincs olyan feladat, amelyet ne hajtanánk végre, ha azt a párt kéri tőlünk, ha azt az ország érdeke követeli.*

Soha olyan szükség nem volt a szolgálati ágak tökéletes együttműködésére, mint napjainkban. Ma minden a jó együttműködéstől függ. A vontatás, a forgalom, a kereskedelem munkáját teljes erejével kell segítenie a pályafenntartásnak, valamint a távközlő- és biztosító-berendezési szakszolgálatnak.

Még mindig magas hálózatunkon a lassújelek száma. Ismételten felül kell vizsgálni a lassújeleket, azonnal meg kell szüntetni azok döntő többségét, s ahol ez nem lehetséges, ott biztosítani kell a sebesség megemelését. Ne türjék pályamunkásaink most, amikor minden vonatnak vágtatnia kell, a tízkilométeres „sebességgel" döcögő vonatokat. Minden lassújel, megannyi szégyenfa — döntsük ki a szégyenfákat, hogy felemelt fejjel mondhassuk: a pályafenntartás dolgozóinak hibájából egyetlen vonatnak sem kell cammognia!

Minden hősi erőfeszítést veszély fenyeget, ha nincs tökéletes távközlés, ha hibásak a biztosítóberendezések. A megnövekedett, hatalmas őszi forgalom biztonsága nyugszik a távközlő- és biztosító-berendezési szolgálat dolgozóinak vállán. Az eltelt évek során nem egyszer más országok vasutasai is megcsodálták az ő lendületes, gyors és pontos munkájukat. Ezt a dicsőséget kell most öregbíteni! Fel tehát a munkára, tökéletes karbantartással, az önműködő térközbiztosító berendezések gyors felszerelésével járuljatok hozzá az egész vasút munkájának sikeréhez!

Valamennyi vasutas egységes feladata, becsületbeli ügye az őszi forgalom lebonyolítása. Csökkentsük hálózatunkon a rakott kocsik számát, biztosítsunk minél több üres kocsit — ez most az őszi forgalom sikerének kulcsa, ennek megvalósítására kell egységesen harcba indulnunk, hogy teljesítsük pártunknak és kormányunknak adott szavunkat, hogy győzelemre vigyük az őszi forgalmat.

VASUTASBECSÜLETTEL

Két sínpáron négy-öt teherkocsi, a vágányok mentén emelők, szerszámosládák, a kocsik között olajosruhás munkások, a háttérben a műhely földszintes épülete — *ez a dombóvári fűtőház kocsijavító műhelye.* Egyhangúan peregnek az esőcseppek, lassú szitálásukat alig érzi a látogató, de a kocsikon dolgozó munkásokon már átázott a ruha, a javítóvágányok között tócsákban áll a víz. Most az eső csak szitál, permetez, de mi lesz, ha szakad, záporozni fog?

Ezt kérdezzük *Bánki* Ede elvtárstól, a kocsiszolgálat vezetőjétől.

— *Hát, dolgozunk, mit tehetnénk mást?* — mondja a legtermészetesebben. — *Kell, nagyon kell a kocsi, most az őszi forgalomban, tudja ezt nálunk mindenki és eszerint dolgozik. Természetesen az időjárás nehezíti munkánkat, és különösen az a bosszantó, hogy a két javítóvágány fölött építendő rőp-tetőt csak ígérik évek óta.*

Nincs visszatérő javítás

Végigmegyünk a kocsiműhelyen: a tető nélküli javítóvágányok között, az eszterga-, kovács- és az asztalosműhelyen. Szűk a hely, a felszerelés sem a legjobb. Mégsem erről beszélnek a dolgozók, hanem arról, hogy mit tesznek az őszi forgalom sikeréért.

Büszkék arra, hogy *műhelyükben ismeretlen a visszatérő javítás*, hogy számos nehézségeket küzdenek le öntevékenyen. A fahiányt például úgy oldják meg, hogy a helyi fatelítő vállalat hulladékdeszkáit válogatják ki és használják fel, OH-anyagból csavarkapcsokat, fűtési tömlők vasszerelékeit készítik.

Az elmúlt negyedévben ez a kis műhely, ahol mindössze huszonnyolcan dolgoznak, 3620 kocsit javított meg. Volt ebben futó- és időszakos javítás és természetesen sokszáz apró javítás is. Különösen *jó munkát végeznek* a kisorozás nélküli javításoknál. A műhely erre fekteti a fősúlyt, mert így a kocsik a legrövidebb időre válnak ki a forgalomból. Szeptember hónapban 400 helyett 639 teherkocsit javítottak e módszerrel.

Rakottan és kisorozás nélkül

Minek köszönhetik ezeket az eredményeket? Elsősorban a jó munkaszervezésnek. Azt tartják a dolgozók: *akkor dolgozunk jól, ha nem kerül be a kocsi a műhelybe.* Munkájukkal bizonyítják, hogy szavaik egyeznek tetteikkel. Ha egyetlen lehetőség kínálkozik, a javítást kisorozás nélkül végzik. Ha erre nincs mód és rakott kocsi kerül a műhelybe, akkor is lehetőleg elkerülik az átrakást, *a kocsit rakottan javítják.* Ez a módszer is jelentősen gyorsítja a munkát. A kocsiátrakás mindig körülményes. Van úgy, hogy 24 órába is beletelik, amíg üres kocsit és átrakó munkásokat kapnak — így hát ennyit késik a tényleges javítás elvégzése, arról nem is beszélve, hogy az átrakott áru egy újabb kocsit foglal el. Sajnos, Dombóváron nincs kerékpár-süllyesztő. Ha volna, havonta még 12—14 kocsival többet tudnának átrakás nélkül javítani és számos munka elvégzése is könnyebb lenne.

A dombóvári műhely jó eredményei nem véletlenül születtek. Olyan munkások vannak itt, akikkel joggal büszkélkedhet *Bánki* elvtárs és *Herke* Ignác művezető. Hosszú lenne valamennyiük nevét felsorolni, de mégis meg kell említeni *Fábián* József és *Slavati* István kocsilakatosokat, akik ha a helyzet és a munka úgy kívánja, akkor tűzikovácsok, hegesztők, sőt még asztalosok is. Ilyen munkaerő *Farkas* József asztalos is, akit röviden úgy lehetne jellemezni, hogy szívvel-lélekkel végzi minden feladatát. Ez a kis kollektíva, bár többnyire a szabad ég alatt dolgozik, nem ismer rossz időt, nappalt és éjjelt, hétköznapot és ünnepet, ha arról van szó, hogy kocsit kell adni a forgalomnak. Ugy dolgoznak, ahogy azt a vasutasbecsület megköveteli.

Jó együttműködéssel



Nyikos Pál forgalmi szolgálattevő brigádja a kocsimozgatásban elért 123, a menetrendszerinti vonatindításnál 99,7 százalékos eredménnyel a Nyugati pályaudvar élenjáróiról közé tartozik. (Kovács Géza felv.)

Mellékvonalainkon

Siófoktól – Kaposvárig

Hol volt, hol nem volt, Somogyországban, annak is a *siófok—kaposvári vonalán* volt egy *Kötcse-Csicsalpuszta* elnevezésű állomáskezelőség. Ezt a gyönyörű nevű kis állomást, amely mintha egyenesen az ősi népmeséből lépett volna a modern közlekedés szolgálatába, pár évvel ezelőtt a hozzátartozó községgel és pusztával együtt *Somogymeggyesnek* keresztelték el. De az idevalósiak azért csak *csicsali expressznek* mondják az onnan felől közlekedő vicinálist és az egész vonalon rajtamaradt az elnevezés, a vasutasok maguk között ma is *csicsali vonalnak* hívják a Siófok—kaposvári vonalat.

Rá is illik ez a meseszerű név, mert olyan itt minden, mint a mesében. Kerek száz kilométeren, hegyes-völgyes, erdős, vadvirágos tájon kanyarog a vonat. De úgy kanyarog, de úgy ... hogy a masiniszta, ha nagyon kihajolna, megfoghatná a saját vonatának a „farkát". Több mint 350 kissugarú ív nyújtja száz kilométer hosszúra a légvonalban majd feleannyi távolságú vonalat. Azt mondják, hogy valamikor, vagy fél évszázada, amikor a helyiérdekűt építeni kezdték, a vasúttársaság csak úgy kapott engedélyt az építkezésre, ha legalább száz kilométer hosszú lesz a vonal. Ha csak ez kellett, hát addig tekergették a türelmes sínszálakat dombra föl, völgynek le, míg kilett a száz kilométer.

Képzelhetni, hogy ilyenformán nem a legkedvezőbbek a vonal lejtviszonyai. A két legnagyobb emelkedőben, *Somogymeggyes—Karád* és *Kisbárapáti—Felsőmocsolád* között például csak tíz kocsit tudnak vinni az itt rendszeresített 376-os gépek, vagyis úgy körülbelül 200—250 tonnát. *A kedvezőbb terhelési szakaszokon mégis él, terjed, virágzik a túlsúlyos mozgalom!* Így tör be a valóság a mesébe! Amely megállapítással azt akarjuk érzékeltetni, hogy *ebben a mesebeli környezetben szinte a vasutasok is mesehősökké válnak.* Mert nem mesébe illően szép dolog-e, hogy *a dolgozók rengeteg nehézség, a múlttól örökölt technikai elmaradottság, természeti akadály ellenére is szinte hiba nélkül, lángoló vasutas-szívvel végzik munkájukat és fáradhatatlanul szállítják azt a sok-sok gabonát, gyümölcsöt, egyéb mezőgazdasági terményt és fát, amit az áldott dunántúli föld bőségesen ont.*

Különösen derekas munkát végeznek az *állomáskezelők*, akik legtöbbször egyedül, legfeljebb másod-, harmadmagukkal látják el szolgálati helyük minden gondját-baját. Még arra is futja lelkesedésükből, hogy lombos fák közé, regényes dombhajlatokba rejtett csöppnyi állomásaikat virágágyakkal díszítsék, tisztán tartsák.

Siójut,

a vonal Siófok felőli első állomáskezelősége. Napi két-három kocsi zöldség-, gabonafeladása van ennek a csinos kis szolgálati helynek, de csak egy csonkavágány áll rendelkezésére a rakodáshoz, tolatáshoz, ami azt jelenti, hogy a vonatokat kézierővel kell megtolatni. Sok fáradságos munkát ró ez az állomáskezelőre, meg a vonatok személyzetére, de még az idén bekötik a csonkát a vonalba, ha meglesz hozzá a kitérő, s akkor könnyebben megy a munka Siójuton.

Ádándon,

a vonal egyik legjelentősebb szolgálati helyén már nem várja.. a helyzet ilyen gyors javulását, pedig ráférne az állomásra a bővítés. Napi 6—8 kocsit, később még többet raknak (az elmúlt napokban már többször volt 14 is) s ehhez kicsi a terük. Az utasforgalom is erős, a váróterem pedig piciny. Belőle nyílik az egyetlen hivatali szoba, amely iroda, jegykiadóhelyiség egyszerre. Ha a váróterem zsúfolt, s legtöbbször az (két száz utas fordul meg itt naponta), a forgalmi szolgálattevőnek művészet kimenni, hogy fogadhassa a vonatot. A terv már elkészült, hogy új, tágasabb várótermet toldjanak az épülethez, s akkor a jelenlegi lesz az iroda, a mostani iroda pedig a főnök hivatali helyisége. Ez a terv azonban nem tetszik a dolgozóknak, mert így az irodának nem lenne ablaka és villanyfénynél kellene benne dolgozni. A pályafenntartás praktikusabbnak és főleg olcsóbbnak találja, ha emeletet húznak az épületre, ott helyezik el a főnöki lakást és a jelenlegi földszinti főnöki lakás felszabadulna irodának. Annál inkább ez lenne a helyes megoldás, mert a főnöki lakásnak jelenleg nincsenek mellékhelyiségei, egy korhadt deszkájú, roskatag, kimustrált teherkocsi szolgál mosókonyhául és egyéb mellékhelyiségül, csúfságára a csinos állomásnak.

Pedig *Ujlaki* állomásfőnök és dolgozói derekasan végzik munkájukat, megérdemlik a gondoskodást. Sok jó tüzifát elküldenek állomásukról az ország lakosságának, Ausztriába, Csehszlovákiába pedig gabonát exportálnak.

Som-Nagyberény,

állomáskezelőségnek két főből áll a személyzete. Ugyancsak gabonát, tüzifát, bányafát rak, de most elsősorban a cukorrépáé a szó. Ökrösszekerek hordják ide a répát a környékbeli tsz-ekből. *Sutyor Imre* állomáskezelő és málházója augusztusban 105 százalékra vállalta a rakodási időt és 181 százalékra teljesítette. A feladási előirányzatuk 23 óra volt, ám a szállítható felekkel jól együttműködve úgy dolgoztak, hogy amint a 61-essel megérkeztek az üres kocsik, négy óra múlva a 62-essel már küldték is vissza valamennyit megrakva.

Tab

a vonal legnagyobb állomása. Ezenkívül még az a jelző kívánkozik hozzá, hogy *„szük"*, forgalmához pedig az, hogy *„erős"*. Az elmúlt években szép fejlődésnek indult a község, gépállomás, szülőotthon, bognár-kovács üzem épült, útfenntartó vállalat létesült, megkezdte működését a Tengődi Állami Gazdaság, a téglagyár termelése is egyre nő. Az állomás nem bővült ezzel arányban, pedig szükséges lett volna. Jelenleg is rengeteg építőanyag érkezik. Napi 10—12 kocsi a leadás, ugyanannyi a feladás. A négyvágányú, ötventengelyes, tizennégy fő személyzetű állomás csak nehezen tudja lebonyolítani ezt a forgalmat.

Takács István állomásfőnök javaslatot adott be az igazgatósághoz, hogy az I. vágányt hosszabbítsák meg csonkában, akkor ez a vágány mentesül a rakodástól, ami most akadályozza a forgalmat. A kocsitartózkodást így is 115, a kocsikihasználást 101, a rakodást 209 százalékra teljesítették, az utóbbit tehát élüzemszint fölött. Pár hete megoldódott legnagyobb problémájuk, a vízdaru kérdése. Az eddigi pulzométeres darut átszerelték villanymotorosra, s a *vízvételezés az eddigi 40 perc helyett most már 5 perc alatt megtörténik.* Ez megkönnyíti az állomás munkáját.

(Folytatjuk.)

Szász Ferenc

A szakszervezeti választások első lépcsője a bizalmi választás

A közeledő szakszervezeti választások első aktusa *a bizalmiak megválasztása* lesz, majd azután kerül sor a többi szervek újraválasztására. A választásoknak ez a sorrendje is mutatja, hogy *a bizalmicsoport munkája a szakszervezeti munka alappillére.* A választások előkészítése során tehát megkülönböztetett gonddal kell foglalkozni a bizalmiak újraválasztásával.

A bizalmi megválasztása — mint általában az egész szakszervezeti választás — *nem lehet öncélú.* A bizalmi személyében olyan elvtársnak kell a csoport élén állnia, aki munkájával, példamutatásával, szervezőkészségével friss vért, növekvő lendületet visz a csoport munkájába. Nagyon sok tapasztalat és példa bizonyítja, hogy a feladatát átérző szakszervezeti bizalmi a szó legkifejezőbb értelmében patronálója csoportjának.

Mezőhegyes állomáson például *Sárdi Sándor*, a kereskedelmi dolgozók bizalmija mindennap foglalkozik a munkaversennyel, buzdítja csoportjának tagjait s ezzel előmozdítja a feladattervek, a vállalások jó teljesítését s ugyanakkor a százalékos teljesítmények növelésével a csoporttagokat anyagi előnyökhöz is hozzásegíti. Vagy *Szkala Pál*, Budapest Keleti-állomás egyik bizalmija, aki számontartja azt is, mennyi szabadságidő jár csoportja tagjainak, nyilvántartja a ruhaviselési időket, meggyőződik a bérek helyes számfejtéséről, úgyhogy csoportjának tagjai valóban minden kérdésben bizalmukra érdemesítik.

A feladatát komolyan értelmező szakszervezeti bizalmi mindenben hasznára akar válni dolgozó társainak, ezért *csoporttagjainak szakmai nevelésével is lelkiismeretesen törődik, hozzásegíti őket technikai tudásuk fejlesztéséhez. kutatja és hasznosítja az új technikai módszereket, amelyek könnyebbé, termelékenyebbé teszik a munkát.*

Igen fontos, hogy a csoport tagjai jóelőre értesüljenek a választó csoportértekezlet összehívásának időpontjáról, napirendjéről, hogy elő tudjanak készülni a bizalmi munkájának értékelésére.

Hogyan választjuk a bizalmit?

A bizalmi csoportértekezletet *a műhelybizottság*, vagy ahol ilyen nincsen, ott *az üzemi bizottság hívja össze.* A választást a műhelybizottság, illetve az üzemi bizottság egyik tagja vezeti. A gyűlésen a bizalmi beszámol a saját és a választott társadalmi aktivisták munkájáról. A csoport megvitatja a beszámolót és dönt a bizalmi, valamint — a tíz főnél nagyobb csoportoknál — a társadalmi aktivisták (társadalombiztosítási megbízott, munkavédelmi felügyelő) felmentéséről.

Uj bizalmit a csoport bármelyik tagja javasolhat, mert *a szakszervezeti választásokon minden tagnak, az ideiglenes tagsági könyvvel rendelkezőnek is szavazati joga van.* Ezt a jogot tagdíjhátralék miatt sem lehet megvonni tőle, ha nem indult ellene fegyelmi eljárás. Mégis helyes azonban, ha a választás előtt a bizalmiak, a műhelybizottságok, illetve az üzemi bizottságok ellenőrzik minden szervezett dolgozó tagsági könyvét, hogy rendesen fizeti-e a tagsági díjat vagy sem, és felszólítják a hátralékosokat az alapszabályokban megszabott kötelességeik teljesítésére.

A bizalmi személyére tett javaslatokat a csoport megvitatja, majd *nyílt szavazással* megválasztja az új bizalmit. Hasonló módon választják meg a csoport társadalmi munkavédelmi felügyelőjét és a társadalombiztosítási küldöttet is. A szakszervezet üzemi és területi szerveibe — tehát a műhely- és üzemi bizottságba, továbbá a területi bizottságokba — legalább egyévi tagsággal rendelkezők választhatók. A szakszervezeti csoport társadalmi munkavédelmi felügyelőjének és a társadalombiztosítási küldöttnek nem kell egyéves tagsággal rendelkeznie. Nem szükséges, hogy egyéves tagsága legyen a bizalminak sem, bár *helyes, ha a csoport olyan dolgozót választ bizalminak, akinek már tapasztalata is van a szakszervezeti munkában.*

A csoportértekezletről *jegyzőkönyvet* kell felvenni. A választást a műhelybizottság, illetve ahol ilyen nincs, ott az üzemi bizottság hagyja jóvá.

„Kis Ferencvárost" építenek a föld alatt a pécsi TBKE dolgozói

A pécsi TBKE a *legkövetkezetesebb* szolgálati helyek egyike: *kitartóan ragaszkodik az élüzem címhez.* A múlt esztendő harmadik, negyedik és az idei év első, második negyedévében folyamatosan úgy dolgozott, hogy nem tudták tőle elhódítani ezt a kitüntetést s jelenleg is fennen lobogtatja a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját.

— Ugy is mondhatnánk: pillanatnyilag még miénk a zászló..; jegyzi meg eltűnődve, gondterhelt arccal *Farkas József* elvtárs, szolgálati főnök.

— *Csak nem akarnak túladni rajta, Farkas elvtárs?* — kérdezzük megütközve.

— *Dehogy akarunk, ellenkezőleg, minden törekvésünk az, hogy megtartsuk.* A harmadik negyedévben is valamennyi pontban teljesítettük az élüzemszintet, csak... A téli védőruhákra többet költöttünk az előirányzott összegnél s lehet, hogy ez a túllépés elüt bennünket az önköltségcsökkentési versenytényező teljesítésétől. Lehet, de még nem biztos. Mindenesetre gondoskodtunk elegendő mennyiségű gumicsizmáról, esőköpenyről, prémes sapkáról, hogy dolgozóink télben-fagyban, esőben-hóban ki tudjanak menni a vonalra hibaelhárításra, egészségük veszélyeztetése nélkül. Véleményünk szerint ez a legfontosabb, hiszen előfeltétele a zavartalan, biztonságos téli forgalomnak. Persze, a *költségtúllépésbe sem nyugszunk bele* s az augusztusi önköltségcsökkentési lemaradást (110 százalék helyett 99.5 százalékra teljesítettük), szeptemberben úgy akarjuk pótolni hogy *127 százalékra emeljük a költségmegtakarítást.* Bízunk benne, hogy sikerül és akkor ötödször is élüzem leszünk.

„Kis Ferencváros" a föld alatt

Ha a lelkes, fáradságot nem ismerő, nagy szaktudással végzett munkát nézzük, amely a főnökségen, a műhelyekben és kint a szakaszokon folyik, mi sem kételkedünk ebben. Pedig *sokféle és rendkívül bonyolult* ez a munka. Itt van például a legnehezebb és legbonyolultabb: *Komló-altárón a központi irányítású biztosítóberendezés szerelése.* Azért nem könnyű ez, mert a föld alatt, bányászlámpák fényénél, az állandóan jövő-menő bányavasút szerelvényei elől mindunlan búvólyukakba húzódva kell végezni. Sose csináltak még ilyent a pécsi TBKE dolgozói, de jól feltalálják magukat a szokatlan munkahelyen és gyorsan haladnak a szerelléssel. Nem hiába küldték ide a legjobb szakaszokról összeválogatott legényeget. *Faragó József*, a siófoki 210-es szakasz kitűnő műszerésze vezeti a nagy felelősséget, alapos szaktudást kívánó kétmilliós munkát, mégpedig egyszerű műszerész létére kifogástalanul. Ott van a csoportban *Oszlár István*, a 211-es balatonszemesi szakaszról, *Odor István*, a 209-es és *Keresztes Lajos* a 210-es siófoki szakaszról. Mindhárman sztahanovisták és szenvedélyes szerelmesei szakmájuknak. Ők ragadják magukkal pompás teljesítményekre a 15 tagú csoportot. Ötkilométeres alagútban dolgoznak, három pályaudvaron kell felszerelniök a biztosítóberendezést, amely jelzi a vágányfoglaltságot, meggyorsítja a forgalmat és mentesíti a kötélpályát, tehát fokozza a termelést. Nagyon büszkék erre a munkára valamennyien és gyakran mondogatják, hogy valóságos *„kis Ferencvárost"* építenek a föld alatt.

És a föld felett?

A föld felett is sok fontos feladatot hajtanak végre. *Magyarszék—Sikondán* előjelzős karos védőjelzőre szerelik át a jelzőberendezést. A dombóvári 203-as és 206-os blokkmesteri szakasz dolgozói végzik ezt a munkát vállalva, hogy *a december 31-i határidőt előrehozzák november 15-re. Somogyszob* állomáson három darab háromkarú jelző kicserélése, *Kaposváron* pedig egy darab háromkarú jelző és négy váltó cserélése folyik. *Bátaszéken* 11 kitérőt már kicseréltek, kampózáras váltókat raktak be helyette. Több más állomáson is végeztek váltócserét, *Sztálinvárosban* pedig tolatási jelzőt készítenek és ezzel kapcsolatban az egész villamosberendezést átszerelik.

Igyekeznek gyorsan, jól dolgozni, hogy mire beköszönt a tél, az egész igazgatóság területén rendben legyenek a távközlő meg a biztosítóberendezések és az időjárás viszontagságai közepette se forduljanak elő zavarok. Nem is lenne semmi baj, csak *az igazgatóság II. osztálytól szeretnének több segítséget. Tamásiban* a Polacsek-féle berendezést már régen felszerelték volna, ha a pályafenntartás idejére elkészül az épülettel. *Szigetvár* jelzőberendezésének átalakítása is egy esztendeje kész lehetne, de a pályafenntartás csak most fejezte be annyira a munkát, hogy a biztosítóberendezés üzembehelyezésére sor kerülhet. Év végére azonban ezekkel is elkészülnek a pécsi TBKE dolgozói.

A technika fejlesztése körültekintő munkát követel

A szakszervezet elnöksége a napokban megtárgyalta, hogy milyen eredményeket ért el a *Szolnoki Járóműjavító Üzemi Vállalat* a technika fejlesztése terén.

A Járóműjavítóban több értekezlet is foglalkozott a technika fejlesztésének feladatával. Megtárgyalták kibővített pártbizottsági és üzemi bizottsági ülésen, osztályonkénti nagyaktíván, azt követően pedig műhelybizottsági, bizalmi- és csoportértekezleteken. Emellett osztályonként műszaki konferenciákat is tartottak. *A vita eredményességét bizonyítja, hogy a dolgozók a különböző értekezleteken 340 javaslatot tettek.*

Széleskörű szakmai oktatást

A technika fejlesztésének három fő feltétele van: *fokozni a szakoktatás színvonalát, fejleszteni az újítómozgalmat és megszilárdítani a technológiai, valamint a munkafegyelmet.*

A Járóműjavítóban ez ideig elhanyagolták a szakoktatást, nem magyarázták a dolgozóknak az új technika elsajátításának jelentőségét, kevés gondot fordítottak a műszaki körök szervezésére, sztahanovista iskolákra, a műszaki propagandára, a tapasztalatcserékre, a fiatal szakmunkások nevelésére.

Az elmaradás felszámolására *még ebben az esztendőben öt különböző szaktanfolyamot szerveznek* a kazán- és tűzikovácsok, a villanyhegesztők mint sztahanovista iskolát, logaritmus számítási-, számviteli- és szakrajz-tanfolyamot indítanak. Ezenkívül minden hónapban egy műszaki előadást tartanak.

Az újítómozgalom fejlesztése érdekében felülvizsgálták a SZUÉB munkáját és újítóankétot tartottak. Jelentős változást vezettek be az újítások elbírálásánál. *A szeptemberben beadott javaslatokat már közös műszaki-gazdasági bizottság vizsgálta felül és állapította meg azok bevezetésének lehetőségeit.* Ez a bizottság segítséget nyújt a dolgozók javaslatainak elkészítéséhez is. Ez tette lehetővé, hogy *Tóth M. János* ki tudta dolgozni a lökörúd acélgyűrűkből kieső hulladék felhasználásának tervét.

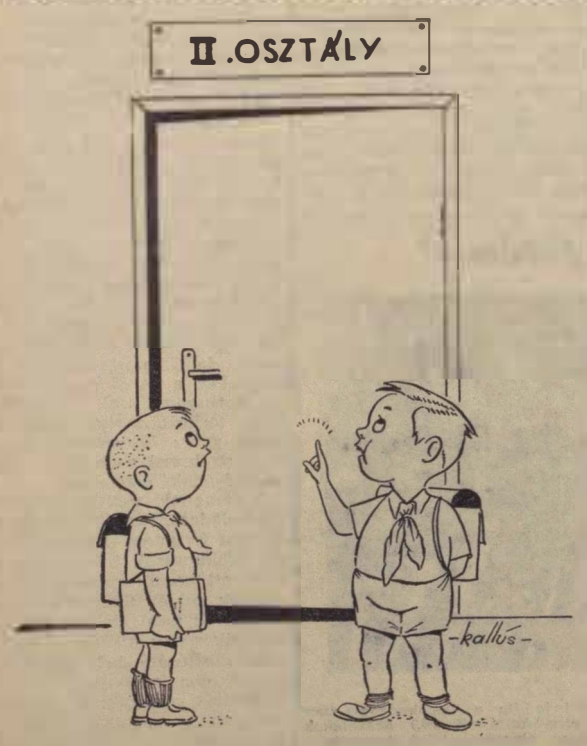
Szigorú technológiai fegyelmet

A Járóműjavítóban még gyakori a technológiai fegyelem megsértése. Az üzemi bizottság és a vállalatvezetőség most közösen felülvizsgálta, hogyan tartják be az eddig kiadott technológiai fegyelemre vonatkozó rendeleteket.

A jelentés alapján az elnökség megállapította, hogy a tett intézkedések csak kezdeti lépéseknek tekinthetők. Kevés még a konkrét eredmény, s legtöbb kérdésben csak tervei vannak a Járóműjavítónak. *Nincsenek kellően kiaknázva a meglévő lehetőségek.* A szakoktatás megjavítása sincs biztos alapokra helyezve: nem mérték fel a dolgozók iskolai és szakmai képzettségét, amely alapja a reális oktatási terv elkészítésének. Nincs megfelelően biztosítva a fiatal szakmunkások patronálása sem.

Az újítómozgalom fejlesztése megköveteli, hogy felmérjék: *az elfogadott újítások közül hányat vezettek be és azt milyen széles körben terjesztették el.*

A technika fejlesztése nem kampányfeladat, hosszú, türelmes, körültekintő munkát követel. Vegyenek igénybe minden rendelkezésre álló eszközt. *Tartsanak ankétokat, tanácskozásokat, szervezzenek műszaki tanácsadó szolgálatot és vonják be a munkába a kultúrintézményeket is.* Rendezzenek propagandakiállításokat, filmbemutatókat, használják fel a könyvtárakat, a megjelenő brosúrákat röplapokat, az üzemi faliújságot és az üzemi sajtót a technikai színvonal emelésére.



— Bandi! Itt valami tévedés lesz. Ki van írva, hogy II. osztály és mégis papados.

Anké a gazdaságos mozdonyfűtésről

A vasutasok szakszervezete és a Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesület a napokban második közös ankétját rendezte. A technika fejlesztésének jegyében ezúttal *a gazdaságos mozdonytüzelés* kérdéseinek tárgyalása került sorra a szakszervezetben.

Feleki Pál elvtárs, a szakszervezet titkára felhívta az ankéton megjelent vontatási oktatókat, utazó mozdonyfelvigyázókat, utazó fűtő-oktatókat, mozdonyvezetőket, fűtőket, ÜB-funkcionáriusokat, hogy behatóan vitassák meg a gazdaságos mozdonytüzelés kérdését és ezzel is segítsenek megvalósítani a SZOT VII. teljes ülésének a technika fejlesztésére, a takarékosságra vonatkozó határozatát.

A tüzelés öt irányelve

A vitaindító előadást *Kőrösi Gábor* elvtárs, műszaki főtanácsos, a 7/A. osztály oktatási csoportjának vezetője tartotta. Elsősorban arra hívta fel a figyelmet, hogy állandóan tanulmányozni kell, milyen az egyes szénfajták égési tulajdonsága. A vasút sokféle szenet kap. A fűtőházak feladata a legjobb szénkeverékek megállapítása. *A mozdonyvezetők és fűtők állandóan vegyenek részt a keverékek összeállításában,* hiszen ők dolgoznak a szénnel, ők tudják legjobban, mire van szükségük ahhoz, hogy a gépből a legjobb teljesítményt a leggazdaságosabban hozzák ki.

Kőrösi elvtárs öt pontba foglalta a gazdaságos mozdonytüzelés feltételeit. 1. *Az előkészítés.* Ez már a széntéren, a buktatókban kezdődik s legfényegesebb része a *nedvesítés.* A nedvesítés tulajdonképpen hőveszteséget okoz, de biztosítja a szén illóanyagainak tökéletesebb elégetését. Így amit elvesztünk a réven, duplán megnyerjük a vámon. 2. *Állandó magas hőfok a tűztérben,* amit egyenletes tüzeléssel, mindig a kellő pillanatban való rádobással kell elérni. 3. *Elegendő levegő.* Feltétele a fúvó jó beállítása. Ennek fontosságát nem lehet eléggé hangoztatni. A jó fúvóbeállításra ma már tökéletes készülék van, *a Harmati—Bereznai-féle kiömlő-szabályozó.* A dolgozók ellenőrizzék, hogy ezzel történike fűtőházuknál a kónusz-beállítás. 4. *A levegő és a füstgázok megfelelő keverése.* Kényszeríteni kell a füstgázokat, hogy minél tovább maradjanak a tűztérben és tökéletesen elégjenek. Ezt *lángbolt* beépítésével lehet elősegíteni. Még ma is vannak fűtőházak, ahol nincsenek tisztában a lángbolt jelentőségével. *Az egri fűtőházban például a legutóbbi ellenőrzés alkalmával egyetlen gépben sem volt lángbolt.* Országosan mintegy száz mozdonyból hiányzik ez a hőtároló berendezés, ami egy év alatt körülbelül *12 000 tonna szénveszteséget jelent.* Sürgősen be kell építeni a lángboltot minden mozdonyba, de nem akármilyen lángboltot, hanem olyan hosszút, hogy a tüzírácsok felét takarja és jó vastag legyen. 5. *A jól képzett fűtő.* Az állandó elméleti és gyakorlati képzés fontosságát hangoztatta az előadó, beszélt az egylapátos tüzelés fontosságáról, részletesen ismertette a tűztisztítás módjait, majd a fűtők és a mozdonyvezetők együttműködéséről szólva, hangoztatta: a fűtő gondoskodjék arról, hogy a mozdonyvezetőnek állandóan legyen elegendő gőze, a mozdonyvezető pedig vigyázzon, hogy a fűtő által kemény munkával megtermelt gőzt el ne pazarolja.

Nem mindennek a szén az oka

Balázs Ferenc, a ferencvárosi fűtőház munkaérdemrendes mozdonyvezetője szólalt fel elsőnek. Vitába szállt az előadónak azzal a megállapításával, hogy a gyorsvonati gépeknek kell juttatni a jóminőségű szenet, a tehervonatoknak pedig a gyengébbet. Tapasztalata szerint a szén elégéséhez a vonat sebessége adja a legjobb levegőkeverést. *A gyorsvonatnál tehát a jobb levegőkeverés következtében a gyenge szén is tökéletesebben elég, mint a lényegesen lassúbbjáratú tehervonatoknál. Ezért inkább a tehervonatok szorulnak rá a jobb szénre.* Rózsahegyi Ferenc (Keleti-fűtőház) azt javasolta, hogy a tűzkezelési vizsgát szigorítsák meg és versenyszerűen rendezzék meg a fűtők között. *Retek Sándor* (Kiskunhalas) szóvátette, hogy a nyáron sokszor a legfinomabb komlói szenet kellett eltüzelniök, mert nem érkezett a keveréshez gyengébb minőségű szén. Baj az is, hogy a pakurakeverékek nem egyformák. A nagykapornoki keverék kitűnően bevált. *Vezessék be Zalaegerszegen is a nagykapornoki keverési eljárást.* *Tárnoki* elvtárs (Veszprém-külső) helytelenítette, hogy a pakuratüzelésű gépeken a fűtők nagyobb prémiumot kapnak, mint a széntüzelésűeken. Kérte, hogy az egylapátos tüzeléshez szerkesszenek pedálos tüzelőajtót csehszlovák mintára.

Idén is megtakarítjuk a 100 000 tonnát!

Zólyomi Ernő (miskolci fűtőház) azokat bírálta, akik állandóan a rossz szénre hivatkoznak. *Csonka János* (szegedi igazgatóság) azokat a mozdonyvezetőket kritizálta, akik eltűrik, ha fűtőjük rosszul tüzel. A mozdonyvezetőnek nem szabad magára hagynia a fűtőt és nem nézheti el, ha rosszul forgatja a lapátot. *Kiss János* (budapesti igazgatóság) kifogásolta, hogy nincs minden gép ellátva elegendő tüzi szerszámmal. A légcsappantyúk állapota általában rossz. A 411-eseknél például a légcsappantyúk kezelése majdnem ismeretlen. A sok nehézség ellenére *a vontatási dolgozók igérik, hogy az idén is megtakarítják a százezer tonna szenet.* Lantos elvtárs (Déli fűtőház) arról beszélt, hogy *nincs elegendő szakirodalom a gazdaságos mozdonytüzelésről.*

A felszólalóknak Körösi elvtárs adta meg a választ, majd *Feleki* elvtárs zárószavában azt a tanulságot vonta le, hogy a hasonló ankétokra a jövőben több időt kell fordítani, hogy ne kelljen a felszólalások számát korlátozni. A szakszervezet mindent elkövet, hogy a szakirodalomhiányt pótolják. A művelődési otthonok könyvtárainak bővíteniök kell a szakkönyv-állományt. A gazdaságos mozdonytüzelés eszmecseréjét igazgatóságonként is megrendezik.

VITA:

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

Nem a *„Szocialista Vasútért"* augusztus 29-i cikkében találkoztam először azzal a kérdéssel, hogy miért kell szervezett dolgozónak lenni? Mindennapi munkánk során is sok szó esik erről, úgy hogy a lap igen hasznos feladatot teljesít akkor, amikor minden oldalról megvilágítja a kérdést. Ehhez szeretnék hozzájárulni én is néhány, jobbára olyan szempontból, amilyennel a vitaindító cikk és az eddigi hozzászólások kevésbé foglalkoztak.

Pártunk Központi Vezetőségének határozatait úgy tudjuk tervszerűen végrehajtani, *ha az egész munkásosztály szervezetten mozgatható és egy emberként áll a program végrehajtásának szolgálatában.* A munkásosztály soraiba állandóan özönlenek a mezőgazdasági dolgozók, valamint polgári elemek, tehát a munkásosztály állandóan növekszik létszámban, szervezettsége pedig a felhígulás miatt gyengébb lesz. *Azért kell a szakszervezetbe bevonni a munkásosztály soraiba újonnan bekerült dolgozókat, hogy a munkásosztályhoz hű, de még nem elég öntudatos dolgozók rétegét nevelhessük, oktathassuk, bevonhassuk a munkaversenybe,* ezenkívül a polgári elemek tevékenységét figyelemmel kísérhessük. A párt által kitűzött célokat elérni s ezzel biztosítani a dolgozók további felemelkedését csak egységes, erős, öntudatos munkásosztállyal lehet.

Szervezett dolgozónak kell lenni azért is, hogy *a szakszervezet tömegeiben megnőnekedve, politikailag és gazdaságilag erősödve még jobban eleget tudjon tenni azoknak a feladatoknak, amelyeket nártunk és kormányunk rábízott.* Azért kell szakszervezeti tagnak lenni, hogy a szakszervezetben, mint a kommunizmus előiskolájában az arra rátermett és érdemes elvtársakat pártunk, kormányunk, hazánk iránti hűségre és szeretetre tanítsuk, hogy kiválaszthassuk a mozgalmi és gazdasági funkcióra alkalmas káderekat.

Egyik igen fontos szempont az, hogy *a nem szervezett dolgozók kerülnek legkönnyebben az ellenség uszályába* s mivel nincs megfelelő öntudatuk, könnyen vétenek önmaguk, családjuk, sőt az egész társadalom érdekei ellen. A szakszervezet tehát a nevelő munkában is segítségére van a dolgozóknak, de ugyanígy szakvonali munkájukban és minden ügyes-bajos problémájukban, továbbá anyagi és jogi támogatást is biztosít tagjai számára.

Úgy érzem, befejezésül szólnom kell még *a párttagok példamutatásáról.* Elsősorban ők mutassák meg és *példájukkal győzzék meg a még szervezetlen dolgozókat a szakszervezeti tagság fontosságáról.* Üzemünkben még vannak olyan párttagok, sőt funkcionáriusok, akik lebecsülik a szakszervezet szerepét, nem tagjai a szakszervezetnek. A pártszervezetek hathatósabb támogatására van szükség, hogy szervezési munkánkban több segítséget kapjunk a kommunistáktól.

Farkas Kálmán ÜB-elnök,
Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség

Az őszi forgalom sikeréért



Zsigmond András, Déli pályaudvar térfelvigyázója jó munkával segíti az őszi forgalmi feladatok végrehajtását. (Kovács Géza felv.)

A szegedi igazgatóság eredményei az összekapcsolt mozgalomban

Igazgatóságunk területén az összekapcsolt mozgalomban havonta 240—250 túlsúlyos vonat közlekedik 46—48 000 tonna túlsúllyal. Ezzel körülbelül 220 000 forint megtakarítást érünk el havonként.

Igazgatóságunk forgalmi, vontatási és kereskedelmi dolgozói azonban tudják, hogy az előttük álló feladatok véghezviteléhez még nagyobb erőfeszítésre van szükség, ezért november 7. tiszteletére vállalták, hogy *az eddig elért 92 százalékos eredményt 95 százalékra emelik.* Ezért csökkentik a gépmenetek számát, javítják a vonatok menetrendszerinti indítását és közlekedtetését, megrövidítik a kocsiforduló időt. A 95 százalékos célkitűzés nem lebecsülendő, mert tervszámaink igen magasak. A mi célunk nem is lehetett az, hogy a célkitűzést már az első hónapokban túlteljesítsük, hanem az, hogy ha már teljesítettük a célkitűzést, akkor népgazdaságunk olyan megtakarítást nyerjen, amely-re valamennyi szegedi igazgatósági vasutas büszke lehet.

Lehet, hogy mi a közeljövőben sem tudunk 95 százaléknál jobb eredményt elérni, de ez a 95 százalék *a múlthoz viszonyítva feltétlenül nagy javulást jelent.* Kérjük, hogy így vizsgálják ezt az eredményt. Az előző évi azonos időszakához viszonyítva az egy mozdonyra eső teljesítmény *Békéscsabán* 28,5, *Szegeden* 25,1 százalékkal emelkedett. Az összekapcsolt mozgalom bevezetése óta a géprevárások csaknem egészen megszűntek. *Az átlagos terhelés 63 tonnával emelkedett.* Mozdonyállagunk nem változott és annak ellenére, hogy teherelegyünk a múlt évi hasonló időszakhoz viszonyítva 300 000 százelegytonnakilométerrel emelkedett, zökkenő nem volt az elegytovábbításban.

A mozgalom napról napra fejlődik igazgatóságunk területén.

Török József,
szegedi igazgatóság,
munkaügyi osztály

Miért egyenetlen a rakodási idő teljesítése Óbuda-Gázgyárnál?

Lehet, hogy udvariatlannak tűntünk *Szamosfalvi Péter* elvtárs, állomásfőnökhelyettes szemében, amikor Óbuda-gázgyári látogatásunk alkalmával kitértünk ajánlata elől és nem mentünk fel a gyár középkori erődítményére emlékeztető tornyába.

— A toronyból át lehet tekinteni a gyár egész életét — mondotta Szamosfalvi elvtárs. Mi azonban úgy gondoltuk, hogy a „madártávlat" egyúttal „megszépítő messzeséget" is jelent, s bennünket a gázgyár kétségtelenül érdekes munkája helyett inkább a vasút munkája érdekelt, mégpedig nem a toronyból, hanem közvetlen közelről. És még közelebbről az, hogy a gyár és az állomás együttműködése hogyan segíti a gyors kocsifordulót.

Mindenekelőtt állapítsuk meg tárgyilagosan, hogy nem lett volna szükség a „megszépítő messzeségre" — mert vannak ugyan hibák az együttműködésben is, a kocsik kirakásánál is, de ezek a hibák közelről nézve sem olyan súlyosak, hogy jobb szervezettséggel, alaposabb meggyőző munkával ne lehetne legyőzni őket.

Alaposabb ellenőrést!

A gyár teli van panasszal a háromórás kirakási idő miatt, hivatkoznak a buktatók kis teljesítőképességére, *az egyenetlenül érkező rakott elegyekre, a grafikonszerinti kiszolgálás be nem tartására, a beállító vonatok 5—6 órás késésére.* Az állomás ugyanakkor — véleményünk szerint — nem igyekszik teljes súllyal megmagyarázni a kirakások gyorsításának fontosságát.

— Sokat harcolunk a beadott kocsikért, különösen az idegen kocsik gyors visszaadásáért — mondotta egybehangzóan *Fekete Sándor* forgalmi szolgálattevő és *Dajka Sándor* váltókezelő, vonatátvevő, de a látogatás után úgy gondoljuk, hogy ezt a harcot inkább csak érdeklődésnek nevezhetjük: az állomás vonatátvevője megkérdezi a gyári vonatátvevőtől, hogyan állnak, mennyi üres vagy rakott kocsijuk van, de arra sokszor nem terjed ki az érdeklődése, mi a sorsa egy-egy „elcsellengő" kocsinak.

Sok példát jegyeztünk fel a gyári kocsitartózkodási idő alakulására, de nem lenne sok gyakorlati haszna, ha e helyen statisztikát közölnénk a MÁV és az idegen kocsik rakodási idejéről. Kétségtelen, hogy ez a statisztika igen sok egyenetlenséget mutatna — a 222 729-es Gh kocsi például 38 óra hosszat tartózkodott a gyár területén, viszont az október 7-én, 14 órakor beadott 14 rakott kocsit 17 órakor már vissza is adta a gyár.

A jó eredmények mellett még kirívóbbá válnak az egyenetlenségek, az egy órán belül visszaadott kocsik még inkább előtérbe állítják a 20—30 órán át „eltemetett" kocsik problémáját. *A komplexbrigád munkájának különösen ezeknek az egyenetlenségeknek a kiegyensúlyozására kell törekednie.* Meg kell állapítanunk azonban, hogy az állomás kislétszáma (mindössze hét fő), az állomás dolgozóinak 24—24 órás beosztása, a két fővel dolgozó „brigádok" sokirányú elfoglaltsága nemigen enged időt mélyrehatóbb komplex tárgyalásokra. Ezenkívül az állomás idejéből és erejéből sokat elvesznek a vonali állomásokkal folytatott, legtöbbször jogos viták. *Óbuda állomás* például sokszor csak hosszas huzavonával engedi a vonalra a gázgyári vonatokat, *Rákosrendező pályaudvar* legtöbbször csak nagy késéssel enged gépet Óbuda—Gázgyár vonatjaihoz, amelyek 8—10 órát várnak továbbításra.

Az állomás a nagyobb téli forgalomban *több segítséget vár a vonali állomásoktól,* viszont sürgős feladatának kell tekintenie, hogy *alaposan felfrissítse komplexbrigád-szerződését a gyárral, esetleg új szerződést kössön a jó és rossz tapasztalatok mérlegelésével.*

Hozzászólás az igazgatóságok versenyéhez

Az igazgatóságok versenyének augusztusi eredménye az előző hónapokhoz képest jelentős változásokat hozott. Az eredményből az látszik, hogy *a verseny kezd élesedni.* A *szombathelyi* igazgatóság 77 pontjával erősen elhúzott a második *debreceni* igazgatóságtól, amelynek 64 pontja van. A középső mezőnyben *Szeged* 63, *Miskolc* 62 pontjával erősen tömörül. A 49 pontos *Pécs* és a 42 pontos *Budapest* alaposan lemaradt a többitől. Ennek ellenére megállapítható, hogy az igazgatóságok a teljesítmények tekintetében közeledtek egymáshoz, ami annak tulajdonítható, hogy *a szakosztályok kezdenek törődni ezzel a sokáig elhanyagolt versennyel.*

Éppen ezért fel akarom hívni a figyelmet néhány olyan szempontra, amelyet eddig úgy látszik nem vettek észre. Például arra, hogy a debreceni igazgatóság a vonatforgalmi terv menetrendszerűségi tényezőjét 128,44 százalékra teljesítette és ezzel e tényező teljesítésében első lett, ugyanakkor a szakszervezet központjában tartott összekapcsolt mozgalom ankétján *Kiss Antal* debreceni sztahanovista mozdonyvezető arról panaszkodott, hogy *vonataikat egyremásra átszámozzák.* Köztudomású, hogy a vonatok átszámozása káros, mert azt eredményezheti, hogy *papíron minden vonat menetrendszerint, vagy még korábban közlekedik, a valóságban azonban nem.* Ha ezt egy debreceni mozdonyvezető mondja, valószínű, hogy így is van. *Dehát akkor reális-e a 128,44 százalékos teljesítmény?*

A vasúti főosztály 8. szakosztálya a miskolci 110,97 százalékos menetrendszerűségi teljesítményt — amely a felülvizsgálat alkalmával is ennyi volt — az értékelés alkalmával *108,22 százalékra csökkentette.* Ezzel szemben a debrecenieket az ankéton elhangzott bejelentés ellenére is *meghagyta 128,44 százalékban. Kérjük a 8. szakosztályt, vizsgálja felül ezt a dolgot,* és biztosítsa a verseny realitását.

Uglyai Sándor,
miskolci igazgatóság

Így dolgozott hat vasutasbrigád a nógrádkövesdi Állami Gazdaságban

— Nekem már nincs gondom a télre — mondja *Márton János* elvtárs, balassagyarmati vonatvezető, majd nyomban hozzáteszi: — de nemcsak én vagyok ilyen szerencsés, ha jól tudom, még százharminchan mondhatják ugyanezt a vonal dolgozói közül.

Márton János és 129 társa „szerencséjének" egyszerű a nyitja: szabadságidejük alatt mezőgazdasági munkára jelentkeztek, s azzal, hogy

értékes segítséget nyújtottak a nógrádkövesdi állami gazdaságnak,

egyúttal a maguk éléskamráját is megtöltötték.

Jó másfél hónapja, hogy a balassagyarmati vonal vasutasaiból alakult hat mezőgazdasági brigád befejezte az aratási, cséplési munkát az állami gazdaságban, de a gazdaság vezetői és dolgozói egyaránt élénken és szívesen emlegetik még ma is a vasutasbrigádok jó munkáját.

— A vasutas dolgozókkal nagyon jól megértettük egymást — mondja *Hornyák János* elvtárs, a gazdaság pártitkára. — Régóta komplexbrigád szerződésünk van az állomással. De nemcsak szakmai, hanem *kulturális és sportkapcsolataink is vannak.* A budapesti igazgatóság politikai osztályának munkatársai is gyakran felkeresnek bennünket, érdeklődnek közös problémáink után és mindig készek a segítségnyújtásra. Tavaly is három vasutas brigád dolgozott nálunk a betakarítás idején. Az idén kellett azonban a legnagyobb segítség. Bőséges volt a termés, az időjárás sürgette a munkát, munkaerővel pedig szűkiben voltunk. *Hova fordultunk volna, ha nem régi barátainkhoz, elvtársainkhoz, a vasutasokhoz.* Jöttek is szívesen és őszintén megmondom, nekik köszönhetjük, hogy

időben, kevés szemveszteséggel sikerült elcsépelnünk a termést.

Kúti András elvtárs, az állami gazdaság igazgatója és *Móré József* elvtárs, vezető agronómus szintén egyezik a jó véleménnyel. Móré elvtárs adatokkal is megerősíti a vasutas brigádok eredményes jó munkáját:

— Márton János 21 főnyi brigádja átlagban

160 százalékot ért el

a cséplésnél, de volt 200 százalékon felüli teljesítménye is. Nem sokkal maradtak el mögöttük *Bódi Pál, Képes Lőrinc, Muhari László* brigádjai sem. 120 vagon gabonát csépeltek el a vasutasok 14 nap alatt. De nézzük meg azt is, hogyan gyümölcsözött számukra a jó munka. A Márton-brigád tagjai összesen 25 165 forintot kaptak, ezenkívül természetbeni, térítés nélküli prémiumként 38 mázsa 26 kiló búzát, 14 mázsa 56 kiló árpát. /

A mezőgazdasági munkában élenjáró Márton-brigádot a nógrádkövesdi állami gazdaság pártszervezete

vándorzászlóval tüntette ki,

amelyet a budapesti politikai osztály ünnepélyes keretek között nyújt át a győzteseknek.

Ifjúsági élet

A DISZ-oktatás sikeréért

Pártunk leküzdve azokat az eszmei, politikai és gazdasági károkat, amelyeket a jobboldali elhajlás okozott, újabb nagy sikereket vívott ki a szocialista építőmunka minden területén és szorosabbra fűzte dolgozó népünk pártkörüli egységét. Meggyorsult ipari termelésünk fejlődése, csökkent az önköltség és egészségesen alakul a termelékenység. A párt helyes politikájának magyarázata, a felelet arra, hogy milyen úton halad hazánk a második ötéves terv idején, hogyan alakul a nemzetközi helyzet; elengedhetetlen előfeltétele annak, hogy a vasutas DISZ-szervezetek lendülete, a vasutas ifjúság tettrekészsége, munkakedve tovább fokozódjék. Ezek végrehajtása a vasutas fiatalok között jórészt a Petőfi iskolákra vár.

A vasutas DISZ-szervezetek fejlesztésének, munkájuk megjavításának tennivalóit úgy, ahogy azt a DISZ II. kongresszusa megszabta, az elkövetkező év propagandamunkájában kell mélyrehatóan megvilágítani. A DISZ-aktivisták marxista—leninista tudásának fejlesztése, a fiatalok megedzése, a DISZ-szervezetek politikai nevelőmunkájának megjavítása, egyre több aktivista bevonásának legfontosabb eszköze *a párt politikájának megértetése.*

Tapasztaltabb, hozzáértőbb propagandisták

Az oktatási év előkészületei azt mutatják, hogy a vasutas DISZ-szervezetek többsége és a politikai osztályok számoltak a nagyobb követelményekkel és tapasztaltabb, hozzáértőbb propagandistákat bíztak meg a Petőfi-iskolák vezetésével. Igyekeztek olyan propagandistákra bízni az iskolák vezetését, akik ismerik a fiatalok problémáit és szeretik a fiatalokat. *Celldömölk* fűtőháznál *Fekete Jenő* mérnök, *Szombathely* állomáson *Jánaki Ferenc* oktatótiszt fogja a Petőfi-iskolát vezetni. *Rákosrendezőn* a fiatalok újból *Lengyel József* ÜB-elnököt kérték fel az iskola vezetésére.

Az idén a vasutas fiatalok szélesebb tábora tanul a Petőfi-iskolákon. Különösen biztató, hogy az utazó fiatalok között, az állomási és fűtőházi DISZ-szervezeteknél jobb és körültekintőbb az oktatási év előkészítése, mint az előző évben volt. Örvendetesen növekszik a pártoktatásban részvevő fiatalok száma is, bár hiba az, hogy ezekre korántsem fordítanak elég figyelmet a DISZ-vezetőségek.

Az oktatás előkészítése több területen nem megnyugtató. Sok helyütt még nem fejezték be a hallgatók kiválogatását, vagy megsértve az önkéntességet, egyszerűen kijelölték a fiatalokat, máshol nem hívták össze tanácskozásra a Petőfi-iskolák hallgatóit, nem gondoskodtak a technikai előkészületekről, nem rendelték meg az irodalmat. Hiba az is, hogy még mindig vannak olyanok, akik nem tudják kikkel tanulnak együtt, ki lesz a propagandistájuk, és hol tartják majd foglalkozásaikat.

Az iskolák sikeressége érdekében néhány, jól bevált módszert bátrabban kell alkalmazni. Ilyenek: találkozók szervezése a kommunista mozgalom régi harcosaival, akik elbeszélgetnek arról, hogyan dolgoztak, tanultak az illegalitásban. Helyes az is, ha a Petőfi-iskola hallgatói az oktatási év megkezdése előtt közös kirándulásokon, film- és színházlátogatásokon vesznek részt, ha a Petőfi-iskolák bálokat, klubdélutánokat rendeznek, ahol a fiatalok megismerkedhetnek és közelebb kerülhetnek egymáshoz.

A fiatalokban mély nyomot hagy az első élmény. Éppen ezért különös gonddal készítsék elő DISZ-szervezeteink a Petőfi-iskolák megnyitását. Tegyék ünnepélyessé, díszítsék fel a helyiségeket, hívják meg a párt- és szolgálati vezetőket, idős munkásokat, tartsanak szavalatokat, közös éneklést, felolvasásokat, hogy emlékezetes maradjon a Petőfi-iskola első foglalkozása. A Petőfi-iskolák munkájának gondosan előkészített, szervezett megkezdése az egész évi tanulás sikerét alapozza meg.

Segítsük a propagandistákat

A DISZ-iskolák eszmei színvonala, pártossága és hatékonysága biztosításának a legfontosabb letéteményesei a propagandisták. Ők formálják a vasutas ifjúságot, irányítják érdeklődési körüket, megismertetik velük a marxista—leninista világnézetet, kialakítják bennük a kommunista erkölcsösséget. Az ifjúsági alosztályok, a DISZ-bizottságok és az alapszervezetek munkájában sérthetetlen törvénnyé kell válnia annak, hogy az eszmei-politikai színvonal biztosításának, a propagandamunka irányításának alapvető és legfontosabb eszköze a propagandisták között végzett munka, a propagandisták segítése.

Ebben az évben megnövekedett feladatok hárulnak a politikai osztályok ifjúsági alosztályaira, a DISZ-bizottságokra és alapszervezetekre a propagandista-képzésben. A propagandista-képzés új rendszere az eddiginél nagyobb követelményeket támaszt. A DISZ-funkcionáriusoknak ismerniök kell a propagandamunka eszmei és módszertani kérdéseit, és ennek alapján sokrétű segítséget kell nyújtaniuk a propagandistáknak.

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy számos DISZ-szervezet vezetősége nem tart szoros kapcsolatot a propagandistákkal, nem ellenőrzi felkészülésüket, nem beszéli meg velük a tapasztaltakat. A politikai osztályok ifjúsági alosztályainak biztosítaniuk kell, hogy a propagandista konferenciákon színvonalas vita és módszertani tapasztalatcsere folyjon.

A propagandisták feladata az, hogy felkészítsék a fiatalokat az előttük álló gyakorlati feladatok végrehajtására, megértessék az elmélet és gyakorlat elválaszthatatlan egységét, mert nem sokat ér az olyan propagandamunka, amelynek nyomán nem növekszik a fiatalok munkalendülete. Ismerkedjenek meg a propagandisták a szolgálati ág helyi, gazdasági, kulturális és politikai helyzetével, feladataival.

A DISZ propagandamunkában a párt vezetésének, ellenőrzésének biztosítása munkánk sikerének és eredményességének legfontosabb feltétele. Csak a párt segítségére támaszkodva tudjuk a Petőfi-iskolákat a vasutas ifjúság nevelésének eszközévé tenni. Segítsék a pártszervezetek a Központi Vezetőség május 27-i határozatának megfelelően a vasutas DISZ-szervezeteket az ifjúság szocialista szellemű nevelésében. Ne sajnálják a fáradságot, mert a DISZ-ifjúság a párt aranytartaléka, munkájuk fontos része a szocializmus építésének.

ÚTKÖZŐ

A KEH FIGYELMÉBE

A pécsi rendelőintézet fogászati osztályán csak egy darab fogtömő van. Ha éppen használják, akkor várni kell betegnek,



orvosnak egyaránt. Nem drága dolog egy ilyen fogtömő, mindössze 15 forint. A KEH ezúttal a szükségesnél jobban veri a fogához a garast.

IZGALMAS OLVASMÁNY

Homokszentlőrinc és Szabadszállás között a 924-es vonat mozdonyvezetője hiába sípolt, valaki kényelmesen ült a sine-



ken és újságot olvasott. Csak az utolsó pillanatban ugrott fel a sínről az újságolvasó — maga a vonalbejáró. Igen tanulságos cikket olvasott, amint később elmondotta: — a vasúti balesetek okairól.

ANYÁK VÁRÓTERME

Dévaványán nagy a rendetlenség. Az egyik helyiségben a bútorokon vastagon a por, zsíros papírok, szemét, gyümölcshéj ék-



telenkedik a padlón. Miféle helyiség ez — kérdezték az állomásiaktól. Az anyák váróterme — volt a büszke válasz. Úgy látszik a mostohaanyáké . . .

HÍREK

— **Vándorzászlót** rendszeresített a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a „Gazdasági Vasutak legjobb eredményt elérő vonalfőnöksége" részére. A zászlót negyedévenként az a vonalfőnökség kapja meg, amelyik a legjobb termelési eredményt éri el.

— **Átadták a forgalomnak** a Kínai Népköztársaságban az új 314 kilométer hosszú vasútvonalat, amely a dél-kínai Kuangsi tartományból a Leicsu félszigetre vezet.

— **Fotoversenyt** rendez a Vasúti Főosztály. A versenyen vasúti tárgyú és hazánk tájait megörökítő fotókkal lehet részt venni. A legjobban sikerült felvételeket a szakszervezeti bizottság jutalmazza.

— **Egy év és négy hónapi** börtönbüntetésre ítélte a hatvani járásbíróság Berkes Illést, a hatvani MÁV kultúrotthon volt igazgatóját okirathamisításért és sikkasztásért.

— **Megkezdték** a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaságban a Belgrád—Bar közötti 150 kilométer hosszú vasútvonal építését, amely Belgrádot a legrövidebb úton köti össze az Adria vidékével. Az építkezést 1960-ban fejezik be.

— **Felvételt hirdet** a vasúti főosztály népi táncegyüttese Budapesten és Pestkörnyéken dolgozó vasutas fiatalok részére. A tánchoz kedvet és tehetséget érző fiatalok magasszínvonalú táncoktatásban részesülnek. Jelentkezni lehet minden kedden és csütörtökön 18 órakor a vasúti főosztály Lövölde-téri kultúrtermében.

— **Köszönetét fejezte ki** az érdi IV. kerületi általános iskola a Budapesti Építési Főnökség dolgozóinak, akiknek segítségével egy új tanterem épült az iskolában. A segítség révén az idén zavartalan lesz az oktatás az érdi általános iskolában.

— **38 kilométer hosszú** vízalatti alagút építését tervezi a japán vasutak igazgatósága. Az alagútban közlekedő vasút köti majd össze Hondó és Hokkaido szigetét.

— **Ezer forint jutalmat adott** a miskolci vasútigazgatóság vezetője a hatvani MÖHOSZ céllövő csapatának, amely kitűnően szerepelt az országos és a megyei MÖHOSZ céllövő csapat- és egyéni bajnokságban.

— **A szovjet vasutak** tehervagon parkjának hordképessége az utóbbi négy év alatt 60 százalékkal emelkedett. A négytengelyes teherkocsik száma ugyanakkor megkétszerezódött.

RENDŐRSÉGI HÍREK

A vasúti rendőrség eljárást indított *Tóth Ferenc*, a szegedi igazgatóság II. osztály főműke ellen, folyamatosan elkövetett sikkasztás, csalás és közokirathamisítás miatt. Tóth Ferenc a MÁV terhére építette újjá lakását és abba a MÁV tulajdonát képező berendezési tárgyakat szereltetett be. Magánügyei intézésére a vasút által bérelt taxit használta és úgy számolta el az utazásait, mintha hivatalos úton lett volna.

Bűnvádi eljárás indult *Cegléd* állomáson *Török Ambrus* és társai ellen, akik évek óta dézsmálták a vasúti szállítmányokat. A házkutatásokon lefoglalt bűntárgyak alapján a vasúti rendőrség eddig tizenegy személyt vett őrizetbe.

Eljárás indult *Szabó Dávid újszászi* éjjeliőr ellen, aki évek óta lopja a rábízott árut. A házkutatás során nagy mennyiségű szappan, pohár és evőeszköz került elő. Tettenéréskor egy új kerékpárt szeretett szét, amelyet darabonként akart hazaszállítani.

Levelezőink írják

Lélektelen munka

A bürokráciára vet fényt a *székesfehérvári* fűtőházban *Kovács Jenő* mozdonyvezető eseménykönyvi jelentése. Beszéljen maga a jelentés:

„A 411—396. számú mozdonnyal *Inota-gyártelepen* teljesítettem szolgálatot. 28-án 7 órakor *Várpalotára* mentem váltásra, de leváltó nem jött, mert a gépem helyett a 411—040. számú mozdony jött ki és én gépmenetben bemegyek *Fehérvárra*. 9 órakor szólt a forgalmi szolgálattevő, hogy csináljak még egy *cséri* menetet és utána, ha jön a leváltóm, hazamehetek. Én 26 órai szolgálat után elvállaltam, mert bányáról volt szó. 11 óra 20 perckor értem vissza. A forgalmista közölte velem, hogy nem mehetek haza, mert a menetirányító nem vezet be új számot és a mai napra már elfogytak a számok, majd 13 óra körül lesz egy fehérvári helyi menet és azzal elmehetek félmelegen. 12 óra 50 perckor az említett vonat még nem volt kész. Nagyon fel voltam háborodva azon, hogy egy gépnek 8 órát kell várni számra. Ez az oka, hogy sok fehérvári gép még 800 kilométert sem tud teljesíteni".

Igy akadályozták meg a fáradt mozdonyszemélyzet pihenését és egy 411-es sorozatú mozdony újbóli felhasználását.

Kiss József,
budapesti igazgatóság

Furcsa név

Szeptember 29-én a Keleti-pályaudvaron a C u/a X. 5906. számú motor mellékkocsi oldalára festve „papapos" felírást láttam. Most már csak az a kérdés, hogy erre a kocsira hol lehet jegyet váltani?

De tegyük félre a tréfát, nyilván papadost akartak a kocsi oldalára festeni. Én eddig úgy gondoltam, hogy ezeket a felírásokat sablonnal készítik. Ha feltevésem helyes, akkor rossz sablon van forgalomban, s így előfordulhat, hogy nemcsak ez az egy kocsi van ilyen furcsa névre keresztelve.

Nagyon csodálkozom, hogy ezt a téves felírást eddig nem vették észre, pedig a festék színe azt mutatja, hogy nem 1—2 hónappal ezelőtt festették a kocsiszekrény oldalára.

Dr. Gál József,
KPM I/3 szakosztály

Megjegyzés nélkül

Október újítási hónap. Erről jutott eszembe *Miklós* Hedvig elvtársnő esete, aki május 1. tiszteletére négy ésszerűsítési javaslatot nyújtott be. Hármat becsületesen elutasítottak. A negyedikre a következő levelet kapta a budapesti igazgatóságtól:

„Értesítjük, hogy 1955. április hó 16-án kelt fenti tárgyú ésszerűsítési javaslatát illetékes elbírálás céljából a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya I/5. osztályához terjesztettük fel. Budapest, 1955. május hó 5-én. Aláírás: Kereskedelmi osztály, Szücs Gábor s. k. főfelügyelő, osztályvezető h."

Miklós elvtársnő azóta várja a választ.

Dr. Tóth József
Budapest—Kelenföld

Büszkék vagyunk Oroszlány Istvánra

Nagyszerű ésszerűsítési javaslatot tett *Oroszlány* István előmunkás, a Veszprém-külsőn folyó átszelés cserénél. A javaslatot igen jónak találták és rögtön ismertették a dolgozókkal. Az eredmény az lett, hogy a négy csoport kitérő és az átszelés lekötését, háromnapos vágányzárás munka helyett, egy nap alatt végezték el. Szinte felbecsülhetetlen jelentőségű, hogy csak egy napig kellett az 1817-esnek átszállással közlekednie, valamint az, hogy a toʼatást csak rövid ideig zavarták.

Pettel Ferenc és
Velkey János
Veszprém

SPORT

Miért pang a sportélet Kaposvárott

Kaposvár az elmúlt napokban ünnepi lázban égett. A virágos útcáiról, tereiről már régóta híres megyeszékhely kultúrfrontja gazdagodott ezúttal egy újabb létesítménnyel.

„A nép állama színházat adott Somogynak". Ez az új jelszó most Kaposvárott, ahol az utcán vidám, mosolygós arcú járókelők leplezetlen örömmel beszélnek legújabb nevezetességükről.

Akármiről is folyik a beszélgetés az utóbbi napokban Kaposvárott, végül mindig a színházra kerül a sor. Nem mentes ettől a „láztól" a gyárimunkás, a tisztviselő, a kereskedő, a postás és a vasutas sem.

Annak a bizonyítéka ez, hogy városunkban mindenki lelkes híve a kultúrának . . . No és a sportnak. — „Mentegeti magát" szükségtelenül Töke János állomásfőnökhelyettes, aki mindjárt hozzáfűzi azt is, hogy hiába kedvelik itt a sportot, mégsem megy semmi úgy, ahogyan kellene.

Kaposvár jelenleg nem tartozik azon városok közé, melyeket példás sportéletről emlegetnek. Ez annál érthetetlenebb, mivel szeretik a városban a sportot.

— Különösen a vasutas dolgozók érdeklődnek . . . azaz inkább érdeklődnének a sport iránt — kap a beszélgetés fonala után a főnökhelyettes.

A sportkör alig 200 tagot számlál. Összesen hat szakosztály működik. A vasutasokéhoz hasonló gyenge eredményt mutatnak a külön sportkörökben működő postások és szállítómunkások is.

Talán éppen az egymástól független működés az oka a sikertelenségnek?

A válasz határozott, őszinte hangja meglepő:

— Igen, szerintem és mások szerint is ez a fő oka, hogy városunk sportélete nem méltó a más téren elért eredményekhez.

Nem fér kétség ahhoz, hogy Kaposvárott mindenki szerette volna, ha a három szakma dolgozói — csakúgy, mint a legtöbb helyen — egy zászló alatt küzdhetnének az egyesületi színekért.

Miért nem lehetett eddig és nem lehet még most sem véghez vinni Somogy megye székhelyén azt, amit az ország legtöbb helyén már szinte el is felejtettek?

Töke János, Márton János területi elnök szavait idézve válaszol: „Nincs rá mód! Nem lehet keresztülvinni a szükséges átigazolásokat."

Ezt a mentséget nem érti Töke János, de nem értjük mi sem!

Csak Somogy megyében lennének ilyen érthetetlenek a paragrafusok? Máshol nincs ilyen szigorúság?

A felelet szinte önként adódik, abból a kissé furcsa gondolkodásból, melyre a múlt kedd este Kaposvárott sorrakerült sportvezetői megbeszélés enged következtetni.

A területi elnök és a helybeli vezetők ezen a gyűlésén az 1956. évi költségvetést beszélték meg. Márton János többek között felhívta a figyelmet a feltétlen helyes és szükséges takarékosságra, majd hozzáfűzte, hogy a takarékosság elvét szem előtt tartva arra is valószínűleg sor kerül, hogy a lagdarúgó-szakosztályt megszüntessék.

Szinte senki sem tudja elképzelni, hogy a vasutasok egyik legkedveltebb szakosztálya felett miért kell meghúzni a lélekharangot. Márton János szerint azon a címen, hogy takarékoskodni kell.

A kaposvári vezetők egyelőre nem is merték elmondani ezt a hírt a csapat tagjainak és szurkolóinak, azoknak a lelkes sportembereknek, akik mérkőzés alkalmával százával szurkolnak kedvenceiknek.

Szerintünk ez helytelen értelmezése a takarékosságnak!

A sportkörök összevonása, a közös ügyvitel, takarékosságot is jelentene. A három sportkör egyikének sincs saját sporttelepe, nagy összegű díjat fizetnek a pályák használatáért. (A vasutasok például évi hétezer forintot.) De csökkenteni lehetne a felesleges költségeket azzal is, hogy edzések, vagy versenyek alkalmával ne három sportkör vezetőinek kelljen a sportolók szabadsága végett eljárniuk. Sokuk értékes munkaórát lehetne a máshelyütt már jól bevált egységes vezetéssel megtakarítani.

Kaposvárott azt is fájlalják, hogy bármit kérnek a területtől, a legtöbb esetben csak hosszúhosszú napok elmúlásával kapnak választ. Nem egyszer megtörtént, hogy a vasúti jegyeket sem kapták meg a versenyzők idejében és így a sportolók vagy saját pénzükön, vagy a lelkes vezetők pénzén utaztak el versenyekre, mérkőzésekre. Ezeket a költségeket ugyan visszatérítették, de felesleges ilyenfajta „kölcsönfolyósítás".

Nagyjából ezek a kaposváriak panaszai. Annak a városnak a panaszai ezek, ahol a vasutasnap alkalmából a dolgozók többezer munkaórát áldoztak a szabadtéri színpad és környéke építésére, csinosítására. Az ilyen lelkes emberek sportra sem sajnálnák az áldozatot.

Feltétlen szükségesnek tartjuk, hogy az illetékesek foglalkozzanak „Somogyország" fővárosának helytelen mederbe terelődött sportéletével. Adjanak lehetőséget a nagyszámban sportolni akaróknak, hogy Kaposvár hamarosan ne csak virágdíszes utcáira, tereire és legújabb nagyszerű színházára lehessen méltán büszke, hanem sportjára is.

(mécs)

Nagykanizsa fűtőház DISZ-brigádjának párosversenykihívása

Harcolva a párt határozatának végrehajtásáért, a megnövekedett szállítási feladatok teljesítéséért, elhatároztuk, hogy munkánk megjavítása érdekében mi, Nagykanizsa fűtőház 411-es sorozatú mozdonyán dolgozó DISZ-brigád *párosversenyre hívjuk a dombóvári fűtőház hasonló típusú gépén dolgozó DISZ-brigádját.*

Versenyvállalásunk: 1. Szocialista szerződésben vállaljuk a Nazarova- és a Szolovjev-mozgalom alkalmazását. A két mosás között magunk végezzük el a kisebb javításokat és gépünkkel részt veszünk a negyedévenkint tartott tisztasági versenyben. 2. Az összekapcsolt mozgalomban állandóan 20 százalék túlsúlyt vállalunk és azt a menetidő betartásával továbbítjuk. 3. Szénmegtakarítási tervünket 10 százalékkal túlteljesítjük.

Hegyi István mozdonyvezető, **Pintér Ernő** mozdonyvezető, **Sándor István** fűtő, **Lengyel József** fűtő, **Balassa Ferenc** fűtő, **Fux János** fűtő.

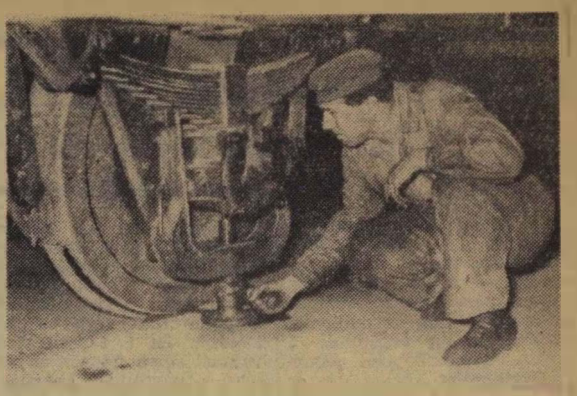
SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden héten. — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Kiadótulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztalin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 43. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955 OKTÓBER 24.



Juhász Dezső, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség műszaki reszortvezetője olyan emelőkészüléket szerkesztett, amely a vonalon megsérült kocsik felemelését megkönnyíti. Újítását országos viszonylatban alkalmazzák.
(Kovács Géza felv.)

ELŐRELÁTÓ GONDOSSÁGGAL

Pártunk Központi Vezetősége és a SZOT határozatai, útmutatásai már szeptemberben felhívták a figyelmünket, hogy óvjuk népgazdaságunkat az időjárás okozta meglepetésektől, gondosan készüljünk fel a télre.

A téli forgalomra való felkészülés többrétű feladat. Maradéktalanul teljesítenünk kell a szállítási feladatokat, az eddiginél nagyobb gondot kell fordítanunk a vasút technikai színvonalának emelésére és mindenekelőtt messzemenően gondoskodnunk kell az emberről, a termelés motorjáról.

A téli felkészülés fontos előfeltétele az őszi forgalom sikeres lebonyolítása. A szakszervezet ennek alátámasztására kezdeményezte az őszi forgalmi verseny kiszélesítését, ezért folyik a nemes vetélkedés a húsz budapesti nagyüzem felhívása nyomán az éves tervek határidő előtti teljesítéséért, ezért versengenek országszerte vasutasaink az őszi forgalom legjobb dolgozója, brigádja, legjobb csomópontja címért.

Naponta születnek a szebbnél-szebb eredmények, folyik a harc a gazdaságos és biztonságos közlekedésért. Egyet azonban nem szabad elfelejtenünk! Akár az őszi forgalom harcait, akár a zord időjárás viszontagságos küzdelmeit nézzük, mindenütt a dolgozó ember az, akinek áldozatkészségén, helytállásán, öntevékenységén áll, vagy bukik terveink teljesítése. És itt álljunk meg egy pillanatra. A vasúti munka hőseire, a nehéz, kemény hétköznapok derék munkásaira gondolunk-e jóelőre? — Vajon a téli felkészülés túlmegy-e a technikai felkészülésen? Milyen állapotban várják a laktanyák, szálláshelyek a telet, a vasúti kocsik fűtési, világítási berendezései milyen állapotban vannak? Megkapták-e a dolgozók a védőruhákat? A melegítő italok készítése, kiszolgálása hogyan lesz biztosítva?

A szakszervezeti szervek, a területi munkavédelmi felügyelők, a munkásellátási felelősök vállain felelősségteljes megbízatás nyugszik. Szeptemberben és októberben mindenre kiterjedő üzemszemlék voltak, amelyek nyomán sok-sok hibát kijavítottak a dolgozók előnyére. A felkészülés munkájába bekapcsolódtak az üzemorvosok is.

Az üzemekben egyre erősebb ütemben folyik a hiányosságok felszámolása. A *szobi* Gazdasági Vasutaknál például — ahol hiányosságok voltak — a helyiségeket kimeszelték, az ajtókat javítják, a világítást és a kályhákat rendbehozták, a talajegyenetlenségeket megszüntették, folyik a gépi berendezések felülvizsgálása. És így van ez a legtöbb helyen. Vasutasaink tanultak az 1953—1954. évi kemény tél tapasztalataiból. Máris jelentősek az eredmények az elsötelesek és az új felvételesek oktatásában, patronálásában.

Egyre több csomópont csatlakozik a *pécsiek* téli felkészülésre szóló felhívásához. A szakszervezet elnöksége december 20-ig értékeli, hogy melyik csomópont ért el legjobb eredményt a felkészülésben. Nem marad el a jutalom sem. Az első helyezett 3000, a második 2000, a harmadik 1000 forint jutalomban részesül.

A munkavédelmi és munkásellátási beruházások nagyobb részben már elkészültek. A védőruhák, védőételek, a konyhák téli előkészítése általában kielégítő. A téliruhák nagy részét kiosztották. 10 000 vattás ruhát, 7000 rövid- és 1114 hosszú bundát, 8314 gumicsizmát, 16 500 bőrcsizmát, 4500 halinacsizmát, 25 000 esőköpenyt, 6000 bakancsot, 85 200 kék munkásruhát és 9000 szőrmesapkát kaptak vasutasaink a közelmúltban és még 20 000 különféle ruhanemű kerül kiosztásra a közeljövőben. Olyan számok ezek, amelyek arról tanúskodnak, hogy törődünk dolgozóink munkakörülményeivel, egészségük megóvásával.

Ha azt mondanánk, hogy ezzel mindent megtettünk, nem mondanánk igazat. Van még tennivalója a szakszolgálatnak, szakszervezetnek egyaránt. Sürgősen biztosítanunk kell valamennyi dolgozónk háztartási tüzelőellátását. Ahol még nem történt meg, rövidesen meg kell javítani a munkahelyek, laktanyák ajtóit, ablakait, ellenőrizni kell a kályhák állapotát. Sürgősen be kell fejezni az elmaradt szociális jellegű építkezéseket. Biztosítani kell a szabadban dolgozók részére melegedő helyiségeket. A területi és üzemi bizottságoknak többet kell törődniök a kultúrnevelési bizottságok munkájával, azzal, hogy az eddiginél sokkal többet tegyenek a télre való felkészülés elősegítésére. Valamennyi dolgozó ismerje meg a meghűléses megbetegedések elleni védekezés módját.

A technikai felkészülés hiányosságai elsősorban a pályafenntartás és a vontatás területén tapasztalhatók. A *békéscsabai fűtőháznál* például a kocsiműhely padlózatát felbontották azzal, hogy betonozni fogják. A munkát egyszerűen abbahagyták, a feltúrt földet visszadobálták. A *soproni fűtőháznál* üzemveszélyesen korhadtak a tetőgerendák. Nem halad a *Landler Jármű javító* mozdony- és kocsiosztályának tetőjavítása. A *miskolci* és a *szombathelyi* igazgatóság területén még meg sem kezdték a hóvédművek építését. *Püspökladányban* nincs hely az üzemi konyha nyersanyagának tárolására.

A hiányosságok azt tükrözik, hogy a mozgalmi és szakmai szervek egyrésze még nem foglalkozik kielégítően, előrelátó gondossággal a téli felkészüléssel. Helytelen volna azt hinni, hogy mivel az elmúlt tél nem állította nagyobb erőpróba elé vasutasainkat, megelégedhetünk a jelenlegi felkészüléssel. A kényelmességre, a „hej' ráérünk arra még!" hangoztatására nagyon ráfizethetünk. Pártunk és a Szakszervezetek Országos Tanácsa határozatai arra köteleznek bennünket, hogy fokozzuk a segítő, a nevelő és ellenőrző munkát. Párt-szervezeteink, üzemi bizottságaink, szakvonali vezetőink a párthatározatok végrehajtását kössék össze a télre való felkészülés lelkes munkájával.

Az elmúlt napokban megjelent bennünket, hogy a nyárutónak is beillő szép őszi napok után minden átmenet nélkül átsüvített pályaínkon a metsző északi szél. Készítsük fel a vasutasok hadseregét a téli ütközetre. Gondoskodjunk mindarról jóelőre, ami záloga lehet a téli forgalom harcaiban is elszántan küzdő vasutasaink újabb győzelmének.

A VASUTAS DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGÉNEK VÁLASZTÁSI FELHÍVÁSA

VASUTAS DOLGOZÓK!

Pártunk Központi Vezetőségének március 4-i határozata bizalommal és lelkesedéssel töltötte el a vasút dolgozóit. Állásfoglalásuk bizonyítéka a hazánk felszabadulásának 10. évfordulójára, majd május 1. tiszteletére tett vállalások teljesítése, illetve túlteljesítése. Ennek eredménye, hogy a vasút első féléves tervét túlteljesítette. Az eredmények elérését, eredményeink fokozását segítette a Központi Vezetőség és a Miniszterlanács levele az új technika fejlesztéséről, a békekölcsönjegyzésnél végzett politikai munka. Az eredmények elérését segítette szakszervezetünk egésze, a Központi Vezetőségtől a szakszervezeti csoportokig. A szervezett és szervezetlen dolgozók egyaránt javaslataikkal, bírálataikkal segítették szerveinket, funkcionáriusainkat, társadalmi aktíváinkat a helyes munkamódszerek kialakításában. Ezt az aktív közreműködést tovább kell fejleszteni a most következő alapszervi választások alkalmával.

Szakszervezetünk életében nagy jelentőségű a választás, mert a tagság ez alkalommal fejezi ki legmélyrehatóbban a választott szervek munkájával kapcsolatos véleményét, bírálatát.

A magyar szakszervezetek alapszabályai előírják, hogy az összes szakszervezeti szerveket alulról felfelé, a szakszervezeti tagság közvetlenül, vagy küldöttek útján választja meg. A választott szervek tagságtól kapott megbízatásai az alapszabályban rögzített időre szólnak, aminek lejárta után a szerveket újra kell választani.

Szakszervezetünk üzemi szerveinek újraválasztása a fentiek alapján vált időszerűvé. A SZOT VII. teljes ülésének határozata alapján az alapszervi választásokat október 2-től december 2 ig kell megtartani, s ezek egy üzemben, szolgálati helyen 12—15 napnál több időt nem vehetnek igénybe.

A választások sikerének biztosítása érdekében a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége felhívja a vasutas dolgozókat, hogy éljenek alapszabályban biztosított jogaikkal. Vegyenek részt tevékenyen a választások előkészítésében és lefolytatásában, saját maguk határozzák meg, kik legyenek azok, akik a jövőben képviselik érdekeiket.

A választás nem öncél, „választás — a választásért", hanem az egész vasút ügye kell, hogy legyen!

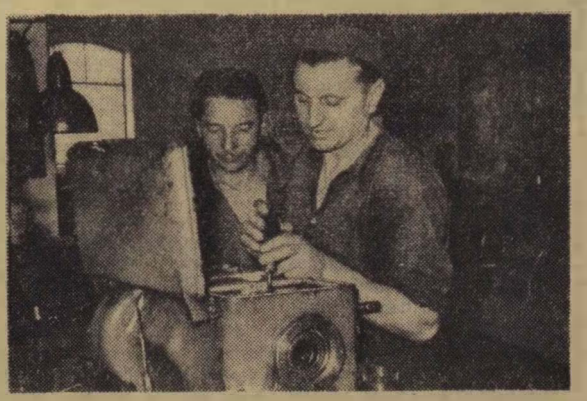
A választások során el kell érni, hogy a szakszervezeti szervek összetételükben is megerősödjenek. Az eddig is jól dolgozó funkcionáriusok mellé becsületes, tehetséges, a dolgozók által ismert és becsült, áldozatkész, a termelésben, a szakszervezeti munkában és magatartásukban példamutató káderek kerüljenek. Meg kell akadályozni, hogy ellenséges elemek, a klerikális reakció hívei, jobboldali elemek kerüljenek a vezetőségekbe. Olyan szakszervezeti funkcionáriusokat kell választani, akik nem fojtják el az alulról jövő bírálatot, felkarolják a dolgozók kezdeményezéseit, javaslatait.

El kell érni, hogy a választások a szakszervezeti munka megjavulását, a Magyar Dolgozók Pártja KV március 4-i, a SZOT VII. teljes ülése határozatából a vasútra háruló nagy feladatok sikeres megvalósítását eredményezzék: elsősorban az őszi forgalom sikeres lebonyolítását, a téli forgalomra való felkészülést, a negyedik negyedévi tervek teljesítését, ezzel biztosítva szilárd alapot a második 5 éves terv sikeres beindításához.

Minden vasutas dolgozónak tudnia kell, hogy az őszi forgalom lebonyolítása pártunk Központi Vezetősége márciusi határozatának megvalósítását segíti elő. Ezért tovább kell fejleszteni és széles körben alkalmazni kell az eddig is jól bevált termelési módszereket, elsősorban az összekapcsolt mozgalmat, a széntakarékosságot és az új technika fejlesztését. Ennek adjanak kifejezést, tegyenek vállalást a termelési értekezleteken, üzemi aktíva-értekezleteken, a vezetőségválasztó taggyűléseken is. Kérjék az újonnan megválasztott szakszervezeti szervek, a műszaki és gazdasági vezetők segítségét.

Szervezett vasutas dolgozók! Hívjátok sorainkba a szervezetlen dolgozókat is! Magyarázzátok meg nekik, hogy kitüntetés a szervezett dolgozók táborához való tartozás! Győzzétek meg őket, lépjenek be a szakszervezetbe és akkor ők is részt vehetnek a szakszervezeti választásokban, a dolgozók legjobbjainak kiválasztásában!

TÖBBSZÖRÖS ÚJÍTÓK



Balázs István művezető és Győri János üzemlakatos, az Északi Járműjavító többszörös újítói. Az esztergapad kuplungrendszerét tökéletesítették. Újításukkal háromszázzal emelték a fordulatszámot, biztonságosabbá tették a munkamenetet.
(Kovács Géza felv.)

A szakszervezeti demokrácia biztosítja a szervezett dolgozók számára, hogy bírálatot mondjanak a jelenlegi szakszervezeti vezetőszervek és egyenként az egyes vezetők munkája felett. Éljenek ezzel a jogukkal és a vezetőségválasztó taggyűléseken számoltassák be őket arról, hogy mit tettek a szervezett dolgozók táborának erősítéséért és növeléséért, hogyan gazdálkodtak a szakszervezet vagyonával, lényegében a dolgozók vagyonával!

Olyan funkcionáriusokat válasszanak, akik elősegítik az egész szakszervezeti munka megjavítását, a szakszervezeti demokrácia további kiszélesítését, a bírálat-önbírálat fejlesztését, szakszervezetünk tömegkapcsolatainak elmélyítését, ugyanakkor könyörtelen harcot folytatnak dolgozó népünk ellenségei ellen!

Olyan szakszervezeti vezetőket válasszanak, akik a legtöbbet foglalkoznak a dolgozók mindennapi problémáinak eredményes megoldásával és segítséget nyújtanak a szocialista munkaversenyben a magasabb eredmények eléréséhez, ezen keresztül az életszínvonal emeléséhez!

Minden szervezett dolgozó érezze megtisztelő kötelességének a választásban való részvételt, s teljes tudásával, legnagyobb aktivitásával vegyen részt a vezetőszervek megválasztásában. Jelenjenek meg mindannyian a vezetőségválasztó taggyűléseken és építő bírálatukkal, segítőkészséggel biztosítsák a választások sikerét. Éberen őrködjenek afelett, hogy a dolgozók legjobbjai kerüljenek a vezetésbe. Juttassák ezzel is kifejezésre, hogy magukénak érzik a szakszervezetet!

Szakszervezetünk elnöksége szilárdan meg van győződve arról, hogy a Vasutas Dolgozók Szakszervezete minden szerve s egész tagsága lelkes, szívós, odaadó munkával, a választások eredményes megtartásával elősegíti a Magyar Dolgozók Pártja március 4-i határozatából a vasútra háruló nagy feladatok maradéktalan végrehajtását.

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete Elnöksége nevében:
GÁSPÁR SÁNDOR elnök

Forradalmi műszak a debreceni fűtőházban

A debreceni fűtőház élenjáró dolgozói, *Balogh István*, *Sóvágó Sándor*, *Bartha Lajos*, *Fehérvári József* mozdonyvezetők, *Pástyán László*, *Poór Gábor* és *Sass Imre* fűtők kezdeményezésére a fűtőház dolgozói október 26-tól november 7-ig *forradalmi műszakot* tartanak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 38. évfordulója tiszteletére. Felhívással fordultak a debreceni igazgatóság valamennyi szolgálati helyéhez és Hajdú-Bihar megye összes üzemeihez, kövessék példájukat. Ez alkalomból a következőket vállalták:

A forradalmi műszak alatt terven felül 55 000 százalékos tonna kilométert teljesítenek a menetrendszerűség figyelemben tartása mellett. A kiszabott mozdonykilométert 10 500 kilométerrel túlteljesítik. 525 tonna szenet takarítanak meg 100 000 forint értékben. A fiókműhely egy 328-as sorozatú mozdony terven felüli megjavításával 6440 forint értékben járul hozzá a vállalásokhoz, ezenkívül a kisorozás nélküli kocsijavítások számát a műszak ideje alatt öt százalékkal felemeli, terven felül elvégzi 40 darab teherkocsi javítását 9720 forint értékben, Karcag, Poroszló és Nagyléta állomások villanyszerelési munkáit november 20 helyett november 7-re befejezi.

Köszönet érte a fiataloknak

A szabálytalanul kanyargó *Bükkösd-patak Dombovár* és *Pécs* között vagy hatszor szeli át a vasúti töltést. A kis patak egy-egy esőzés alkalmával magába gyűjtve a Mecsekből lezúduló vizet, folyóvá dagad és megtámadja a vasúti töltést, veszélyezteti a közlekedést.

A Bükkösd-patak környéke néhány hete munka zajától hangos. Ekszkavátorok, kotrógépek harapják a földet, dömperek dübörögnek — új meder készül a rakoncátlan pataknak.

Október 8-án hajnalban hatalmas felhőszakadás támadt. Ömlött a víz, mintha dézsából öntötték volna. A Bükkösd-patak percek alatt változott ismét haragos, tajtékzó folyóvá. *A vasúti töltés most nehezen állta volna ki a víz ostromát, hiszen megnövekedett oldalait éppen javítják.*

A dörömbölő eső zajára felébredt a munkásszálláson *Kiss* elvtárs, a pályamunkások fiatal DISZ-titkára. Azonnal felismerte a helyzetet, kiugrott az ágyból és elkiáltotta magát:

— *Fiúk, diszisták! Gyorsan a töltésre!*

Nem kellett sok magyarázkodás, mindenki látta, miről van szó. *Percek múlva az egész szálló, minden pályamunkás a töltésen volt.* Zúgtak a dömperek, nagy erővel dolgoztak az ekszkavátorok, szórták a földet a lapátok. A lázas munka nyomán gyorsan nőtt a töltés. *Hajnali 3 órától kora estig folyt a csata.* A pályamunkások élén a diszistákkal, harcoltak fáradhatatlanul, de nem maradtak el az „öregek" sem. A hősi munka nyomán *megmenekült a töltés s a töltés mellett felhalmozott drága építőanyag, a cement, kavics és a többi.*

Az esővíz már elvonult, a patak most megint csöndes, a munka pedig folyik tovább a megmentett anyaggal és nem soká új medrébe tér a Bükkösd, nem veszélyezteti többé a vasúti töltést.

Ifj. Egri Péter
Dombovár

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Harminckét népnevelő — hadsereg!

Egy népnevelő-értekezlet tapasztalatai

Harminckét lelkes kommunista ül a szobában. *Szabó Dániel* párttitkár és 31 népnevelő — a Nyugati ponk VII-es párt-alapszervezetének szíve-lelke, azok az emberek, akikre mindig számíthat a párt. Tulajdonképpen népnevelő-értekezlet folyik, de ez nem is annyira értekezlet, inkább tanácskozás, megbeszélés, erőgyűjtés az új feladatokra.

A beszélgetésből csakhamar kiderül, hogy mennyi siker van a jelenlévő népnevelők hátamögött, mennyi hasznos tapasztalatot gyűjtöttek össze. A békekölcsön-jegyzésnél jó szóval, egyéni agitációval elérték, hogy a várt összeget magasan túljegyezték a ponk dolgozói. És e közelmúlt sikerének súlya fokozottan aláhúzza a párttitkár önkritikáját, aki beismeri, hogy hosszú ideig elhanyagolták a népnevelők segítését, nem tartottak számukra megbeszéléseket, melynek egyik következménye volt a munkafegyelem lazulása, a számadáselválasztások megnövekedése.

Huszonnégy helyett nyolc óra alatt

Az elmúlt hetek alatt megjavult a népnevelők tájékoztatása, fokozódott munkájuk ellenőrzése és máris lemérhető ennek következménye: sikerrel fejezték be a kölcsönjegyzést, teljesítették a harmadik negyedévi tervet, több mint 10 százalékkal csökkent a számadáselválasztás.

Az értekezlet azzal kezdődött, hogy a pártszervezet beszámoltatott három népnevelőt a munkájáról. Nagyon hasznosnak bizonyult ez a módszer. *Tamás Ferenc* elvtárs elmondta például azt, hogy hosszú ideig gondolkozott azon, mivel lehetne lelkesíteni az embereket, hogyan lehetne konkrétabbá tenni az agitációt. Így jutott arra a gondolatra, hogy kiszámítja: hogyan áll brigádja az éves terv teljesítésével. A csapatkönyv adatai alapján — figyelembevéve, hogy egy-egy dolgozónak napi 204 mázsa árut kell megmozgatnia — kiszámította, hogy brigádja október 12-én befejezte éves tervét. Amikor ezt elmondotta a dolgozóknak, azok mindjárt nagyobb kedvvel folytatták munkájukat.

A lelkes hangulatot helyesen használta fel Tamás elvtárs. Megbeszélte a dolgozókkal a vasút politikai főosztály levelét, majd elhatározták, hogy vállalják: az érkező árut nem 24 órán belül, hanem nyolc óra alatt továbbítják. Ezt a felajánlást kilenc napja sikerrel teljesítik.

Horváth Zoltán népnevelő az egyéni agitáció fontosságát bizonyította tapasztalatával.

— Odajött hozzám *Gál Imre* elvtárs és azt kérdezte, miért nem kap jutalmat, amikor hónapok óta kifogástalanul dolgozik. Utána néztem panaszának és kiderült, hogy munkájában többször hanyag volt és nem egyszer hiányzott az oktatásról is, ami miatt, büntetésből két hónapra kizárták a jutalmazásból. Sokáig beszélgettem vele a hallottakról, végül belátta, hogy jobban kell dolgoznia, ha jutalmat akar. Azóta nincs is kifogás ellene.

A politikai főosztály levele további eredményekre buzdít

— Felolvastam én is a dolgozóknak a politikai főosztály levelét, utána pedig megbeszéltük, mit kell tennünk a magunk területén. Elmondottam, hogy kevés a kocsi és ez a mi hibánk is. Még gyakran előfordul, hogy nem használjuk ki a kocsikat, 2—3 mázsa áruval is nem egyszer útnak indítjuk. Megfogadták a dolgozók, hogy helyesen csoportosítják a küldeményeket és így kihasználják a kocsik rakterületét. *Varga Béla* kirakómunkás ezen a megbeszélésen társaival együtt vállalta, hogy ha a forgalom időben beállítja a kocsikat, ők még aznap kirakják.

Mohácsi János, a 22-es rakodó csoportvezetője is eredményekről, jó munkáról számolt be. Nagyon nehezíti a munkát — mondotta —, hogy gidres-gödrös a rakodó és különösen rossz a rakodó széle. A napokban például egy ló megbotlott és majdnem a kocsik közé esett. Már két bizottság is megállapította, hogy azonnal meg kell csinálni a rakodót, mégsem történik semmi. *(Helyes lenne, ha bizottság helyett végre a javítómunkások jelennének meg, még mielőtt valamilyen súlyos baleset történik.* — A szerk.)

Most már kevesebb a számadáselválasztás, de még mindig előfordul. Beszélgettem a dolgozókkal arról, hogyan lehetne megszüntetni. Naponta meg kellene tartani a rovancsolást és a jutalmazásnál is figyelembe kellene venni, hogy volt-e számadáselválasztás. Sokat segít a szállítható felekkel való kapcsolat, mellyel el lehet érni, hogy pontosan bárcázzák az árut. Ez is csökkentené a számadáselválasztást.

A három népnevelő tapasztalata többek számára volt hasznos. *Sági István, Tamás* elvtárs módszerével kiszámította, hogy brigádja október 15-én befejezte éves tervét és jelenleg 1956. február 28-i tervüket teljesítik. Ezt a módszert most már átvette valamennyi népnevelő és a számítgatások alapján nagyszerű eredmények látnak napvilágot.

November 7 tiszteletére

A további feladatok agitációs módszeréről a párttitkár elvtárs a következőket mondotta:

— A minőségi munkára kell a fő figyelmet fordítanunk. Ez a kulcsa annak, hogy teljesítsük feladatunkat, sikerrel hajtsuk végre november 7-ig felajánlásunkat. El kell érnünk, hogy a beérkezett árut, valamint a gyűjtőket gyorsan kezeljük és azonnal továbbítsuk a berakóhelyre. A kirakócsapatoknál arra kell mozgósítanunk, hogy a kirakott árut azonnal csoportosítsák. Ez szintén megakadályozza a számadáselválasztást.

Magyarázzuk meg a dolgozóknak, hogy pályaudvarunkról indul útnak egy sor különböző gép, gépalkatrész, vetőmag. Egy alkatrész késése egy traktor munkáját béníthatja meg és késleltheti az őszi szántás-vetés elvégzését. Hasonló kárt okoz a vetőmag késése is. Ha késnek az őszi munkák, akkor kevesebb lesz az élelem és ha kevés az élelem, akkor növekszik az ára. *Saját érdekünk a gyors, pontos munka.*

A pontos munka azt is jelenti, hogy állomási sorrendben rakjuk be az árut a kocsikba, mert ezzel meggyorsul a kezelés és hozzájárulunk a tehervonatok menetrendszerű közlekedéséhez is. Nem szabad tűrnünk, hogy kiterheletlen kocsik menjenek el állomásunkról. Ha minden kocsit kiterhelünk, akkor lényegében megnöveljük a kocsiparkunkat és ezzel saját magunkon is segítünk, mert több kocsink lesz a berakásokhoz. Ügyeljünk arra, hogy a vonat indulására készen legyen a számadás és ne forduljon elő az sem, hogy kész elegyből kelljen kocsit kisoroznunk.

Szabó párttitkár elvtárs számos agitációs érvet sorolt fel a népnevelők munkájához, melyet kiegészítettek a hozzászólók. A sok agitációs érv biztosítéka arra, hogy a Nyugati ponkon tovább javul a munka, mert 32 népnevelő jó agitációs érvekkel felszerelve olyan hadsereg, amely minden nehézség ellenére is győzelemre tudja vezetni a dolgozókat.

Segítsék pártszervezeteink az MNDSZ tömegoktatás megszervezését

Minden vasúti szolgálati helyen megkezdődött a párt- és a DISZ-oktatás. *November elsején megkezdik oktatási munkájukat a vasutas MNDSZ-szervezetek is.* Az MNDSZ-oktatás nagy jelentőségű, fontos feladatot hárít a vasutasasszonyok szervezetére: neveljenek az 1955—56-os oktatási évben hazájukat és munkájukat forrón szerető asszonyokat, olyan nőket, akik példát mutatnak a munkában, fegyelemben, családi életünkben és gyermekeinket, hozzátartozóikat is hazafiságra, helytállásra tanítják.

Az MNDSZ-oktatás csak akkor lehet sikeres, ha szinte valamennyi vasutas asszonyt és lányt bevonnak az oktatásba, még azokat is, akik nem tagjai az MNDSZ-nek. Természetes, hogy az MNDSZ-oktatás lényegesen különbözik a párt- és DISZ-oktatástól. Különbözik nemcsak tematikájában, hanem formájában, módszerében és szervezésében is.

Szervezzünk olvasóköröket

Az MNDSZ legrégibb oktatási formája az *olvasókör, olvasó mozgalom.* Célja, hogy az asszonyokkal, lányokkal megszerettesse a könyvet, az olvasást, megismertesse kitűnő írók műveit. *Az olvasókörök nemcsak a nők művészi ízlését fejlesztik, hanem öntudatukat is.* Az értékes olvasmányok hozzásegítik az asszonyokat, hogy tisztábban lássanak erkölcsi, társadalmi és politikai kérdésekben. *Az idei oktatási évben terjesszük ki az olvasókörök munkáját.* Erre sok lehetőség kínálnak például a pihenőszobák, laktanyák, ahol huzamosabb ideig csoportosan tartózkodnak asszonyok, lányok. A pihenést elősegítik az érdekes és emellett hasznos, tanulságos felolvasások.

Nagy szeretettel fogadták a vasutas nők *a gazdaasszonyköröket, ahol szabás-varrást, játékkészítést, népi hímzést, kötést-horgolást, kertészkedést, baromfitenyésztést lehetett tanulni.* Igen sokan vettek részt például a szolnoki pályafenntartási főnökség VIII. és IX. pályamesteri szakaszán működő szabás-varrás tanfolyamon, a szolnoki járóműjavító játékkészítő tanfolyamán.

Segítsék pártszervezeteink...

Ezek a szakkörök az idén is működni fognak, *azonban tevékenységüket kiterjesztik.* Szabás-varrás, vagy játékkészítés közben igen szórakoztató a jó felolvasás. Az MNDSZ olvasókönyv megkönnyíti a témaválasztást. Gyönyörű versek, irodalmi szemelvények, egyszerű asszonyok írásai tarkítják a könyvet, amelynek felolvasása a szakkörön nemcsak szórakoztat, hanem nevel, tanít is, emellett a dolgozó asszonyok idejét sem köti még külön le.

Az MNDSZ-oktatás harmadik formáját az *ismeretterjesztő előadások* képezik. Az ismeretterjesztő előadás a fő tömegoktatási forma, melyet igen helyes a helyi TTIT-tel közösen szervezni. A természettudományi előadások mellett ebben az évben indul a *„Nőkről a nőknek"* című előadássorozat, mely a nők régi kívánságának megfelelően ismerteti többek között *Zrínyi Ilona életét, a nők harcát az 1848-as szabadságharcban, a fasizmus elleni harcban és napjainkban a békéért.*

Kellő gyakorlattal és elméleti felkészültséggel rendelkező propagandistákat

Az MNDSZ-oktatás tehát változatos, érdekes, minden dolgozó asszony megtalálhatja az őt legjobban érdeklő témát. A siker az MNDSZ-szervezetek kezében van letéve. *Az oktatás megszervezéséhez, a hallgatók és propagandisták kiválasztásához azonban nélkülözhetetlen a pártszervezetek segítsége.* A pártszervezetek segítsék elsősorban az olvasó- és gazdaasszonykör vezetők kiválasztását. Bízzanak meg az MNDSZ-szel közösen a körök vezetésével olyan asszonyokat, akik kellő gyakorlattal, marxista—leninista képzettséggel rendelkeznek akik nemcsak jó propagandisták, hanem kiváló agitátorok is. Támogassák az MNDSZ-szervezeteket, a kultúrotthonokkal, az üzemi bizottságokkal és a DISZ-szervezetekkel való kapcsolat építésénél, amely feltétele annak, hogy minél több asszony és lány vegyen részt a különböző oktatásokon. Csak ez biztosíthatja, hogy *az idén nagy számban tanuljanak az olyan asszonyok és lányok, akik mindeddig távol tartották magukat a mozgalmi munkától, „féltek politizálni".*

De a pártszervezetek segítése csak akkor lehet hatékony, ha az MNDSZ vezetői nagy szeretettel, szorgalommal foglalkoznak az oktatás előkészítésével. Vezetőségi ülésen megbeszélik, hogyan kívánják megszervezni az oktatást, mit tesznek az oktatás propagálásáért. Helyes, ha rajzok, színes plakátok, rövid tájékoztatók segítségével népszerűsítik az MNDSZ oktatását, hirdetik a különböző körök programját.

Az MNDSZ előkészítő munkája és a pártszervezetek segítsége azt eredményezi majd, hogy számos vasutas dolgozó nő ismeri meg az oktatásokon az MNDSZ munkáját és kapcsolódik be a szervezetek munkájába.

Nemzetközi ÉLET

Magyar és német vasutas fiatalok baráti találkozása

Írta: Kún Dezső, a Vasút Politikai Főosztály propaganda alosztályának vezetője

A *Szolnoki Közlekedési Egyetem* diákküldöttsége szeptember 27-től október 12-ig tanulmányúton volt a baráti *Német Demokratikus Köztársaságban.* Számomra felejthetetlen élményt, gazdag tapasztalatot jelentett az a megtiszteltető megbízatás, hogy ezt a küldöttséget kísérhettem.

Igyekszem röviden vázolni tanulmányutunk néhány tapasztalatát, anélkül, hogy részletes útleírást, vagy teljes értékelést adnék élményeinkről. Mint a *Drezdai Közlekedési Főiskola* vendégei számos vasúti üzemet, történelmi emlékekben és természeti szépségekben bővelkedő helyet látogattunk meg és megismertük a szocializmust építő német népet.

DREZDA

A Drezdai Közlekedési Főiskoláról külön cikket lehetne írni. Új, a legmodernebb technikával felszerelt épületben 1800 hallgató nyer elhelyezést. Az elméleti foglalkozások után a gyakorló termekben, laboratóriumokban, a legelőnyösebb feltételek mellett sajátíthatják el azt a gyakorlati tudást, amire egy mérnöknek feltétlenül szüksége van. Nagy körültekintéssel összeállított szemléltető eszközök könnyítik a tanulást. A modern gépi berendezések eredményes kísérletezési feltételeket biztosítanak, a különböző területeken végzendő kutatásokhoz. Küldöttségünk körében nagy érdeklődést keltettek a műanyagok előállításával kapcsolatos kísérletek, például acélvágókések helyett keramia anyagok felhasználása.

Ismeretes, hogy az angol—amerikai bombázók 1945 februárjában Drezda nagyobb részét a földdel tették egyenlővé. Megismerkedtünk egyetemi hallgatókkal, vasúti munkásokkal, értelmiségi dolgozókkal, akik izzó gyűlölettel ítélték el a fasizmust és teljes erejükkel dolgoznak a demokratikus német állam erősítésén. A szocialista jövőbe vetett hitüket tükrözi az a lelkesedés, ahogyan megismertették bennünket az egyetemi városrész építésének 10 éves tervével. A Közlekedési Főiskola ennek a tervnek már első megvalósult láncszemét jelenti. A városban még mindig sok a rom. A lakosság társadalmi munkával segíti az építőmunkát, a német fiatalokkal együtt küldöttségünk is dolgozott néhány órát a romok eltakarításán.

A történelmi nevezetességű épületeket eredeti stílusukban építik újjá. Nemsokára befejeződnek a *„Zwinger"* épületének helyreállítási munkálatai, ahol a *Szovjetunió* által nemrégiben visszaadott világhírű drezdai képtár anyagát helyezik el.

Részletesen tanulmányoztuk néhány vasúti járóműjavító munkáját. (Berlin, Zwickau, Meiningen). Az üzemekben a legnagyobb rend, tisztaság és szervezettség uralkodik. Anyagtakarékossági hónap lévén lépten-nyomon találkoztunk a takarékosságra mozgósító felhívásokkal. Az egyes munkafolyamatok megszervezése, az anyagelőkészítés, a gépesítés magas foka a járóműjavítók fejlett technikájáról tesz bizonyságot, küldöttségünk tagjai beszélgetve a munkásokkal, vezetőkkel, számos munkamódszert jegyeztek fel, amelyeket az itthoni munkában is felhasználhatunk. A német elvtársak készségesen nyújtottak felvilágosítást mindenről.

BERLIN

Nagy érdeklődéssel tanulmányoztuk Berlin közlekedési rendszerét. Rendkívül érdekes volt a *Friedrich Strasse* állomás megtekintése, ahol a magas vasút (S-bahn), a földalatti vasút (U-bahn) és a rendes vasút több emelet magasságban csatlakozik egymáshoz.

A berlini Sztálin-alléen sétánk alkalmával joggal érezhettük, hogy a világ egyik legszebb útvonalán járunk, ahol minden ház egy-egy építőművészeti alkotás.

A szovjet hősök emlékművét a berlini *Treptow-parkban* a legtöbben már képről ismertük. Mégis, amikor a valóságban megláttuk a közel 50 méter magasságú emlékművet, lenyűgöző érzés vett rajtunk erőt. Az emlékműhöz vezető úton két hatalmas vörös márványból készült zászló mellett haladtunk el. Ezek a zászlók abból a márványkőből készültek, amelyet annak idején Hitler *Moszkva* rendeltetéssel vasúti kocsiba rakatott, hogy 1941. november 7-re díszemelvényt készíttessen magának Moszkvában. Látva a német nép békeszeretetét, lázas építőmunkáját, Sztálin elvtárs emlékezetes szavai jutottak eszünkbe: *„Hitlerek jönnek, Hitlerek mennek, de a német nép marad!"*

Strálsund-ban egy hatalmas hajóépítő gyárat, *Sassnitz*-ben egy halkombinátot láttunk. Nagy élményt jelentett számunkra az Északi-tengeren tett félórás hajóút, amelyet — különösen mert vihar volt — valószínűleg sokáig nem felejtünk el.

LIPCSE

Lipcsében a német dolgozókkal együtt ünnepeltük október 7-én a Német Demokratikus Köztársaság születésének hatodik évfordulóját. Az egész város ünnepi díszben volt. A *Dimitrov* téren 200 000 ember gyűlt össze az ünnepségre. A magyar vasutas dolgozók nevében alkalmunk nyílt üdvözölni a nagygyűlést, mely ezúttal a magyar és német barátság elmélyítésének egyik állomása is volt.

Beszélnünk kell még a fasiszta barbárság egyik színhelyéről, *Buchenwaldról* és mellette a német kultúra ősi fészkéről, *Goethe* és *Schiller* házáról, *Weimárról*. A német dolgozók gyűlölettel és megvetéssel beszéltek a buchenwaldi haláltáborról, ahol tízezreket pusztítottak el, a hitleri fasiszták. Ugyanakkor büszkén vallják magukénak Weimárt, ahol minden a nagy német humanisták emlékét hirdeti. Ugyanitt megtekintettük *Liszt Ferenc* házát is, aki hosszabb ideig Weimárban élt.

Utunkon mindenütt a legkedvesebb vendégszeretettel, a szocializmust építő magyar nép iránti megbecsüléssel találkoztunk. Jóleső érzés volt, hogy bármelyik üzemben, vagy étteremben jártunk, magyar zászló fogadott bennünket. Egyszerű vasúti munkások arra kértek benünket, mondjuk el idehaza, hogy a *demokratikus Németország* dolgozói teljes erejükkel harcolnak a békéért, bíznak a *Német Szocialista Egységpártban*, bíznak abban, hogy a szocialista tábor segítségével sikerül a német egységet megvalósítani. Küldöttségünk szószólója volt a magyar és német fiatalok újtípusú, szocialista barátságának. A fejlett német közlekedési technika megismerése nálunk is a szocializmus építését erősíti. A két egyetem fiatalsága és tanári kara közelebb került egymáshoz. Látogatásunk a további rendszeres kapcsolatok fenntartását alapozta meg.

Kép az NDK-ból



Grossräschen-Süd állomáson a vonatok indulása előtt, a bejáratnál kezelik a jegyeket.

Fülöpszálláson a nehézségek ellenére is helytállnak

FÜLÖPSZÁLLÁSON, a vonatról leszállva, ütött-kopott fabódé előtt találja magát az utas. Tájékozatlan lévén azt hiszi, hogy az állomás valamelyik külső részére került és keresi a felvételi épületet. Felvételi épület azonban sehol. Azaz... a felvételi épület nem más, mint az a fabódé, amely előtt áll.

Tíz éve dolgoznak ebben az építményben a fülöpszállási vasutasok, mert a háborúban kiégett hajdani felvételi épületet annakidején lebontották.

Ha még azt is számbaveszszük, hogy a dolgozóknak három fogadó, egy tároló és egy rakodó csonkavágány áll rendelkezésükre a nagy helyi és átmenő, elágazó teher- és személyforgalom lebonyolításához, nyugodtan mondhatjuk: *nincs könnyű dolguk.*

Az állomáson egy percig sem ezünetel a mozgás. Pillanatnyilag darazsak sziró dongása szolgáltatja hozzá a kísérözenét. A csípős kis rovarok elvesztett boldogságukat siratják, hiszen nem követhetik a mézédes fülöpszállási csemegeszőlőt *Csehszlovákiába,* a *Német Demokratikus Köztársaságba, Svájcba. Napi öt-hat kocsi szőlőt* ad fel a földművesszövetkezet. A kecskeméti vonal, Izsák, Ágasegyháza *25—30 kocsijával együtt* rendszerint itt képeznek belőle *szobi irányvonatot.* De folyékony állapotban is útrakel napi egy-két kocsi szőlő: hatalmas, beépített hordókban szállítják a mustot a budafoki pincékbe. Ehhez jön még 10—12 kocsi egyéb feladás, majdnem ugyanannyi leadás.

ILYEN JELENTŐS kocsimennyiség se okozna nehézséget, ha a kecskeméti vonalra menő és az onnan érkező tehervonatok csatlakozása kedvező lenne. De mivel nem az, s a 999. számú vonatot gyakran le is mondják, *az elegy elég sűrűn 24 órát is ácsorog.* Ez látszik meg az állomás kocsitartózkodási teljesítményén: szeptemberben a 105 százalékos élüzem szinttel szemben 92 százalékos volt. Az igazgatóság ugyan jóváírta a nem az állomás hibájából keletkezett lemaradást, de még így is csak 103 százalék lett a teljesítmény. A fajlagos kocsimozgatást a 107 százalékos élüzem szint fölött 115 százalékra teljesítették, a rakodás 101 százalékos tényszáma azonban ismét alatta van a 108 százalékos szintnek, mert a szállítható felek nem tudnak megbirkózni a hétvégi árutömeggel. Pedig *Tabi Jánossal,* a fiatal főnökkel az élen szinte az állomás egész személyzete éjjel-nappal hajtja a munkát.

Kozma Gábor elvtárs, váltóőr, az állomás legidősebb dolgozója mondja:

— FURA ÁLLAPOT van mínálunk. Itt, az állomás felső végén 24—24. az alsó végén pedig 12—24 a szolgálat. Ötén vagyunk váltókezelők, ha hatan lennénk, egyformán tehetnénk szolgálatot és jobban menne a munka. Az igazgatóság biztat, hogy neveljünk magunknak embert. Hát nevelünk is, de amint kineveljük, azonnal elviszik.

Ha ezek után azt hinné valaki, hogy az alsó toronyban minden rendben van, téved. Tavaly októberben bevezették az állomásra a villanyt, de csak *félig. Fajszi László* váltókezelőnek és társainak az fáj — s méltán —, hogy amíg az állomás felső végén villany világít, *ők petróleumlámpa mellett vakoskodnak.* Éjjeli tolatásnál nem látják a határt, mindig el kell szaladni megnézni, begurult-e a kocsi.

Az elágazás, a sorompó, a vízdaru sem esik bele a villamosított részbe. Pedig csak két oszlop és háromszáz méternyi vezeték kellene hozzá. *A szegedi igazgatóság gondoskodjék róla, hogy befejezzék az állomás villamosítását.* Egyelőre ez a dolgozók egyetlen kívánsága. Azt pedig erősen remélik, hogy a második ötéves tervben sor kerül állomásuk bővítésére, a felvételi épület megépítésére. De addig is úgy akarnak dolgozni, mintha már a kibővített állomás, korszerű felvételi épület segítené őket munkájukban. Legközelebbi céljuk, hogy *november 7-re, az adott körülmények között csökkentsék a kocsitartózkodást és a szállítható felekkel együttműködve javítsák a rakodási időt.*

Dolgozóink az őszi forgalom harcaiban

Tömörül az igazgatósági verseny mezőnye

Szeptemberben az igazgatóságok fokozták teljesítményeiket, ennek következtében a mezőny erősen tömörült, eltüntek a nagy pontkülönbségek. A helyezési sorrend a következő:

1. Szombathely 71 pont, 2. Pécs 69 pont, 3. Miskolc 65 pont, 4. Szeged 54 pont, 5. Debrecen 52 pont, 6. Budapest 50 pont.

A szombathelyiek ismét jól dolgoztak a legfontosabb versenytényezők, az üzemviteli terv, a termelési terv és a béralap teljesítésénél. A kocsiforduló nál és a mozdonyfélforduló nál is ők érték el a legjobb eredményt. A *budapesti igazgatóság* még mindig utolsó, de eredményei javulnak. Pályafenntartási szolgálata első lett, kereskedelmi szolgálata második. Jó eredményt értek el a budapestiek a tehervonatok utazási sebességének fokozásánál is, ennél a versenytényezőnél harmadikok lettek. Sokat kell még javítaniok az összekapcsolt mozgalomban elért eredményeiken, a kocsiterhelésen és a vontatási szolgálat munkáján.

Szaporítják a rendkívüli áthaladásokat Kőbánya-Felsőn

Kőbánya-felső pályaudvar dolgozói értékes vállalásokkal készülnek november 7-e megünneplésére. A forgalmi szolgálat dolgozói a kocsitartózkodást 102. a fajlagos kocsimozgatást 107, a kocsikifutást 105 százalékra vállalták. A rendkívüli áthaladások számát nappal 10-re, éjjel 14-re emelik. A kereskedelmi szolgálat dolgozói a leadásos kocsik rakodási idejét 103, a feladásos kocsik rakodási idejét 105, a kocsikihasználást 103 százalékra teljesítik. A forgalom dolgozói tovább folytatják páros versenyüket Budapest-Kelenföld állomással, a kereskedelmi szolgálat dolgozói pedig Kőbánya-teherpályaudvar kereskedelmi dolgozóival. *(Gyergyói Imre leveléből.)*

Kirakási csúcseredmény a miskolci igazgatóság területén

Október 13-án kocsikirakási csúcseredmény született a miskolci igazgatóságnál. *A dolgozók a tervezett 2700 kocsival szemben 2939 kocsit raktak ki.* A csúcseredmény elérésében nagy részük van a gócponti áruirányítóknak és a kereskedelmi szolgálat összes dolgozóinak, akik a forgalmi szolgálat segítségével folyamatosan biztosítják a szénbányák, kőbányák, a nehézipari üzemek, valamint az egyéb vállalatok üres kocsival való ellátását. Ez csak úgy érhető el, ha az érkező leadási kocsikat az előírt rakodási időn belül gyorsan kirakják. *(Bakó János leveléből.)*

Gyors és pontos értesítésekkel a jó eredményekért...

Várpalota állomás kereskedelmi dolgozói tökéletes kapcsolatot építettek ki a szállító vállalatokkal. A raktári dolgozók, így *Magasházi István* kocsirakományos raktárnok és brigádja állandóan jó eredményeket érnek el. A Magasházi-brigád a harmadik negyedévben átlagosan a feladási kocsiknál 132, a leadási kocsiknál 112 százalékra teljesítette rakodási tervét. A kocsik raksúlyszerinti kihasználásánál 135 százalékos eredményt ért el. A brigád tagjai *Magasházi István, Horváth Gábor, Bogács Gyula* raktárnokok a forgalmi szolgálattevőkkel egymást segítve arra törekszenek, hogy pontos értesítéseket küldjenek a vállalatoknak az érkező rakományokról és az üres kocsikról. A forgalmi szolgálattevők mindig pontosan közlik a beállítási időt, a brigád tagjai pedig nyomban kiküldik az értesítést a feleknek, így érik el jó kocsikirakási teljesítményeiket.

A SZOLNOKI MŰVEZETŐK KÖZÖTT

A vasút műszaki dolgozói igen fontos munkaterületen — derekasan, becsületesen munkálkodnak azon, hogy különösebb zökkenő nélkül oldhassuk meg a szállítási feladatokat.

Rendkívül fontos feladatkörben dolgoznak például a járműjavítók művezetői reszortfelelősei. A művezetők feladata a dolgozók munkával való ellátása, a munka kivitelezésének helyes és szakszerű irányítása. Ők felelnek a munkák határidőre történő elkészítéséért. Nekik kell azon lenni, hogy a legkorszerűbb technológiai eljárásokat használják a dolgozók, tőlük várják a szakirányítást, a balesetmentes munkára nevelést. A művezető kötelessége, hogy a dolgozók bérének alakulását figyelemmel kísérje, szociális ügyeik intézésében és elbírálásában elvtársi támogatást nyújtson. A művezető ellenőrzi az elvégzett munkát, gondoskodik a hiányosságok megszüntetéséről, felel a helyes anyagfelhasználásért. Mindezek mellett az ő vállaikra nehezedik a korszerű technika, a jó munkamódszerek, a fejlettebb technológia ügyének képviselete a dolgozók között, azoknak elterjesztése.

A munkafegyelem a jó munka alapja

A Szolnoki Járműjavítóban a művezetők szerteágazó, bonyolult feladatát végzik *Sóskúti Ferenc, Kálmán Imre, Zsemle József, Járor László* és a többiek. A dolgozók mestereiket látják bennük, akikhez bizalommal fordulhatnak akár szakmai kérdésről, akár egyébről van szó. A legelsők között is élenjárók ezek az elvtársak, akikre felnézhetnek dolgozótársaik.

Követik is őket. Ezt bizonyítja a szolnokiak kiváló eredménye: ebben az esztendőben minden negyedévben elnyerték az élüzem címet. Ebben, az üzem dolgozói mellett, nagy részük van a pártbizottságnak, a műszaki vezetőknek, a vállalat főmérnökének és az üzem igazgatójának. *Erdősi Gyula* elvtársnak. A vállalat a szeptember havi tervét 110,83 százalékra teljesítette. Ebben a sikerben egyaránt osztoznak vezetők és munkások.

Kálmán Imre elvtárs, a rézműves, csőszerelő, s a futójavítással foglalkozó lakatosrészleg reszortvezetője.

— Munkafegyelem nélkül — mondja — nem tartanánk ott, ahol vagyunk. A művezető legfőbb ereje a szaktekintélye és az, ahogyan az emberekkel bánik. Húsz éve vagyok művezető. Semmit nem változtattam első elképzeléseimen, van tekintélyem és úgy érzem, szeretnek beosztottjaim. Egyetértésben dolgozunk, figyelve feletteseink irányítására, a magasabb célkitűzések feltétel nélküli teljesítésére. Ha egy művezetőnek hangoskodással kell tekintélyt tartania, akkor beszélhet reggeltől estig, nem lesz ott eredmény. A jó művezető össze tudja egyeztetni az állam és az egyén érdekeit, s úgy dolgozik, hogy egyik se szenvedjen kárt. Igaz, emberi gondok, bajok és állandó feszültség közben zajlik az életünk, de az eredmények arról beszélnek, hogy megtérül a fáradság.

Ami kissé kedvét szegi a szolnoki művezetőknek, az, hogy a művezetők önállóságát megcsorbították. Az anyagellátás, a félkészáruk szállításának zökkenői, de nem utolsó sorban a *meósok* és a vontatási átvevők sokszor „akadékoskodó" beleszólása ügyeikbe, igen alkalmas tekintélyük csorbítására. Ezelőtt a művezető teljes egészében felelt a üzemből kikerülő munkáért. Ma, mintha „nem bíznának bennünk" — mondják.

Vannak, persze, olyan művezetők is, akik nem tudnak feladatuk magaslatára emelkedni, nem tartják kellően kézben a gyeplőt. Szolnokon is voltak ilyenek. Volt egy-két minőségi hiány. A meósok — miután több ízben figyelmeztették a művezetőket a hibákra — újból feladták javításra a selejtes munkát. Ebből az következett, hogy a késői kocsikibocsátás miatt a megrendelőnek súlyos pónálét fizetett az üzem. Ezt a hibát kiküszöbölték a szolnokiak, akiknek minden reményük megvan az üzemjelvény megtartására.

AZ UTOLSÓ SIMÍTÁSOK



Az Országos Béketanács és a Vasút Politikai Főosztály rendezésében vándor-atomkiállítást állítottak össze két átalakított pullman-kocsiban. Képünkön az utolsó simításokat végzik a Szovjetunióban működő, atomerővel hajtott erőműtelep másának keresztmetszeti ábráján. Az atomkiállítás vonata pénteken indult országjáró útjára.

(Kovács Géza felv.)

Látogatás Lőkösházán

A nyolcvágányos állomásra szinte beékelődik, a percnyi pontossággal érkező 6602-es. S. hogy a 6601-es néhány perc múlva berobog a román határ felől, máris foglalt az állomás valamennyi vágánya.

Nem kis feladat ilyen szűk helyen annyi elegyet mozgatni, mint amennyi *Lőkösházára* a mostani időkben érkezik. A torlódást esetenként Békéscsaba még azzal is tetézi, hogy a lőkösházi szerelvényből nem veszik ki a csabai kocsikat, hanem elengedik a határig gondolva, hogy előbb-utóbb úgyis visszakerül hozzájuk. Az ilyen lelkiismeretlen munka a felesleges kocsifutásokon kívül a lőkösháziak munkáját is szaporítja.

Mégsem maradnak szégyenben az állomás dolgozói.

A forgalmi irodában ott áll a szegedi igazgatóság területén a felszabadulási versenyben legjobb eredményt elért állomásnak járó versenyzászló. Az elmúlt negyedévben csak a tehervonati terv nem teljesítése miatt nem érték el az élüzemszintet. Az egyik irányban ugyanis sok üres kocsit továbbítanak. De amióta *Curtici* felé is tényezőként szerepel a menetrendszerinti indítás, aggódnak azon, hogy ezt a tényezőt sem tudják é üzemszint felett teljesíteni. Az állomásiak véleménye szerint a két baráti ország határállomásainak vasutasai nem kellő együttműködése is gátolja a jobb eredményeket. Valóban a komplexbrigád szerződés felújítása hónapok óta késik, s a szeptemberben elsejére elkészült terv megvitatására még a mai napig sem került sor.

Naponta több száz kocsi fordul meg az állomáson, s ez a közeljövőben még növekedni fog.

Ez a nagyobb feladat sem állítja megoldhatatlan feladatok elé a lőkösházlakat.

Ha a szakoktatás (emiatt nem kapták meg a második negyedévben az élüzem címet), és a mozgalmi szervek munkája túl lesz a kezdeti lépéseken, egész biztosan még tovább javulnak az eredmények, megszűnnek a mai hiányosságok.

A szép és felelősségteljes munkát végző állomás mozgalmi és szakvonali vezetőinek

nem szabad megalkudni azzal, hogy sok a vidékről bejáró

és ezektől nem kívánható el a rendezvények látogatása. Nem követhető tovább az a módszer, amely a termelési értekezletek megtartásánál tapasztalható. *Pintér Gyula* állomásfőnök szerint ezeken az értekezleteken 40—50 százalékos a megjelenés. Nem is csoda ez, hiszen nem túronként, hanem együttesen tartják. S az ilyen alkalomkor a szolgálatban levők nem mehetnek a szabadnaposoktól meg nem várják el, hogy ott maradjanak az értekezleten.

A párt- és szakszervezeti aktivisták egyre élénkülő munkássága, a szakvonali vezetőkkel az eddiginél szorosabb együttműködése minden bizonnyal meghozza az eredményt, s az eddig teljesíthetetlennek vélt tényezők túlteljesítésével a lőkösháziak felzárkóznak az élenjárókhoz.

A jó menetirányító munka a vonalak átbocsátó képességét növeli

Éppen olyan studiószoba, mikrofonnal, hangszóróval, grafikonnal, nyomógombos automatakészülékkel, mint a már közelebbről ismert budapesti menetirányító szobák. S tegyük mindjárt hozzá: a hangszóró, a mikrofon itt sem pihen, nem hallgat egy percig sem. Csak a jelentkező és a hívott állomásoknak a neve cseng szokatlanul: *Sorkifalud, Pácsony, Oszkó, Nagykapornak, Pötréte, Gelse.* De csak a nevek újszerűek, a problémák a Szombathely—Nagykanizsai vonalon sem mások, mint mondjuk a Budapest—hatvanin, vagy Budapest—szolnokin. A vonal átbocsátóképességének leggazdaságosabb kihasználása az egyik legfontosabb követelmény, mert a vonal igénybevétele erősen emelkedett, elegyforgalma növekedett, különösen amióta erősödött Murakeresztúron a határforgalom.

Miért nélkülözhetetlen a „pókháló"?

— Mint minden munkában, itt is a jó tervezés az első — mondja *Pápa Ede* elvtárs, menetirányító csoportvezető, amikor arról érdeklődünk hogy a menetirányító szolgálat hogyan járulhat hozzá leg-eredményesebben a vonalak átbocsátóképességének növeléséhez. — A legfontosabb a vonatok betervezése, az úgynevezett pókháló-grafikon megrajzolása. A mi vonalainkon is elég sok a rendkívüli vonat. Például a zalaegerszegi pakuratelep sokszor nem tud időben tervet adni, vagy ha ad is, az utolsó pillanatban megváltoztatja. Ugyanígy nem ismerjük előre a határállomáson belépő elegymennyiséget. Ilyenkor a rendkívüli vonatok útját úgy kell beilleszteni a többi vonat közé, hogy sem azoknak a menetét ne zavarja, sem a rendkívüli vonatot ne kelljen ácsorogtatni.

Most lássuk, hogyan alkalmazza ezt a módszert a gyakorlatban a Szombathely—nagykanizsai vonalra vonatkoztatva *Horváth Ferenc* elvtárs menetirányító. Az előtte fekvő grafikonon már most, a déli órákban ott látjuk a negyedik napszakban közlekedő vonatok valóban pókháló vékonyságú vonallal jelölt útját.

— A tervezés alapja — mondja Horváth elvtárs —, hogy a menetirányító állandóan tájékozódjon az állomások elegyhelyzetéről. Hat, esetleg 12 órával előbb megbeszélem a vonal két nagy állomásával, Szombathellyel és Nagykanizsával, valamint a szintén nagyobb elegymennyiséget feldolgozó Zalaegerszeggel és Nagykapornakkal, hogy menynyi a továbbításra váró elegyük, mikorra állítják össze a vonatjukat. A szombathelyi és a nagykanizsai fűtőháztól sorszám szerint kérdezem meg, milyen gépeket adnak — ez közbevetőleg nemcsak a gépek teljesítményének a szempontjából fontos, hanem azért is, mert ismerem a mozdonyvezetőket, tudom, melyik a gépük és milyen munkát várhatok tőlük.

És ami még nélkülözhetetlenebb...

— Ezután a vonali állomásokkal beszélem meg a vonatok sürgősségi sorrendjét, útját, tartózkodási idejét, állomási munkáját, mégpedig mindezt percre kiszámítva. Például tudom, hogy egy tolatós vonat 13.30 órakor jár be Gelse állomásra, s ott két kocsit kell felvennie, akkor megbeszélem az állomással, hogy ezt a műveletet 20 perc alatt kell elvégezniök.

— Különleges gondossággal kell figyelnünk a Pácsony—Oszkó, illetve Oszkó—Püspökmolnári között, a VIII-as tehelési szakaszon dolgozó tológépek munkáját, hogy minél gazdaságosabban tudjuk forgatni a két tológépet, a vonatoknak ne kelljen várni rájuk. Meg kell említeni, hogy azelőtt csak egy tológép dolgozott ezen a szakaszon, a menetirányító javaslatára, hogy ne mondjam, kunyerálására állítottak be még egy gépet, s ezzel mintegy 20—25 százalékkal sikerült növelni a vonal átbocsátóképességét, a vonatok menetideje Szombathelytől Zalaszentiványig az addigi öthat óráról három-három és fél órára csökkent.

— Mindezek az intézkedések — mondja beszélgetésünk végén *Horváth* elvtárs — a pontos, jó tervezés, a gyors elegymozgatás, az éles indítások az állomásokon, a keresztezések jó kihasználása, felemelt sebességek kieszközlése, hozzájárulnak a vonalak átbocsátóképességének a növeléséhez. Nem lehet azonban eléggé sokszor beszélni arról, hogy a legerősebb segítség, a jó együttműködés a szolgálati helyekkel, a forgalmi szolgálattevőkkel, a mozdonyvezetőkkel. Enélkül a leggondosabban kidolgozott terv, a legpontosabban rajzolt „pókháló" is csődöt mond.

Mellékvonalainkon

SIÓFOKTÓL—KAPOSVÁRIG

A *„csicsali vonal"*, amelyen lapunk múlt heti számában indultunk az olvasóval felfedező útra. *Tab* után egyre tekervényesebbé válik, s a vágánygépkocsi olyan keringőzésbe kezd, hogy szinte beleszédül az utas. Még szerencse, hogy Tabtól mindössze öt kilométer

Kapoly,

ahol azért is érdemes megállni, mert ez a kis állomáskezelőség kitűnően érzékelteti, miként pezsdül, gyarapszik a falu és ennek nyomán hogyan nő meg a mellékvonalak jelentősége, lesz a mellékvonal „fővonallá", egyre fontosabb tényezőjévé a vasút életének. Kapolyról az elmúlt két hónapban elküldtek 220 kocsi lenkórót, 10 kocsi kendert, a cukorrépa 100—120 vagonnal lesz, az erdészet a nyári-őszi forgalomban berak vagy 300 kocsi tűzifát, a gabona pedig az év végéig felmegy 200 vagonig. A Terményforgalmi most építtet az állomáson tízvagonos górét, mert nem tudja hová tenni a sok kukoricát, amíg berakják.

És ennyi tenger munka közepén találkozunk a mesehőssel, akire cikkünk első részében utaltunk. *Süveges* Ferenc állomáskezelő, amikor érdeklődünk, hogy megy a munka, panasz és dicsekvés nélkül mondja: „Dolgozunk *Ujévtől Szilveszterig.*" Havonta négyszer kap felváltást, málházója, *Papp* Ferenc ugyanígy. Egyenruhája, mi tagadás, foltos, piszkos, mert nem tudja cserélni. A nyári ruhát még nem kapta meg, az új szövetzubbony pedig csak most lesz időszerű.

— *Nem lenne itt semmi baj* — mondja egyszerűen —, *de a villanyt igazán bevezethetnék. A faluban már mindenütt ég, csak 50 méter drót kellene, hogy az állomáson is kigyulladjon.*

Biztosan sor kerül rá. Süveges elvtárs is megkapja az őt megillető egyenruhát, hiszen sok jele van, hogy a felső vezetés tisztában van a vonal fontosságával, gondoskodik róla, fokozatosan korszerűsíti a szolgálati helyeket, igyekszik könnyíteni munkájukat.

Karádon

például éppen most készül új iparvágány, amely megoldja a rakodási problémákat. A pulzométeres daru átalakítása villanymotorosra szintén folyamatban van. Csak még a szénszerelést kell megoldani, mert az állomáson még mindig lapáttal szerelnek. Képzelhetni, mit jelent három méteres magasságra lapátonkint feldobálni a szenet, amikor Karádon, a vonal közepén minden tehervonat szerel, télen a személyvonatok is. Órákat rabol el egy-egy szerelés és nemcsak a mozdony, meg a vonat személyzetét veszi igénybe, hanem a váltókezelőket is, akik segédkeznek nekik. Remélik, ez is hamarosan megoldódik.

Az állomás így sem dolgozik rosszul, sőt egyes tényezőknél egész kiválóan versenyez. A kocsikihasználásban 110, a berakásban 198, a kirakásnál 194, a kocsimozgatásnál 136 százalékot értek el legutóbb, tehát felülmúlták az élüzemszintet. Csak a 125 százalékos kocsitartózkodást nem sikerül elérni, mert itt kezdődik a tizenöt ezrelékes emelkedő és kevés kocsit tudnak egy-egy vonattal elküldeni.

Felsőmocsolád

dolgozói ugyanezen oknál fogva szintén csak 104 százalékra teljesítették a 110 százalékra vállalt kocsitartózkodást, a kocsikihasználást pedig 102 helyett 86,2 százalékra. Annál jobb. 200 százalékos rakodási teljesítményük. A feladás különben nem túlságosan nagy, négy-öt kocsi naponta, a leadás pedig három-négy vagon. Annál erősebb az utasforgalom. A *Balogh-* és a *Csáki*-brigád párosversenyben bonyolítja le a forgalmat, hol egyik, hol másik van elől.

Mernye

állomáson már „öröm" az élet, mert innen kezdve Kaposvár felé egyszintben van a pálya. A siófok—tabi szakaszon kívül ezen a vonalrészen is virágzik a túlsúlyos mozgalom. Nem mintha a többin nem fordulna elő túlsúly, hiszen ezeken a hullámvasutat utánzó szakaszokon már egy kocsi is túlsúlynak számít. Mernye különben is jó állomás, Tab és Ádánd mellett a legeredményesebben dolgozik, dicséretére legyen mondva *Fenyvesi* István állomásfőnöknek, két forgalmi szolgálattevőjének, két váltókezelőjének, málházójának, akik közül *Szijjártó* elvtárs forgalmi szolgálattevőt és *Ihász* Lajos málházót névszerint is meg kell említeni, mert ők a jók közül is kiemelkednek. Ihász elvtárs érdeme például, hogy a forgalmas állomáson példás a rend és a tisztaság.

Nemrégiben még akadozott itt a kirakás, de ma már három óra alatt kiraknak minden kocsit és már küldik is az üreset, vagy ugyanazt megrakva. Mert bevezették a rakva-rakott mozgalmat is. Augusztusban elérték az élüzem szintet, azóta nem is adják alább. Minden hónapban pontosan megtartják a komplex-brigád értekezletet a szállító felekkel.

Répáspuszta

is arról tanúskodik, hogy az állomás kinőtte a régi ruhát. Irodahelyisége még kisebb, mint az ádándi, a biztosítóberendezés nem is fér el benne, kint egy fabódéban helyezték el, ami eléggé megnehezíti a kezelését. Az iroda és a váróterem bővítésére már megvan a költség egy része, a többit a jövő évre irányozták elő. Ezt az időt most már türelmesen kivárják a répáspusztaiak, akik *Vasadi* Béla állomásfőnök irányításával szorgalmasan végzik munkájukat. A hasonló állomások munkájánál ez annyival bonyodalmasabb, hogy a kaposvári *Gazdasági Vasút* itt keresztezi a nagyvasúti vonalat és jelentős az átrakás.

★

Útunk ezzel véget ért. S ha cikkünk első részének elején meseviláshoz hasonlítottuk a hullámzó csicsali vonalat, amelynek szépnevű, jól dolgozó állomásai vitézül legyőzik a nehézségeket, most vonjuk le a tanulságot, amint az a mese végén szokásos. A tanulság: *nincs ma már mellékvonal, mert megnő a pezsgőéletű ország vasúti forgalmában, mint Erős János a mesében.* Igyekezzünk segíteni növekedését és jól kihasználni erejét.

Szász Ferenc

Levelezői ankét Szombathelyen

Élénk beszélgetés zaja verte fel október 12-én reggel a *szombathelyi* Ady Endre Kultúrotthon csendjét. A Szocialista Vasútért levelezői, olvasói és sajtófelelősei jöttek össze a vasút politikai osztály meghívására, hogy elmondják véleményüket a vasutasok ujságjáról.

Az újság feladata, felelőssége

A megjelenteket a területi bizottság képviselője üdvözölte, majd *Horváth* elvtárs, a politikai osztály munkatársa beszélt a sajtó jelentőségéről. A többi között a következőket mondta: — A lap a vasutasok számára a nyilvános felszólalás, a bírálat és a javaslattétel egyik fóruma. Igazgatóságunk területéről is számosan keresik fel leveleikkel a szerkesztőséget. Elmondják szolgálati helyük eredményeit, hiányosságait és a hiányosságok megszüntetéséhez kérik a segítséget.

Dolgozóink nagy többsége szereti és rendszeresen olvassa a vasutasok hetilapját. Sajnos előfordul egy-egy szolgálati helyen, hogy a sajtófelelős nem tekinti szívügyének a lap olvasótáborának növelését. Nem osztja ki a lapot, nem törődik azzal, hogy a vasutas újságnak előfizetői legyenek, nem érdekli, hogy mi az olvasók véleménye a lapról. Ezt a fontos munkát sokszor sem a pártszervezet, sem az üzemi bizottság nem támogatja. Ezért fordul elő, hogy például az igazgatóság III. osztályán egyetlen előfizetője sincs a lapnak.

A távolabbi helyeket is keressék fel

Pánti Béla elvtárs, az igazgatóság vezetője arról beszélt, hogy a lap már ez idáig is sok segítséget nyújtott munkájához. Megemlítette, hogy nemrégiben megírta a Szocialista Vasútért, hogy Szombathely állomáson sok a géprevárás. A cikk nyomán igyekeztek segíteni a bajon, de segített a vasuti főosztály VII. szakosztálya is, hat gépet kapott Szombathely.

Szó esett már arról — mondotta *Pánti* elvtárs —, hogy keveset foglalkozik a lap igazgatóságunkkal. Nekem is ez a véleményem. De hadd tegyem hozzá, hogy mi sem írunk eleget a lapnak, nem hívjuk fel a szerkesztőség figyelmét egy-egy fontos eseményre.

Pánti elvtárs sok hasznos javaslatot tett a lap munkájának megjavítására. Felhívta a szerkesztőség figyelmét, hogy többet és alaposabban foglalkozzon a középvezetők munkájával, a személyszállítással, a szállítható felekkel. Végül megjegyezte, hogy tűrhetetlennek tartja, hogy az üdülőkben, vonatkísérő helyiségekben nem lehet megtalálni a lapot.

A sajtófelelős munkáját dicsérte *Dancs* elvtárs, a tapolcai fűtőházból. Hatvan állandó előfizetője van a lapnak, de nem csoda, hisz a sajtófelelős sokszor még a lakására is elviszi a dolgozóknak a lapot. Elmondotta, hogy szívesen fordulnak problémájukkal a szerkesztőséghez, mert a közvélemény erejével már sok mindent elintéztek.

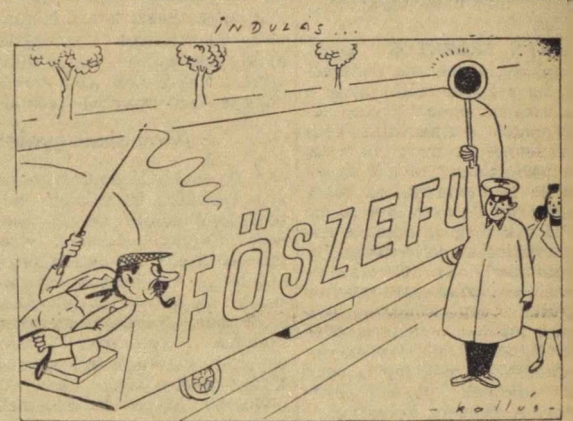
Bognár Károly elvtárs, régi levelezője a lapnak. Nagyrészt az ő lelkes munkájának köszönhető, hogy Tapolca állomás dolgozóinak egy sor problémája megoldódott, mégis az értekezleten szerényen el akarta hárítani a dicséretet. Pedig ő hívta fel a figyelmet a *székesfehérvári* és *pusztaszabolcsi* laktanyák hibáira, amit azóta kijavítottak. Elsősorban az ő érdeme, hogy megoldódott az *ukki* vízdaru problémája, hogy a mosdót használni tudják a tapolcaiak.

Varga József elvtársat, a várpalotai állomásfőnököt, mint az ifjúság nagy barátját ismerik. Ez csendül ki hozzászólásából is, amikor arra kéri a szerkesztőséget, hogy bővítse az „Ifjúsági élet" című rovatot. Elmondotta, hogy a lap több cikkét az oktatásnál felhasználják.

Hoffmann elvtárs *Veszprémvarsányból* arról számolt be, hogy két évvel ezelőtt még nem volt előfizetője a lapnak. Mikor megindult a levelezés és a szerkesztőség a levelek nyomán egyre több segítséget nyújtott a veszprémvarsányiaknak, akkor keresték a dolgozók a lapot és ma számos olvasója van.

Ebenstein Jánosné elvtársnő, *Celldömölk* állomás sajtófelelőse a hozzászólásokból tudta meg, hogy a Szocialista Vasútért nemcsak a vasutasok munkájáról ir, hanem számos olyan probléma megoldásához is segítséget nyújt, ami az újság hasábjain nem lát napvilágot. Mindjárt el is panaszolta, hogy *Pápán* és *Veszprémvarsányban* megszüntették a női laktanyát és ezért sokszor tűrhetetlen viszonyok között látják el a szolgálatukat.

Még sok hozzászólás, hasznos javaslat hangzott el, amit a szerkesztőség megszívlel és a szombathelyi tapasztalatok alapján a politikai osztályok és területi bizottságok segítségével tovább folytatja a levelező- és olvasóankétok megtartását.



Költözik a forgalmista

Gergely József:

BÁLINT

(„Tíz szabad esztendő" című pályázatunkon harmadik díjjal jutalmazott munka)

Egy a gépen, kettő félre és összetol — hangzik Szabó kocsimester kellemetlenül érces hangja és ahogy ezeket mondja, keresztbe néző szemével mérgesen tekint a guruló kocsik után.

Kis tömzsi ember Szabó, ormótlan csizmákba bújtatott görbe lábai „peckesen" támasztják meg felső testét. Kerek fején csálén áll a csősapka. Lefelé csüngő, hosszú bajusza keretbe foglalja előreugró hegyes állát. A görcsös botra erősített jelzőszálót akkurátusan lengeti ide-oda. Fürgébben az anyád... — kiált a teherkocsi lépcsőjén csüngő kúszált hajú, a munka hevében arcán verejtékező vékony, hosszú ember felé. A látszólag félszeg ember: Bálint a kocsirendező nem szól, tűri a szidalmazást. Mit is tehetne? A csontos arcban ülő leányosan kék szemekből látszik, hogy szeretne valami nagyot mondani ennek a felfelé dörzsölődző és lefelé rúgó, mindig és mindenkit bántó dölyfös, „zupás őrmesternek".

Aztán mégse szól, balkezével a kocsi oldalán lévő fogantyúba kapaszkodik. Jobbkezével széles mozdulatokkal egyre adja a hátra jelzést, nyakában bakancsszíjra fűzve, mintegy talizmán fityeg a fényes jelzősip. Még új embernek számít, nemrégen került az állomásra. Eleinte csak tűrte a kocsimester gorombaságait, később meg — megmondta a magáét.

Munkatársai szerették is az igazát védő, katonás magatartású, keménykötésű embert.

A szolgálat nem volt könnyű, még az öregebbek se nagyon értették a módját, hát még ő... A gurítódomb nemrégen épült, jóformán semmi berendezés, a telefonok rosszak, megbízhatatlanok, a pályaudvar csaknem egészen sötét, a saruállítók maguk eszkábált, rozsdás bádoggal fedett bódéi előtt csak a szabadban rakott tüzek világítják meg a teret.

Bálint szorgalommal igyekezett pótolni mindazt, amit a gyakorlat hiánya jelentett. Ahogy múltak az állomáson töltött hónapok, napok, egyre jobban kiismerte magát, elleste a fogásokat, mozdulatokat, tanult, táskájában mindig ott volt a vasutas „biblia": az utasítás.

Mégsem ért el megbecsülést! Az is elkeseritette, hogy a kocsimesternek, ennek a „fenegyereknek" — ahogy a többiek hívták —, sehogysem tudott eleget tenni. Őt is, másokat is, ahol érte, bántalmazta, vagy beárulta. Csak a kocsimestert hallgatták meg, őt — akár igaza volt, akár nem — minden esetben súlyosan felelősségre vonták és megbüntették.

Alig volt megállása Szabótól. Már elhelyezését is kérni akarta.

Egyik este — szolgálat után — a vágányok közt egyedülálló, terebélyes platánfa alatt a feketére kormosodott olajos padon többen üldögéltek. Az idősebbek szájából olcsó cseréppipa csüngött, a fiatalabbak egymásnak adogatták a bádogszelencét, melyből bütykös ujjakkal ügyesen csavarták meg cigarettáikat. A puskahüvelyből készült öngyujtó lángja egymás után lobbant... Beszélgettek. Bálint is elmondta, hogy miért érzékenyebb ő, mint egyik-másik.

A múltba kalandoznak gondolatai és tovább beszél.

— Nekem már sok rosszban volt részem, még gyermek voltam és máris magam kerestem kenyeremet. Apám az 1914-es háborúban pusztult el, hogy hol és mikor, sohasem tudtuk meg. A rövid hír csak annyit közölt: eltűnt. Anyámmal együtt kilencen maradtunk. Én a legidősebb tizéves, a többi kicsi és kisebb. Anyánk fél életét mások mosókonyhájában, teknők fölé görnyedve töltötte. Csak késő este láttuk, amikor a lúgos víz marta, fáradt kezeivel végigsimogatott valamennyiünket és gondosan elosztotta köztünk a keserves munkán szerzett kenyeret. Én mint apró gyermek a jómódú gazdáknál néhány fillérért és egy-egy falat kenyérért pásztorkodtam. Később szabóinasnak szegődtem, az inasévek alatt a mester úr házicselédje is voltam, sokat dolgoztam és keveset ettem. Mikor végre felszabadultam, hosszú évekig munka nélkül jártam a falukat, városokat.

Szerettem a szakmámat és mégis a vasúthoz kényszerültem. Jó szívvel jöttem, de itt is azzal a hanggal, bántó gorombasággal találkoztam, amivel odakint mindeniitt.

Ahogy beszél, valami nagy szomorúság érzik a hangján, a gyermekesen kék szemek olyan semmit se látóan tekintenek a messzeségbe, bennük a múlt és a jelen minden keserűsége. Ugy bizony... mondja egyik is, másik is és a rosszszagú dohányfüstbe burkolt élesvonalú arcokat a budai hegyek mögött megbújni készülő nap aranysárga sugarai világítják meg.

★

A felszabadulás falujában — Vecsésen érte Bálintot. Néhány nap múlva már azon töprengett, hogy miként lehetne eljutni munkahelyére, na meg hogy mi van a többiekkel? Hová, merre sodorta őket a háború és hogy mi van az állomással, megvan-e?

Alig indult meg a forgalom, máris ment — szolgálatba. Egy szovjet katonai autó hozta fel Pestre. Barátságos, pirosarcú katonák segítették fel batyúját és hosszú szopókás cigarettával kínálták...

Az állomást bizony megviselte a háború. Az élet csak nehezen indult... Az első időben forgalom majdnem semmi, a helyreállító munkákban segített hát. Sok új embert ismert meg, akiket a közös sors, a közös célért való küzdelem kapcsolt össze. Szabó kocsimestert — elfújta a háború szele.

Az első hetekben történt. — A legszükségesebb vágányok és váltók helyreállítása után a főnökség egy értekezletet hívott össze, melynek célja a forgalom felvétele és a szolgálat megszervezése volt. Uramfia mi történt? Váltóőrök, kocsirendezők, saruállítók véleményét meghallgatták...

Ő is, mint az állomás „veteránja", régi gyakorlott dolgozójaként szólt hozzá a kérdésekhez. Javaslatát, kezdeményezéseit szívesen fogadták, alkalmazták. Ez növelte önbizalmát, munkakedvét. Hamarosan kitűnt, mindenhol ott volt, fáradtságot nem ismerve dolgozott.

Nemsokára kocsimester lett. Rábízták a II-es brigád vezetését. Most már volt célja: nevelni, irányítani és bebizonyítani azt, hogy a vasútnál is lehet kiabálás, gorombaság nélkül dolgozni. Sokat foglalkozott a fiatalokkal, segítette őket, s az eredmény mutatkozott is. A II-es brigád gyakran szerepelt a versenytáblán az elsők között. Bálint versenylendülete magával ragadta az egész brigádot. A brigád guritó előmunkását, a konok Horváth Ferit is ő nevelte, gyúrta, fejlesztette, megszerettette vele a munkaversenyt és megismertette annak jelentőségét.

A II-es brigád egyre erősebb lett!

★

Egy koratavaszi reggelen lakóhelyéről útban volt az állomás felé. Rákosvárostól gyalog, kezében kézitáskájával közeledett. Ahogy bandukolt éles, veszélyt jelző sípjelzéseket hallott. Pillanatok alatt felismerte a helyzetet. Látta, hogy egy bejáró vonat szétszakadt és a leszakadt vonatrész az esésben lévő pályán gyorsan követi a megállni készülő, egyre jobban fékező első részt. Nem sok ideje volt a gondolkodásra. Élete, testi épsége veszélyeztetésével, bátran, fürgén ugrott fel a mellette gördülő leszakadt rész egyik kocsijának fékállására és „bravuros" ügyességgel hárította el a balesetet.

Az állomáson napokig beszéltek róla, pénzjutalomra is felterjesztették, az újságok irtak róla, ezt is beirták Bálint többi jó pontjai közé. Most már mindenki ismerte az állomáson, fent és lent egyaránt számitottak rá. Mindig jókedvűen dolgozott, csak az törte le, ha a munkaversenyben a II-es brigád egyszer-egyszer lemaradt.

Ilyenkor szinte „félt" hazamenni, mert harmadik gimnazista fia, jeles tanuló, hosszú, vékony, halványképű gyerek, aki ha a II-es brigád — apja brigádja — csak egyszer is lemaradt a versenyben, szigorúan „felelősségre vonta". Bálint ilyenkor aztán hiába igazolt, beszélt, a gyerek nem fogadott el magyarázatot.

Már újból első helyen állt a II-es brigád. Bálint éppen nagy munkában volt. A vonatfogadó vágányok tele szerelvényekkel... Egymást érték a vonatok. Ekkor arról értesült, hogy az irodára hivatják. Nem szívesen hagyta el munkahelyét, de mégis ment... Ott egy nagy kék, hivatalos borítékot adtak át neki, melyen nyomtatott betűkkel, világosan, tisztán az ő neve állt. Mély szebéből előkotorászta csontnyelű bicskáját és gondosan bontogatni kezdte. A levélben néhány sorban az állt, hogy a vasutasnapi ünnepségen családjával együtt jelenjen meg. Sugárzó arccal, boldogan gyürte zsebre a meghivót, örömében szólni sem tudott. Hetykén fejére illesztette huszársapkáját és az összecsavart piros jelzőszálóval hóna alatt elindult vissza a vágányok közé.

★

A vasutasnapi ünnepség után se vége, se hossza nem volt a beszédnek. Szolgálat előtt és után úgy gyültek köré emberei, mint a kotlós körül a kiscsirkék és ő csak mesélt, mesélt az ünnepélyről, a vacsoráról, az előadásról és mindenről, amit ott látott. Mellén már ott fénylett jó munkájának jutalma, a „Kiváló vasutas" jelvény. A körülállók érdeklődéssel hallgatták többek közt azt is, hogy milyen jó érzés volt a kiváló és kitüntetett vasutasok között hallani a nevét. Na meg az a pillanat, amikor a miniszter elvtárs átadta neki a kitüntetést és a pénzjutalmat, és ahogy megszorította, neki, a kocsirendezőnek, a munkában edzett, olajmarta, kérges kezét.

Ahogy ezeket mondja, a kissé fáradt fényű, kék szemekben az öröm, hála és a megelégedés könnye csillan.

„A legjobbakat válasszuk a szakszervezeti bizottságba"

Néhány nappal ezelőtt új dekorációk jelentek meg a szombathelyi állomás irodahelyiségei előtt, a perronon. Jól sikerült, ötletes képek és feliratok mutatták be, milyen munkát végzett az utóbbi években a szakszervezet. *Vári László* elvtárs, területi munkásellátási felelős megrajzolta az új orvosi rendelőt, az üzemi konyhát, a kerékpártárolót, a könyvtárat, a villanytargoncákat, sőt megrajzolta *Szanyi János* hivatalsegéd és a többiek jutalomüdültetését, az új labdarúgó- és tekejáték-felszerelést és a tábla fölé széles feliratot festett: *„A legjobb dolgozókat válasszuk a szakszervezeti bizottságokba, akik szívükön viselik a dolgozók érdekvédelmét."*

Szombathely állomáson — és más helyeken is — előrehozott szakszervezeti választásokat tartanak ezekben a napokban, hogy az itt szerzett tapasztalatok alapján kerülhessen sor a többi választásra. Ezúttal nem a választások tapasztalatairól kívánunk beszámolni — erről csak annyit, hogy szinte az állomás valamennyi dolgozója már az előkészületek munkájából is kivette a részét, és ezzel hozzájárult ahhoz, hogy az eddig lezajlott csoportbizalmi és műhelybizottsági választások nagyrészt várakozáson felül sikerültek. Most inkább a választások hangulatáról próbáljunk néhány képet felvillantani.

★

Vecsei Andrásné ötödször választotta meg csoportja. A csoportértekezleten, miután *Vecseiné* beszámolt munkájáról, sokan felszólaltak a csoporttagok közül. *Gyűrűs* elvtárs a csoport tagdíjmoráljáról beszélt és még alig fejezte be mondanivalóját, amikor özv. *Ruzsás Sándorné* kért szót.

— Nem lehet csodálkozni — mondotta —, hogy csoportunk minden tagja készséggel fizeti járulékát, hiszen talán tizenhetünk közül senki sincs, aki valamilyen formában ne kapta volna vissza a befizetett összeget. Nekem két gyermekemet gondozzák a napköziben, a bizalmi elvtársnő gyermekével együtt. Csoportunkból öten voltak üdülni, öten rendkívüli segélyt kaptak és biztos, hogy a jó versenymunkának nagy része van abban, hogy minden hónapban prémiumban részesülünk. Most, a választási műszakban a mi csoportunk versenyre hívta az összes igazgatóság VSZTO ügyintéző csoportját.

Mátrai Dezső elvtárs arról beszélt, hogy Vecsei elvtársnőnél nem fordult még elő, hogy ne folytatott volna gyors környezettanulmányt, ha valaki segélyt kért.

A csoport tagjainak javaslatára, miután a tagok száma meghaladja a tizet, munkavédelmi felügyelőt és TT-felelőst választottak, úgyhogy a csoport most már még jobban megerősödve indul a további munkának.

Ugyanígy sikeres volt a választások következő lépése, a műhelybizottsági választás. A kereskedelmi dolgozók műhelybizottságának tagjai *Pintér Béla* elvtársat választották ismét elnöküknek, aki már tíz éve tölt be szakszervezeti funkciót és négy év óta műhelybizottsági elnök.

— Javítanivaló mindig akad egy műhelybizottság munkájában — mondotta *Pintér* elvtárs. — Az elmúlt két évben sokat javult ugyan a munkánk, a tagdíjmorál 60 százalékról 97 százalékra emelkedett, ma már nincs szervezetlen kereskedelmi dolgozónk. Az eredmények visszatükröződnek abban is, hogy kereskedelmi szolgálatunk sok új létesítménnyel gazdagodott. Villanytargoncákat, fürdőt, két élkezőhelyiséget, önálló sportpályát kaptunk, különösen jó eredményeket értünk el a párosversenymozgalomban. De bizony nem beszélhetünk jó eredményekről a kultúrmunkában és az újítómozgalomban. Felfrissült műhelybizottságunk legfontosabb feladata, hogy az újítómozgalmat fellendítse és új életet öntsön a kultúrmunkába. Erre kötelezi az újraválasztott műhelybizottságot a tagság bizalma, ragaszkodása.

VITA

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

A szakszervezetnek, mint érdekvédelmi szervnek, egyik fontos feladata, hogy a dolgozók jólétét emelje. Ennek érdekében szervezi és irányítja a munkaversenyt, ezért teszi a dolgozók közös ügyévé a termelékenység emelését, a tervek teljesítését. Emiatt szólítja harcba a dolgozókat az önköltségcsökkentésért, a selejt kiküszöböléséért, a munkafegyelem megszilárdításáért, a minőségi munka végzéséért, a technika fejlesztéséért.

A szakszervezet anyagi juttatásokban is részesíti tagjait. Állomásunkon például a harmadik negyedévben 14 esetben fizettünk ki szülési, házassági és halálozási segélyt 2190 forint értékben. Az év folyamán 82 szakszervezeti tag vagy hozzátartozója részesült kedvezményes üdülésben, a nyáron négy dolgozónk gyermekét küldtük kéthetes nyaralásra. Megszerveztük a dolgozók kedvezményes üzemi étkeztetését, ahol 40—50 dolgozó étkezik. *Ragács Istvánnak* 300, *Kovács Sándornak* 250, *Kurucz Istvánnak* 300 forint rendkívüli segélyt utalványoztunk. A harmadik negyedévben ezenkívül 34 dolgozónk részesült 8850 forint rendkívüli segélyben.

Ez azonban nem minden. Segítséget adunk a szervezett dolgozók ügyes-bajos problémáinak intézéséhez is. *Szabó V. János* kocsirendező és *Kovács Károly* raktári munkás az üzemi bizottság javaslatára kapott házépítési kölcsönt. A szakszervezet segítette hozzá *Száraz Istvánnét*, hogy egy évre visszamenőleg megkaphassa elmaradt családi pótlékát.

El kell ismerni azonban, hogy a szakszervezeti tagsággal járó előnyök, juttatások ismertetése egymagában nem elegendő. Ha csak ezekért lép be a dolgozó a szakszervezetbe és nem ismeri, nem értékeli kellőképpen a szakszervezet társadalmi szerepét, úgy érzi magát, mint akit csalétekkel fogtak meg, s persze, így gyakran csalódik is. Csak azok a dolgozók lesznek szakszervezetünk hasznos tagjai, akik ismerik a szakszervezet szerepét, ismerik a szakszervezeti munkát és célkitűzéseit.

Péntek Albert
Bp. Józsefváros állomás ÜB-elnöke

A dorogi vonal átbocsátóképességének növeléséért, az elegytovábbítás gyorsításáért versenyeznek Óbudán

A 3432-es éppen kihaladt az állomásról, a 3437-esnek most adnak kijáratot, az ötödik vágányon egy BEV szerelvény áll indulásra készen, a bejárati jelzőnél pedig a gázgyári menet vár engedélyre. Élénk a forgalom Óbuda állomáson. Mint *Somogyi István* állomásfőnök mondja, az *újpesti híd megnyitása óta 30 százalékkal növekedett az elegyáramlás.*

A forgalom növekedését nem panaszképpen említegetik az állomáson, ellenkezőleg: *a feladatkör bővülése valósággal új vért öntött az állomás életébe,*

felpezsdítette a munkaversenyt.

Két olyan versenyformával is találkoztunk, amelyeket az új feladatok hívtak életre. Az egyik a ferencvárosi és a rákosrendezői vonatok tiszta összeállítása. Amióta Óbuda rendezi a Dorogról érkező és Rákosrendezőre, illetve Ferencvárosba továbbítandó elegyet, csak egyszer fordult elő, hogy rossz helyre soroztak egy kocsit. A tiszta vonatok összeállítása azzal az előnnyel is járt, hogy bővült a tolatásvezetők helyismerete. Eleinte könyvből kellett utánanézniök, milyen elegyet melyik vonatba kell sorozni, ma már ismerik az állomások földrajzi fekvését.

A másik versenyt a forgalmi szolgálattevők kezdték. Ennek az a célja, hogy *egyetlen vonatot se kelljen feltartóztatni.*

Óbuda forgalmi szolgálattevői legalább két órával az érkezés előtt foglalkoznak a várt vonat fogadásának biztosításával. Az őszi nagy forgalomban nem is fordult elő egyszer sem, hogy dorogi szénvonatot fel kellett volna tartóztatni.

A többi versenypont teljesítésénél sem kell szégyenkezniök. Az élüzem szintet csak a kocsimozgatási egységidőnél nem érték el. Még pedig azért, mert 324-es sorozatú tartalékuk helyett 326-os, kézifékes gépet kaptak s ez átmenetileg, amíg nem tettek szert megfelelő gyakorlatra, visszavetette a lökéssorozatos síktolatásban elért eredményeiket. Most már — különösen amióta a mozdonyon állandó, a kocsirendező brigádokkal összeszokott személyzet teljesít szolgálatot — ismét „egyenesbe kerültek". Legutóbb 100,5 százalékra teljesítették kocsimozgatási egységidejüket.

Óbuda állomás több nagy ipartelepet szolgál ki, köztük a *Gázgyárat*, az *Épületelemgyárat*, a *Bécsi úti téglagyárat*, s valamennyi üzemmel komplex brigád-szerződésben áll. Ennek köszönhető, hogy a rakodási egységidő teljesítésében legtöbbször túlszárnyalják a 112 százalékot. De a

jó együttműködést

talán még élénkebben bizonyítja, hogy a két legnagyobb kocsiigényes vállalat, az Épületelemgyár és a Téglagyár *megszervezte a vasárnapi rakodást* (a Gázgyár is a hét minden napján rakodik).

A munkaverseny felélénkítésének, az őszi forgalom szempontjainak megfelelően átdolgozott komplexbrigád-szerződéseknek az a célja, hogy az állomás is hozzájáruljon *a kocsiforduló idő megrövidítéséhez, a dorogi vonal átbocsátóképességének növeléséhez és az elegytovábbítás meggyorsításához.* Alátámasztja ezt a törekvést a BEV vonalfőnökségével és Filatorigát állomással kötött komplexbrigád-szerződés is. Óbuda állomás naponta mintegy 300 kocsit vesz át a BEV vonaláról, illetve ad át Filatorigát állomásnak. A BEV elegyek átlagos tartózkodási ideje legfeljebb két óra, úgyhogy

gyors, folyamatos az elegycsere.

A munka szeretete, a versenyszellem ébrentartása jellemzi Óbuda munkáját. És még valami: az öntevékenység. Az óbudai vasutasoknak is vannak problémáik, de ezeket legtöbbször sikerült megoldaniok a maguk erejéből. Jellemző például, hogy az egyébként kicsiny felvételi épületben a helyiségek átcsoportosításával pihenő helyet biztosítottak a vonatkísérőknek s örömmel újságolták, hogy tavaszra öltözőnek, zuhanyozónak is szorítanak helyet. A helyesen értelmezett önállóság sok nehézségen segítette át az állomás dolgozóit, különösen az újpesti híd megnyitása óta, mióta az állomás lényegében a dorogi medence kapujává vált.

Oldják meg a csornaiak problémáját

Ragyogó tisztaság, nagy forgalom fogadja a látogatót *Csorna* állomáson. A második negyedévben a sok nehézség ellenére is elnyerték az élüzem-címet. Mit kellene tenni, hogy megkönnyítsük a csornaiak munkáját?

Szükség lenne az állomás teljes kiépítésére. Előfordul, hogy a pápai személynek 1—1 és fél órát kell nyílt pályán állnia, mert vágányhiány miatt nem fér be az állomásra. Ez persze nem megy máról holnapra. De vannak olyan problémák, amelyeket hamarabb meg lehet oldani.

Többet kellene törődni a dolgozók jogos panaszainak orvoslásával. A fűtőházban egészségtelen, piszkos helyen öltözködnek a dolgozók, pedig akadna jobb hely is kis befektetéssel. Illetékesek már többször megvizsgálták, igazat adtak a fűtőháziaknak, csak éppen nem orvosolták a bajt.

Sopronban hever egy daru. A dolgozók a gépszerelés gazdaságosabbá és könnyebbé tétele érdekében kérték, hogy adják a darut az állomásnak. Nem kapták meg. Hogy miért, senki sem tudja.

Azt is kifogásolják, hogy kevés szappant kapnak, pedig a pakura nagyon piszkít. Bajok vannak a ruhael'átással is. Akad olyan dolgozó, aki még a tavalyelőtti illetményruháját sem kapta meg.

ifj. Billisich Antal

Hibák a versenynyilvánosságban és az értékelésben

Az őszi forgalmi verseny mind nagyobb méretekben bontakozik ki. A szolgálati helyek többsége nagy súlyt helyez a versenyre, a legtöbb helyen pontosan értékelik a dolgozók teljesítményeit és a legszélesebb nyilvánosságot biztosítják a versenynek. *Vannak azonban olyan szolgálati helyek, ahol az értékelés nem kielégítő, s nincs a versenynek megfelelő nyilvánossága.* A legutóbbi ellenőrzés alkalmával kiderült például, hogy a *dorogi fűtőháznál* a teljesítményértékelő nem ismeri a versenynek a hivatalos lap 32. számában közölt feltételeit sem, ennek következtében a teljesítményeket rendszertelenül, hiányosan jegyzi fel és nincs nyilvántartása az élenjáró dolgozókról, nem fordít kellő gondot a teljesítmények értékelésére.

A *váci kereskedelmi szolgálatnál* az ellenőrzés alkalmával több olyan dolgozót találtak, akik teljesítményeikkel már régen kiérdemelték volna a kiváló dolgozó címet, de értékelés hiányában nem juthattak hozzá. Vannak olyan szolgálati helyek is, ahol a dolgozók nem ismerik „az *őszi forgalom legjobb dolgozója*" cím elnyeréséért folyó verseny feltételeit. Ilyenek Székesfehérvár fűtőház, Pusztaszabolcs fűtőház, Tokod állomás, Vác állomás kereskedelmi részlege, Vác fűtőház. Ezeken a helyeken a vezetők kövessenek el mindent, hogy a dolgozók a verseny feltételeinek ismeretében eredményesen harcolhassanak a megtisztelő cím elnyeréséért. Kövessék az *esztergomi* pályafenntartási főnökség példáját, ahol a helyes felvilágosítás következtében mindenki ismeri az őszi forgalmi verseny célkitűzéseit és lendületesen dolgozik az őszi forgalom legjobb dolgozója címért.

A verseny nyilvánossága technikailag minden szolgálati helyen biztosított, de számos szolgálati hely nemtörődömségből, kényelemből elhanyagolja az eredmények nyilvánosságrahozatalát. Szembetűnően elhanyagolják a versenynyilvánosságot *Pusztaszabolcs* fűtőháznál. *Dorog* állomás dolgozói még az év elején megtették vállalásaikat, teljesítményi lapjaikat azonban február óta csak a teljesítményértékelő vezeti, a dolgozók mit sem tudnak arról, hogyan teljesítették a vállalásokat. A szolgálati vezetők gondoskodjanak róla, hogy megjavuljon a versenynyilvánosság és lendítője legyen a felajánlások teljesítésének.

Akik előtt naponta bővül a világ

Minden kedden és pénteken, délután négy órakor kezdődik a *Landler Jenő Járműjavítóban* a dolgozók általános iskolája. A szakszervezet legbarátságosabb helyiségét, a műszaki kört bocsátotta az iskola rendelkezésére.

Elsőnek *Tinka György* érkezik.

— *Azt hiszem, még a királyfiak sem jártak ilyen szép iskolába* — mondja nevetve. Aztán elkomolyodik. — Egyrészt szép ez, de megvan ennek a másik oldala is... Amikor belépek ebbe a terembe, mindig eszembe jut a gyermekkorom, amikor nem mehettem iskolába...

Már jónéhányan állnak körülöttünk, hallgatják a beszélgetést.

— *Most éljük a második gyerekkort...*

— Talán nem is örül neki Tinka bátyám? Én is negyvenkét éves vagyok már — mondja nevetve *Varga Kálmán*, asztalos csoportvezető. — Tinka bátyám hány éves?

— Én már ötvenhat vagyok... Ha minden jól megy, mire hatvanéves leszek, elvégzem az általános iskolát.

— *Előbb is elvégzi, Tinka elvtárs* — szólal meg *Vértes Lajos* tanító, a hátunk mögött.

Néhány perc múlva mindenki a helyén ül. Ki kell használni minden percet, mert háromhónaponkint kell vizsgázni egy osztály anyagából.

— Ma felelés lesz — mondja a tanító. — Átismételjük a fizikát, a mértant és a számtant... No, hogy is állunk a százalékszámítással? A multkor nem ment mindenkinek...

Kövesi János, az ötvenéves művezető már jelentkezik is.

— Tessék, jöjjön a táblához.

A többi figyelemmel kíséri Kövesi elvtárs munkáját. Nézik a házi feladatot, van, aki javít, mert nem jól „sikerült" a példa. Nem hallani mást, csak a kréta nyikorgását.

— *Az enyém jó* — mondja valaki nagyon halkan, örömmel.

A mértanórán a négyzetes gúla köbtartalmának és felszínének számítását ismételik. A tanítónak minden percet gazdaságosan kell beosztani, mert a két óra nagyon hamar elszalad és legtöbben utaznak haza a határórás vonattal.

— *Huszonnégy tanulónk van* — mondja Vértes elvtárs, az első óra utáni rövidke szünetben. — Van ötödikes is, nyolcadikos is. Az anyag tehát még itt sem azonos, de azt tapasztalom, hogy az ötödikesek éppúgy figyelnek akkor is, amikor a nyolcadikosok anyagát beszéljük meg. Remélem, mind a huszonnégyen jól fognak vizsgázni.

A tanulók többsége negyven és ötven között jár. *Kocsi Gáspár* DISZ-tag a legfiatalabb, az iskola gyerekének hívják.

Igen kedvelt tárgy a magyar nyelvtan, a történelem és a földrajz. A tanulók nemcsak a tankönyvet olvassák el, hanem más könyveket is.

Mindannyiuk véleményét fejezi ki *Weszeli József* elvtárs, az V. osztály főnöke:

— Nem azért tanulunk elsősorban, hogy bizonyítványt kapjunk, hanem azért, mert így bővül körülöttünk a világ. Minden óra után jóleső érzéssel megyünk haza, mert gazdagabbak lettünk a tudás egy kis részecskéjével.

NEGYVEN ESZTENDŐ

Vácrátót és Galgamácsa között, a mogyorósi nagy bevágásnál dolgozik Boros János főpályamester. Alacsony, jóerőben lévő ember. Mozgékonyságát a húszesztendős is megirigyelhetti.

A munkáról beszélgetünk. Hogyan halad a nagy bevágás? Aprólékosan elmagyaráz mindent. Beszélgetés közben csak úgy mellékesen megemlíti, hogy nagy ünnepe van. Ma negyven éve, hogy a vasúthoz került.

Negyven évi szolgálat! Nehéz volna felsorolni, hol, merre szolgált a négy évtized alatt. Kisegítő fékezőként került a vasúthoz, de néhány hét múltán átkerült a pályafenntartáshoz. Azóta a sínek birodalmában él.

Egyszer — tizenöt esztendeje is van már — két hétig az ágyat nyomta, tüszős mandulagyulladása volt. Sem azóta, sem azelőtt, egyetlen napot, egyetlen órát sem hiányzott a munkahelyéről.

Régóta pályamester. Mint mondja, egy ezredre való ember szolgált már a keze alatt. Szerinte nincs nossz munkás. Mindenkit meg lehet tanítani a munka szeretetére.

— Sohasem hagytam szó nélkül, ha valaki hanyagságból, nemtörődömségből bajt okozott. Büszke vagyok rá, hogy azok az emberek, akiket én tanítottam a pályamunkára, most is vasutasok, nem széledtek szét, hűségesek maradtak — mondja.

A hűségről beszélünk, melynek igen szép példája a negyven évi szolgálat.

— 1944. novemberében Hatvanban már közelről hallatszott a szovjet csapatok ágyúzása. A szakaszmérnök rámparancsolt hogy menjek nyugatra. Kijelentettem: maradok. Az oroszoknál nem lesz főpályamester — mondotta. — Annyi baj legyen, válaszoltam, a munkám után megélek majd.

November 27-én, a város felszabadulása után egy szovjet főhadnagy keresett fel. Főpályamester elvtárs, építsünk vasutat, hozzuk rendbe a vízházat — mondotta. — Főpályamesternek nevezett.

Két előmunkása, Szücs József és Szabó Albert segítségével toborozták az embereket, nekiláttak a munkának. Hatvanban 184 kitérő közül csak három maradt épen, a vágányzat felrobbantva. Mégis gyorsan haladt a munka.

Vörös János felett elsuhantak az évek, az évtizedek, de még jó néhány dolgos év áll előtte.

— Ha előlről kezdeném, újra a vasutat választanám — mondja búcsúzóul.

Z. D.

PÉLDÁS SZOLGÁLATTÉTELÉRŐL ISMERIK



Vác állomás létszámába tartozik Kiss Irén jegyvizsgáló, aki négy esztendeje példásan látja el szolgálatát.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Sok hasznosat tanultam a DISZ-titkári tanfolyamon

Ilyenkor már csöndes a Balaton partja. Az üdülők abiakain leengedett redőnyök hirdetik: nincsenek lakók, vége a nyárnak. A *zamárdi* parton is csak a szél csavarog, kószál a magányos házak között. De nicsak, honnan teremtek itt ezek a fiatalok, dacolva a csípős széllel? Csak nem fürödni kerekedett kedvük? Borzongtatóan tarajozik a nagy víztükör, mintha azt mondaná: fürdésről szó sem lehet. Nem is fürödni akarnak a fiatalok, van más szórakozás is a Balaton partján. Nagyszerűen lehet például számháborúzni a zamárdi dombokon. Ezek a fiatalok is számháborút játszanak: hangosan kiáltva szökellnek előre a támadók, *„elkeseredetten"* küzdenek a védők. Valamennyiükön kék vasutas munkásruha.

A *„hadi ösvényt"* járó diszesek a zamárdi vasutas DISZ-titkári tanfolyam hallgatói. Mintegy 60 DISZ-titkár gyűlt itt össze az ország minden tájáról, hogy két héten át tapasztalatokat gyűjtsön arról, hogyan lehet élénk, színvonalas szervezeti életet teremteni a DISZ-szervezetekben. Az iskola elméleti és gyakorlati képzést ad

Mindenki új tervekkel tér haza

Előadásokat hallgatnak *a DISZ-szervezetek feladatairól, a hazafias nevelésről, a nemzetközi helyzetről, a DISZ-csoportok munkájáról, a DISZ vezetéséről, irányításáról, a sport- és kultúrmunkáról, a propagandáról és a szemléltető agitációról.* Az előadások után áttanulmányozzák a témával kapcsolatos párt- és DISZ-határozatokat, különböző irodalmakat, majd csoportos foglalkozáson megvitatják a tanulságokat.

Az elméleti órákat a gyakorlati foglalkozások követik. Ilyenkor *sportolnak, rövid kultúrműsort tanulnak és adnak elő, szabadtéri és teremjátékokat gyakorolnak, hogy hazatérve, mindezt felhasználják a DISZ-szervezetek munkájában.* (Ilyen gyakorlati foglalkozás volt a hadijáték is). Nem csoda, hogy az iskola valamennyi fiatal tetszését megnyerte és egybehangzóan mondják véleményüket: *nem bántam meg, hogy eljöttem, nagyon sok hasznosat tanultam.*

Tóth Mihály, a szajoli pályafenntartási főnökség DISZ-titkára mondotta:

— Itt értettem meg a gondosan készített munkaterv jelentőségét. Hazatérve, a vezetőséggel együtt részletes munkatervben határozzuk majd meg a feladatokat. Szerepelni fog tervünkben egy DISZ-brigád létrehozása, mert jelenleg két brigádunk is van, többnyire fiatalokból, DISZ-tagokból áll, de DISZ-brigádunk nincs. *Az iskolán megértettem a DISZ-brigádok jelentőségét.*

— Több figyelmet fordítunk majd a kultúr- és sportmunkára is. Nagyon hasznos volt az itt szerzett gyakorlati tapasztalat, melyet felhasználva, odahaza *házi asztalitenisz-bajnokságot és kultúrbrigádot szervezünk.*

A könyv a legjobb barát

Pongó Béla, az Északi Járműjavító VIII b. osztályának DISZ-titkára sok más között a Petőfi-iskola segítéséhez vont le hasznos tanulságokat.

— A tanulást megkönnyíti a könyvtár, de nálunk sokan nem használják, mert nincs kedvük eljárni a kultúrotthonba. Itt hallottam, hogy máshol bevált a *„kiskönyvtár"* létesítése. Ilyet mi is megvalósíthatunk az osztálvon. *A központi könyvtárból lehozunk könyveket, egy elvtársat megbízunk kezelésével és így helyben mindenki hozzájuthat majd jó olvasni valókhoz. A Petőfi-iskola egy-egy anyagához kapcsolódó szépirodalmi könyvekről ankétokat és megbeszéléseket is fogunk tartani.*

— Szervezünk majd közös színház-, mozi- és múzeumlátogatásokat is. Ennek hasznosságáról is itt az iskolán győződtem meg. A legfőbb tanulság azonban az volt számomra, hogy megtanultam: *a DISZ-titkár harcoljon a fiatalok jogos követeléseinek teljesítéséért, a diszesek igazáért.* Eddig nemigen mertem ilyesmiért síkraszállni. Megtörtént például, hogy a fiatalok jutalmazásánál nem vették figyelembe a DISZ-titkár véleményét, s emiatt arra méltatlan kapott jutalmat, jól dolgozó ifjúmunkásokat pedig mellőztek. Bízom abban, hogy e gyakorlat helytelenségéről most majd sikerül meggyőznöm az illetékeseket.

„Most már tudom mit kell tennem..."

Balassagyarmat állomás új DISZ-titkára, *Strihó János*, mindössze néhány hete kapta fontos pártmegbizatását, a pártvezetőség és a DISZ-taggyülés bizalmából, de csak itt az iskolán ismerte meg a DISZ-titkár feladatait.

— Jóformán még a szervezeti kérdéseket sem ismertem. Csak pártmunkámban szerzett tapasztalataimra támaszkodtam, de nem ismertem a DISZ sajátos, sokrétű feladatait. *Most már tudom, mit kell tenni szervezetünknek a munkaverseny fokozásáért, a technika fejlesztéséért, a vidám szervezeti élet megteremtéséért. És megtanultam azt is, hogyan neveljük a fiatalokat a párt iránti hűségre, hazafiságra.*

— DISZ-munka eddig csak papíron volt nálunk. Az iskolán rájöttem az okára. *Nálunk nem dolgozott a vezetőség. Legfontosabb feladatom lesz a vezetőség aktivizálása, a kollektív vezetés megteremtése, a DISZ-csoportok megalakítása.*

Néhány nap múlva befejeződik a tanfolyam. Sokan sajnálják, szívesen maradnának még egy-két hetet. De ez — természetesen — nem lehetséges, hiszen már készülődnek az új tanfolyam hallgatói, akik szintén sok hasznosat tanulnak majd a zamárdi DISZ-iskolán.

Jól bevált a csoportos konzultáció

Propagandistáink megértették, hogy az oktatás sikere elsősorban az ő felkészülésükön, tanulásukon múlik. Éppen ezért időben hozzákezdtek a tananyag tanulmányozásához és megismerkedtek az üzem gazdasági, politikai feladataival, hogy az anyagot össze tudják kapcsolni a gyakorlattal, az eleven élettel.

Szeptember 23-án például *csoportos konzultáción vitatták meg a nehezebb elvi kérdéseket.* Ezen a csoportos konzultáción részt vett a politikai osztály mellett működő Elméleti Tanács tagja is, aki számos kérdésre adott választ és a pártoktatás néhány igen jó módszerével is megismertette a propagandistákat. A csoportos konzultáció igen hasznos volt, ezért elhatároztuk, hogy az új oktatási év alatt gyakran tartunk hasonlókat propagandistáink részére.

Biczó Ferenc
párttitkár
Celldömölk állomás

A legtisztább mozdonyért

Szeptember 22-én a szombathelyi fűtőház DISZ szervezetének helyiségében ünnepélyesen szerződést kötöttek a fűtőházi diszesek a kismozdonyok rendszeres ápolásával. A szerződő felek kötelezték magukat arra, hogy: 1. *A műszaki felügyeleti közegek beosztott mozdonyain az eddigi havi egy vizsgálat helyett kettőt tartanak* és e fokozott felügyelettel biztosítják a jobb karbantartást, a gépek nagyobb tisztaságát. 2. Minden hó 25-e és 30-a között a műszaki felügyeleti közegek *értékelik sorozatonként a legtisztább és legjobban karbantartott mozdonyt, melyre a DISZ-szervezet elhelyezi a „Fűtőházunk legtisztább mozdonya" feliratú táblát.* 3. A DISZ-szervezet *a negyedik negyedév végén megjutalmazza a legtisztább és a legjobban karbantartott mozdony személyzetét.*

A szocialista szerződés december 31-éig érvényes, de a szerződő felek megállapodtak abban, hogy a gyakorlati tapasztalatok felhasználásával legkésőbb 1956. január 15-ig új szerződést kötnek az 1956-os évre.

Mösslinger Kurt
DISZ-titkár

A kecskeméti vasutas sportéletről

Kecskemét, a „hírös város" megkülönböztető jelzőjét semmiesetre sem sportéletéről kaphatta, legkevésbé pedig vasutas sportjáról. A városban szeretik a sportot, de ez a szeretet, — legalábbis egyelőre — nem mutatkozik az eredményekben.

Kecskemét állomás dolgozói derekasan helytállnak az utóbbi években erősen megnövekedett forgalmi követelményeknek, de sportéletről ugyanezt nem lehet elmondani.

A helybeli Törekvés SK csak négy szakosztályt — kerékpáros, teke, tenisz, labdarúgó — működtet. Az aktív sportolók száma mindössze 130 fő. Néhány évvel ezelőtt még kilenc szakosztály működött, de ez a létszám 1949-ben a mairól csökkent.

— Nehéz a szolgálat, sok az elfoglaltság, ezért marad kevesebb idő a sportolásra — magyarázza a szakosztály-csökkenést Tóth József, a sportkör elnöke.

Az elnök azonban érzi, hogy az indokolás nem teljesen kielégítő, s ezért hamarosan bővebb magyarázatot is ad.

Ebből kitűnik, hogy a vezetésben is hibák voltak. Tóth József csak az év augusztus elseje óta vezeti a sportkört, előtte hat éven keresztül Lengyel Márton volt, aki vonalon teljesít szolgálatot, s így kevés ideje maradt ahhoz, hogy alaposan kezébe vegye a helybeli vasutasok sportéletének irányítását. Maguk a sportolók pedig lassan elmaradoztak az edzésekről, s ezek a mulasztások hamarosan kihatással voltak az eredményekre is. Lengyel Márton tudta, hogy saját hibáján kívül ugyan, de nem tudja ellátni a feladatát, s ezért a nyár folyamán tisztje alól felmentését kérte. A mentesítést megkapta, de azért továbbra is segítséget nyújt szabad idejében a sportkörnek.

Tóth József, az új sportkör elnök egyízben — 1948-ig vezette a sportolókat és ezeket a tapasztalatokat most ismét alkalma van hasznosítani.

— Érzésem szerint az az első feladat, hogy kellően mozgósítani tudjuk dolgozóinkat a sportolásra — vázolja terveit Tóth József. Fiatalságunk kissé elszokott a kemény munkát megkövetelő rendszeres sportolástól, s ezt kell újból megszerettetni velük. Eddig nem sok segítséget kaptunk sem a pártbizottságtól, sem a DISZ-szervezettől. Nemrég azonban javulás állt be ezen a téren és mind a pártbizottság, mind az állomási DISZ-szervezet is több segítséget nyújt mint régen.

Itt kapcsolódik be a beszélgetésbe Bodvai Sándor DISZ-titkár. Elmondja, hogy első ténykedésükként nyáron a VIT-jelvényszerző versenyre a DISZ-tagság 95 százalékát mozgósítani tudták. Ez is bizonyítja, hogy ha megfelelő a szervezés, akkor a várt eredmények sem maradnak el.

A fűtőháznál külön DISZ-szervezet működik. Itt azonban Sávolt Béla DISZ-titkár vezetésével nem mozgósítottak olyan jól, mint az állomáslak. Bodvai Sándor és Tóth József belátja, hogy ebben a mulasztásban ők is „ludasak", mert nem lett volna szabad belenyugodniok, hogy a fűtőházból nem vett részt megfelelő számú sportoló a jelvényszerző versenyen.

A négy szakosztályban elég élénk élet uralkodik. A tekézőket kivéve, a többi szakosztályban jórészt fiatalok sportolnak, akikben megvan a tehetség ahhoz, hogy emeljék a Kecskeméti Törekvés sportéletének színvonalát.

A legjobb kerékpáros a 17 éves Rendeczky Zoltán, országos ifjúsági bajnokságot nyert. Az egyetlen női versenyző G. Marton Irén a legutóbbi szakszervezeti sportünnepségen, Budapesten a harmadik helyezést érte el a közhasználatú gépek versenyében.

Szinte végszóra belép G. Marton Irén. Bodva Sándor DISZ-titkár mutat be bennünket a sportolónőnek, majd rögtön hozzá is teszi, hogy Irén fel akar hagyni a sportolással.

— Iskolába járok, sokat kell tanulnom, amellett szolgálatom is nehéz, kevés időm maradna a sportoláshoz — így védekezik G. Marton Irén.

Üljünk le közösen, s beszéljük meg elfoglaltságodat, talán segíteni tudunk az idő egyenlő elosztásában — ajánlja Tóth József.

— Beszélünk az állomásfőnök elvtárssal, s talán ő is tud valamit segíteni — mondja Bodvai Sándor.

Irén kicsit még szabadkozik, de látszik rajta, hogy örül a felajánlott segítségnek, s csak ennyit mond: „Jó, majd megpróbálom, én szívesen sportolnék, de emellett sem a munkámat, sem pedig tanulásomat nem szeretném elhanyagolni."

Marton Irén helyesen gondolkozik, de bizonyos, hogy jó megoldást fog találni a DISZ-titkár és a sportköri elnök is. Ez a rövid kis jelenet igazolja, hogy közös úton haladva, sok akadályt el lehet háríteni.

Tóth József szerint az egyik legjobban működő szakosztály a teke szakosztály. Közel ötvenen hódolnak ennek a sportágnak, idősebbek, fiatalabbak, nők, férfiak egyaránt. A teniszezők húszonöten vannak és megyei viszonylatban eddig is sok szép sikert könyvelhettek el.

Ezekben a napokban a legnagyobb érdeklődés a labdarúgócsapat iránt nyilvánul meg, hiszen az együttes ebben az évben megnyerte a városi bajnokságot és most játszik osztályozó mérkőzéseket a megyei bajnokságba jutásért.

A sportolási lehetőségek megfelelőek Kecskeméten, hiszen a vasutasoknak saját sportelepük van. A tekézőknek a szép kultúrházban korszerű, négyes pálya áll rendelkezésükre.

Ezek a lehetőségek, no és azok az elhatárzások, melyek az új vezetőséget jellemzik, biztosítékai lehetnek a kecskeméti vasutasok újjáéledő sportéletének. Ha a vezetőség szilárdan kitart elhatározásai mellett, szakértelmét és lelkesedését nem kíméli, akkor Kecskemét vasutas sportélete is hamarosan elérheti azt a jelzőt, melyet a város évtizedek óta büszkén visel.

(mécs)

HIREK

— **A Központi Statisztikai Hivatal** jelentése szerint 1955. harmadik negyedévében a közlekedés 6,4 százalékkal több árut és 4,8 százalékkal több utast szállított, mint a múlt év azonos időszakában. A vasúti áruszállítás a harmadik negyedévben 8,4 százalékkal volt több, mint 1954. harmadik negyedévében.

— **Szüreti gyermeknapot** rendez Szombathelyen az állomás üzemi bizottsága, amelynek keretében mesedélutánt is tartanak.

— **Forgalmi kitérőt kapott Hatmajor**, a szombathely—nagykanizsai vonalon. Az új kitérő nagy mértékben segíti az elegyáramlás meggyorsítását.

— **Kommunista aktiva-értekezleten** vitatták meg október 19-én Biharkeresztesen a két határállomás forgalmával, kapcsolatos problémákat a román és a magyar vasutasok küldöttei.

— **Jókai Mór: Aranyember** című regénye nyomán írt színdarab bemutatására készül a miskolci vasutas kultúrotthon színjátszó csoportja.

— **Szombathely állomás vöröskereszt bizottsága** tervbe vette a gyermekváróterem kis utasainak megajándékozását a vöröskereszt munkáját ismertető füzetekkel és apróbb játékokkal.

— **Kilenclakásos** vasutas lakóépület építését kezdték meg Dombóváron.

— **Az új vasutas péceli betegotthont** november 7-én átadják rendeltetésének.

— **A Nyugati pályaudvar** dolgozói valamennyi hozzájuk tartozó személyszállító kocsi fűtőberendezését felülvizsgálták, a hibás vagy megrongálódott alkatrészeket kicserélték.

— **A Mérnöki Továbbképző Intézet** rendezésében, a MÁV mérnökök és közgazdászok részére az elmúlt évekhez hasonlóan október 21-től kezdődően négy különböző tanfolyamot indít.

— **Többmillió forintos** beruházással korszerűsítik a vasútvonalat a dorogi szénmedencében a vasúti forgalom megjavítása érdekében. Egyebek közt Dorog állomáson 32 új kitérőt építenek.

— **Elkészült az óbudai hajógyári** híd vasszerkezete. Az új híddon már csak a vasúti pályaszerkezet szerelése van hátra. Előreláthatólag ez év végén adják át a forgalomnak a legújabb közúti—vasúti hidat.

— **Huszonegynapos előnyt** értek el az idei terv teljesítésében az Északi Járműjavító dolgozói.

LAKÁSCSERE

— **Szegedi** kétszobás, fürdőszobás belvárosi lakásomat elcserélném hasonló pestivel, vagy pestkörnyékivel. Cím: Tóbiás I. Szeged, Mérei u. 18.

LEVELEZŐINK írják

Sürgős segítséget

Győrasszonyfán a 6 b. számú őrházban lakom egyszoba konyhában. Hat gyermekem van. A legkisebb egy éves múlt, a legidősebb 12 éves.

Már többízben kértem a szombathelyi igazgatóság II. osztályát, hogy építtessen még egy szobát lakásomhoz, de még válaszra sem méltattak.

Igaz, 1954-ben ötezer darab téglát szállítottak az őrházhoz azzal, hogy szélfogót építenek, de 1955-ben elszállították a téglát általam ismeretlen helyre. Így se szoba, se szélfogó nem lett.

Súlyos gondot okoz az is, hogy lakásom nincsen bekerítve. Többszöri sürgetésemre a pályafenntartási főnökség megnyugtatott, hogy már meg van rendelve, de sajnos ebből még nem lett kerítés. Én igyekszem munkámat becsülettel ellátni. Remélem, hogy az én jogos panaszomat is orvosolják.

Kompos Kálmán
Győrasszonyfa

Laktanya vagy raktár

Vésztő állomáson a női laktanyát már hosszabb idő óta raktárnak használják. Többszöri tiltakozásunkra az igazgatóságtól azt a választ kaptuk, hogy ne utazzanak azokban a fordákban nők.

A nők már hónapok óta csak fél útra mennek, uzvanis *Vizesfásról* este visszajönnek önköltségben és másnap hajnalban ugyancsak önköltségben utaznak vissza Vizesfásra. Ugy gondolom, helyes lenne, ha az illetékesek megvizsgálnák ezt a problémát és a vésztői női laktanyát még a tél beállta előtt visszaadnák rendeltetésének.

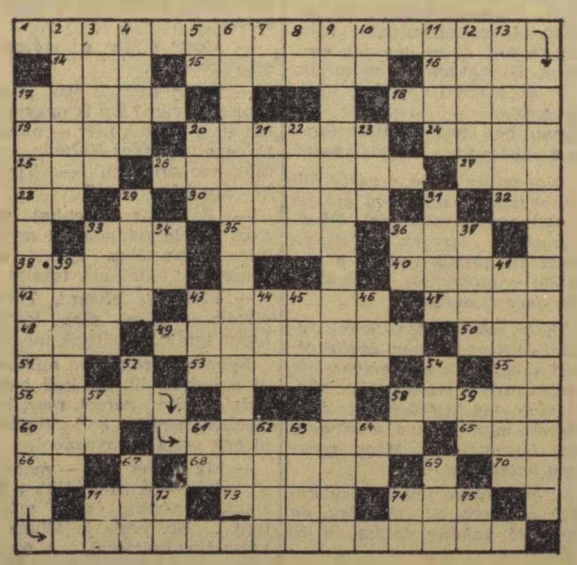
Dolgozó nőink legalább annyi megbecsülést várnak felsőbbségüktől, mint amennyit a hasonló szolgálatban lévő férfiak megkapnak.

Vajda János
Békéscsaba

Keresztrejtvény XIX.

Vízszintes: 1. Ezt a jelszót kell minden vasutas dolgozónak magáévá tenni. **Folytatása a függ. 6 és 17 sorokban.** (A nyíl irányában folytatva.) 14. Idegen női név. 15. Dunántúli városba való. 16. Alföldi városunk fele. (ö=o) 17. Többéves növény. 18. Összerű. 19. Női név. 20. Nem többest. 24. Csapongó. 25. Kettősbetű fonetikusan. 26. Két szó: a) Forma. b) Költészet. 27. Szél cigányosan. 28. Két mássalhangzó. 30. Taszítja. 32. Tagadószó. 33. V.O.P. 35. Kevert Boda 36. Fon. 38. Mezőgazdasági munkás. 40. Cserél ő. 42. Nem egészen reszel. 43. Lubickolása. 47. Majdnem kotor. 48. Tekéz mássalhangzól. 49. Elpusztított. 50. Vissza: kötőszó. 51. Lakat vége. 53. Birokra. 55. Azonos magánhangzók. 56 Tolatási rendszer (a nyilak irányában folytatva, a 10. kockában fölös betű. 58. Vert. 60. Menyasszony. 65. T.Á.É. 66. Mutatószó. 68. Ébreszt. 70. Esel! 71. Ilyen szer is van. 73. Majdnem súgás. 74. Azonos mássalhangzók.

Függőleges: 2. Művelődő. 3. Ilyen a jó szám. 4. Éneke. 5. Sajátkezűleg. 6. **A vízszintes 1. folytatása.** 7. Kimondott betű. 8. Azonos mássalhangzók. 9. Ez is szükséges a vonat összeállításához. 10. Egymást követő magánhangzók. 11. Szín. 12. Borfajta. 13 Katonai műszó, majdnem távirati stílusban. **17. A függőleges 6. folytatása.** 20. Elejének eleje. 21. Baranyai község. (y=i) 22. A hét vezér egyike. 23. Idegen három. 29. Híres festő volt 31 Szálló a közepe nélkül. 33. Német kérdőszó, ahogy kiejtjük. 34. Olasz folyó. 36 Sav szelei. 37. Varró. 39. Ilyen munka is van. (ék. fel.) 41. Vasúti munka. 43. Uj idő magánhangzói. 44. Z.R.Ö. 45. Kevert tál. 46. Vissza: orosz mutatószó. 52. Kimondott betű. 54. Keresztül. 57 Kicsinyítőképző. 58. Ver. 59. Szám. 61 Kofa közepe. 62. Becézett női név 63. Vissza: ilyen szerző is van. 64. Névelő. 67. Rag. 69. Helyhatározószó. 71. Állóvíz. 72. Kettősbetű. 74. Ének-hang. 75. Lóré mássalhangzói.



(A rövid és hosszú magánhangzók között nem teszünk különbséget!)

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 6, 17., Beküldési határidő: november 3. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XVIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Öntudatos munkát, tervszerűséget, becsületes hazafias helytállást.

Könyvet nyertek: Országh István Sikhegyi Ferenc intéző, Budapest, Déli pu. Kiss József, Bp., VII., Landler Jenő u. 6. I. 4. ifj. Horváth István tanuló Jánosháza, Ady Endre u. 10.

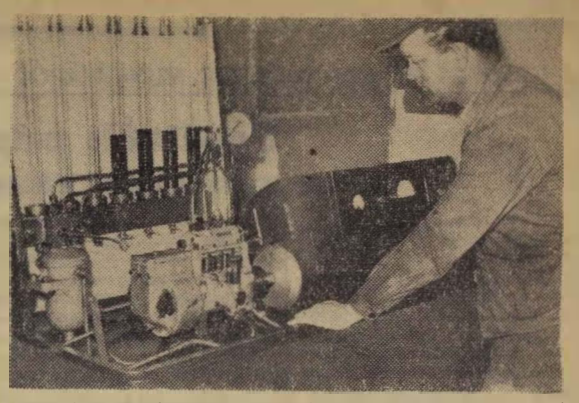
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Tanulmányi Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 (üzemi telefon: 18—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 44. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. OKTÓBER 31.



Romhányi Ferenc és Fekete Benjámin, az Északi Járműjavító dolgozói nyersolajszivattyú-próbapadot készítettek. Újításukkal 30 000 forint évi megtakarítást ér el az üzem. A képen Romhányi elvtársat látjuk.

(Kovács Géza felv.)

Több túlsúlyos vonatot a menetidő betartásával

Ha eddig arra törekedtünk, hogy túlsúlyos vonatokat indítsunk, most az az egyik legfontosabb teendőnk, hogy minden erőnkkel *szaporítsuk a túlsúlyos vonatok számát!* A többön van a hangsúly, a *több vonaton*, a *nagyobb túlsúlyon.*

Miért van erre szükség?

Ha megvizsgáljuk, hogyan fejlődött a túlsúlytovábbítási mozgalom ebben az esztendőben, hamar ráébredünk, hogy *nem fejlődött*, ellenkezőleg — *visszaesett* és ezideig nem váltotta be azt a reményt, hogy az idei őszi fordalom fő lendítő erejévé válik. A múlt év első nyolc hónapjában 301 114 tonna túlsúlyt továbbítottunk, az idén ennyi idő alatt csak 285 193-at, tehát 16 221 tonnával kevesebbet. Ha ez továbbra is így megy, félő, hogy nem tudjuk az idei nagy őszi forgalmat sikeresen lebonyolítani.

De nem, egy pillanatig sem gondolunk arra, hogy a múltban oly szép sikereket felmutató túlsúlyos mozgalom visszaesése tartós lehet, hiszen máris *biztató jel* bátorít arra, hogy ne is gondolhassunk ilyesmire. Hiszen szeptemberben már *megkezdődött a javulás*, s most arra kell ügyelni, hogy tartós legyen, folytonfolyvást fokozódjék. A javulás jele, hogy amíg szeptemberig minden hónapban 40 000 tonna alatt maradt a túlsúly napi átlaga, szeptemberben már 42 334 tonnára emelkedett. Ez még mindig kevesebb, mint a tavaly szeptemberi 47 051 tonna napi átlag, de erősen hisszük, hogy tovább emelkedik. Fogjon össze ennek érdekében minden szolgálati ág.

A forgalmi szolgálat valamennyi dolgozója jól vésse emlékezetébe, hogy a túlsúlytovábbítás nem öncél, hanem eszköz az elegymozgatás meggyorsítására. Az elegygyűjtés árán továbbított túlsúlyos vonat nem mindig előnyös, hanem legtöbbször káros. Túlsúlyos vonatot akkor indítsunk, amikor sok az elegy és kitelik belőle a nagytömegű túlsúlyrakomány. Ne az legyen a nagyobb terhelés módja, hogy gyűjtjük az elegyet napokon át azért, hogy végre túlsúlyos vonatot indíthassunk. Másik fontos követelmény: *idejében rendeljük meg a gépet a túlsúlyos vonathoz.*

Ugyanilyen fontos: *helyesen és idejében összeállítani a vonatokat!* Szigorúan tartsuk be az összeállításnál az idevonatkozó szabályokat és úgy állítsuk össze a vonatot, hogy a kocsivizsgálóknak legyen idejük a műszaki ellenőrzésre. A negyedik és legfontosabb feladat: *a jól előkészített és helyesen összeállított túlsúlyos vonat akadálytalan közlekedtetése.* Ez elsősorban a *menetirányítók* és a *forgalmi szolgálattevők* feladata. Tervezze be a menetirányító a túlsúlyos vonatokat munkagrafikonjába és ennek alapján határozza meg előre a vonat legkedvezőbb indulási idejét, hogy akadálytalanul végig tudjon haladni útvonalán. A menetirányító feladata a vonatnak minél hosszabb vonalszakaszon megállás nélküli közlekedtetése, a *zöld út* biztosítása.

Leszögeztük, hogy a túlsúlyos mozgalmat nem lehet a véletlenre bízni, ezért a forgalmi szakosztály kiadta a mozgalom *végrehajtási utasítását.* Ennek alapján megszületett egy olyan rendelet, amely előírja, hogy mely jelzőknél nem szabad a vonatokat megállítani. De az utasítás annyit ér, amennyit végrehajtanak belőle. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy *a végrehajtási utasítást több helyen nem tartják be.* Legjobban betartják a *szombathelyi* igazgatóság területén és a *miskolci* igazgatóság *hatvan—salgótarjáni* vonalán. A többi igazgatóság vonalain egyelőre még nagyon a kezdetén tartanak az utasítás végrehajtásának, vagy egyáltalán nem hajtják végre. *Feltétlenül érvényt kell szerezni annak a rendelkezésnek, hogy nehéz pályarészen tilos a túlsúlyos vonatot megállítani!*

Ami a *vontatási szolgálatot* illeti, legelőször a vasútüzemi értekezletnek arra a határozatára hivatkozunk, amely kimondja, hogy *a túlsúlyos vonat csak akkor felel meg céljának, ha azt a menetidő betartásával továbbítják.* Az a vonat, amelyik viszi ugyan a túlsúlyt a biztosított zöld úton, de megengedhetetlen hosszabb menettel közlekedik, nem jelent előnyt a forgalom lebonyolításában.

Szeptember elseje óta a mozdonyszemélyzet új rendszer szerint kapja a túlsúlytovábbítási jutalmat. A prémium nagysága attól függ, milyen nagy a vonat terhelése, de attól is, hogy *mekkora a vontatási késés.* Eddig csak akkor járt a prémium, ha a vonat 100 kilométerenkint öt *percnél kevesebb* vontatás hibájából eredő késéssel közlekedett. Most az eddigivel egyenlő prémium akkor jár, ha a vontatási *késés öt-tíz perc között van.* Ha a késés öt perc, vagy annál kevesebb, akkor a prémium az eddigi összegnek *kétszerese.* Ezzel megszünt a panasz a túlsúlytovábbítási prémiumrendszer miatt és a vontatási dolgozók nyilván jobb kedvvel vállalják a túlsúlyos vonatok továbbítását.

De nemcsak a túlsúlyos vonatokra kötelező a menetidő betartása, hanem az előtte haladókra is. Hányszor kellett már megállítani túlsúlyos vonatot a térjelzőnél azért, mert az előtte haladó hosszabb menettel közlekedett.

Említsük-e még *a túlsúlyos vonatok mozdonyai előkészítésének fontosságát?* Ma már minden vontatási dolgozó tisztában van azzal, hogy *csak jól karbantartott, lelkiismeretesen előkészített géppel lehet túlsúlyos vonatot a menetidő betartása mellett továbbítani.* Ezt nem szükséges ma már külön hangsúlyozni és részletezni. Inkább szóljunk még röviden a *kereskedelmi szolgálat* feladatairól, amelyek közül két fontos módszer, *a jó kocsikihasználás* és az *irányvonatképzés* mozdítja elő a túlsúlyos vonatok továbbítását. A kereskedelmi szolgálat dolgozói törekedjenek arra, hogy okszerű rakodással a kocsikat lehetőleg a teljes súlyhatárig kihasználják, az irányvonatokat pedig amikor csak mód van rá, túlsúllyal közlekedtessék.

Ha a felsorolt irányelveket és az ezekből következő tennivalókat betartjuk, elérjük célunkat: több túlsúlyos vonatot tudunk közlekedtetni, mint az év első nyolc hónapjában és pótolni tudjuk a túlsúlytovábbítási elmaradást, ami minden vasutas dolgozónak becsületbeli ügye, hazafias kötelessége.

A NOVEMBER 7-I VÁLLALÁSOK TELJESÍTÉSÉVEL AZ ŐSZI FORGALOM SIKERÉÉRT

A forradalmi műszak alatt pótolják az októberi lemaradást

Budapest—Keleti-pályaudvar forgalmi dolgozóinak októberi teljesítményei 100 százalék alatt maradtak. A dolgozók rendkívül restellik a lemaradást és mindent elkövetnek, hogy pótolják azt. Megfogadták: az októberi forradalom évfordulója tiszteletére október 30-tól november 7-ig tartandó forradalmi műszak alatt úgy dolgoznak, hogy eltűnjön hátrányuk. Vállalták továbbá, hogy *a téli forgalmi előkészületeket fokozzák és november 7-re befejezik.* A váltótisztító munkások, váltókezelők és váltóőrök a forradalmi műszak alatt tovább folytatják a váltók tisztaságáért indított versenyt, annál is inkább, mert a verseny értékelése és jutalmazása a forradalom évfordulójának ünnepén történik meg.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói a leadási, a feladási és a kocsikihasználási terv teljesítésénél élüzem szintet akarnak elérni a forradalmi műszak alatt.

Pótvállalásként 750 tonna szénmegtakarítás

Nyiregyháza fűtőház dolgozói 105,5 százalék elérésével túlteljesítették harmadik negyedévi tervüket. A húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozásukban vállalták, hogy december 18-ra befejezik az éves tervet. Vállalták 2000 tonna szén megtakarítását, 380 000 forint értékben. Ezt a harmadik negyedév végéig magasan túlteljesítették, mert eddig az időpontig máris 3675 tonna szenet takarítottak meg, amelynek értéke 698 250 forint. De még ezzel sem elégszenek meg, november 7 tiszteletére december 18-ig *újabb 750 tonna szén megtakarításával járulnak hozzá a márciusi párthatározat sikeréhez.*

Valamennyi mozdonybrigád derekasan kivette részét a szénnel való takarékosságból. Így például *Názon Sándor* mozdonyvezető és fűtője, *Mester János* 411—376-os számú gépükkel 70 tonna szenet takarítottak meg, 13 300 forint értékben. Száz elegytonna kilométer-tervüket 33 százalékkal teljesítették túl, a javítási órákat pedig 65 százalékkal csökkentették. Az októberi forradalom évfordulója tiszteletére tett eredeti hatszázalékos szénmegtakarítási vállalásukat *10 százalékra emelték. (Ercsei László leveléből).*

Csökkentik az önköltséget a szolnokiak

A Szolnoki Járműjavító ÜV osztályain már október eleje óta a november 7-i vállalások teljesítése jegyében folyik a munka. Minden műhelyben értékes felajánlást tettek. Az alvázlakatos-brigádok *egyszázalékos* önköltségcsökkentésre, a munkafegyelem megszilárdítására, a jó minőségű munka fokozására tettek vállalást. *Helle Ferenc* csapszegcsiszoló is a lelkes felajánlók közé tartozik. Megfogadta, hogy az elmúlt hónapokban elért 166 százalékát az év végéig négy százalékkal növeli, a minőség további fokozásával. Helle elvtárs jól tudja, hogy az ő munkájánál mennyire fontos a minőségi munka, mert egy kis érdesség a csapon elég a hőnfutás bekövetkezéséhez. *Mátyás Géza, Horváth Miklós* és *Mondok Imre* alvázlakatos brigádja is hasonló pontossággal törekszik a jó minőségű munkára. Csak azt szeretnék, ha idejében kapnák meg a kész kerekeket a kocsikhoz, hogy ők is idejében adhatnák ki a javításokat. *(Csomor János leveléből.)*

Mind gördülékenyebbé válik Berente munkája

A kazincbarcikai üzemek kiszolgálását végző *Berente*-szénpályaudvaron a munka megindulása óta eltelt három hónap alatt sokat fejlődött a verseny. Ennek következtében napról napra emelkednek a teljesítményi százalékok és mind gördülékenyebbé válik az üzemek kiszolgálása. A turok versenyében szeptemberben a Petőfi-brigád lett a győztes. Tagjai: *Miklós László* térfőnök, *Kovács Károly* és *Farkas József* forgalmi szolgálattevők, *Cserjés József, Kismarton Miklós* tolatásvezetők és dolgozóik kocsitartózkodási tervüket 108,9, kocsimozdítási tervüket 138 százalékra teljesítették, a menetrendszerinti indításban pedig 99 százalékot értek el. November 7 tiszteletére ezeket a jó eredményeket még fokozni akarják, hogy ezzel a másik két turt is fokozott munkára serkentsék.

Munkájuk végzésében ezentúl nagymértékben segíti őket az automata központ, amelyet a távközlő szolgálat dolgozói szeptember 31-én határidő előtt helyeztek üzembe az állomáson.

17 000 forintos megtakarítás

A Villamos Felsővezeték Építésvezetőség dolgozói június, július, augusztusban 19 százalékkal csökkentették önköltségüket és augusztus 31-ig 17 107 forintot takarítottak meg. Az ezután következő időszakban is arra törekszenek, hogy a megtakarítást fokozzák. Ezt a munkák határidejének előbbrehozásával érik el. Budapest—Ferencváros rendezőpályaudvaron 22 darab K-oszlopot október 15-ig kellett volna eltávolítaniok, a felsővezetéket faoszlopra áthelyezni, hogy az őszi csúcsforgalom biztosítása érdekében az oszlopsor helyén a pályaépítők az induló III. és a fogadó IV. vágányt megépíthessék. Ezt a munkát a felsővezeték-szerelők úgy végezték el, hogy a fogadó IV. vágány helyét már október 11-én, öt nappal a határidő előtt, az induló harmadik vágány helyét október 14-én, egy nappal a határidő előtt a pályaépítők rendelkezésére bocsátották. Ezenfelül az október 14-re adott feszültség-mentesítést nem vették igénybe, illetve a megnövekedett forgalomra való tekintettel lemondták, a vezetéken szükséges javítást jó szervezéssel, ötletes munkával mégis elvégezték. Mindez hozzátartozott november 7-i vállalásaik teljesítéséhez. *(Kastiel Lajos leveléből.)*

Ferencvárosi pályafenntartási brigádok versenye

A Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség szakaszain is felélénkítette a versenyt a közelgő forradalmi műszak, amelyet legtöbb helyen megtartanak. A dolgozók sok szép vállalást tettek. Az V. pályamesteri szakaszon a *Patkó*-brigád a 2-es, 3-as, 4-es számú kitérő szabályozását, a 4-es számú kitérő keresztezési középsíncseréjét vállalta, a Hídvégi-brigád ugyancsak három kitérő szabályozását, egy középsíncserét, a Varga-brigád szintén hasonló vállalásokat tett. A vonalgondozók hat mázsa ócskavas összegyűjtését vállalták.

A csomópontok versenye

A göngyölített adatok alapján a csomópontok harmadik negyedévi versenyének eredménye a következő:

I. csoport: 1. Miskolc 101 pont, 2. Debrecen 89, 3. Szolnok 86, 4. Budapest—Ferencváros 85, 5. Hatvan 83, 6. Rákosrendező 81, 7. Dombóvár 79, 8. Rákos 69, 9. Komárom 66 pont.

II. csoport: 1. Békéscsaba 96 pont, 2. Győr 94, 3. Pusztaszabolcs 93, 4. Szombathely 93, 5. Celldömölk 87, 6. Nyíregyháza 81, 7. Szeged 76, 8. Pécs 67, 9. Székesfehérvár 62 pont.

Javul a bátaszékiek eredménye

Bátaszék állomás a második negyedévben elnyerte az élüzem címet. A harmadik negyedév elején kissé könnyebben vettük a dolgot. Az őszi forgalom megindulása előtt azonban valamennyi dolgozótársam nevében megfogadtam, hogy visszaszerezzük az élüzem címet.

Az igazgató elvtárs nem engedte el füle mellett ígéretemet. Figyelemmel kísérte vállalásunkat és október 7-én ellenőrző brigádot küldött állomásunkra. A brigád észrevételeit a pártszervezettel és az üzemi bizottsággal megvitattuk, meghatároztuk a hibák kijavításának módját. Felelősöket jelöltünk ki, határidőt szabtunk a hiányosságok felszámolására. Október 17-én összevont aktívaértekezletet tartottunk, ezen a társszolgálati ágak vezetőivel és *Bátaszék* község szállítható vállalataival beszéltük meg a tennivalókat. A DISZ vezetőségével is megtárgyaltuk a teendőket és közöltük az új feladatokat a DISZ-őrjárat tagjaival. Az üzemgazdász a versenyt az eddigi tíz nap helyett naponként értékeli és minden reggel szolgálatátadáskor beszámol az eredményekről, a versenyt akadályozó körülményekről.

A műszintértekezleten határozatot fogadtunk el a menetirányítókkal való jobb együttműködésről. Mivel igazgatósági határállomás vagyunk, a két szomszédos menetirányítóval állandó kapcsolatot létesítünk és a trakciós határokon biztosítjuk a szerelvény-váltást. Rendszeresen tanulmányozzuk *Dlugacs: „Vasútállomások berendezései és munkáik megszervezése"*, valamint *Dobreszelszkij: „Állomási irányítók és forgalmi szolgálattevők élenjáró munkamódszerei"* című szovjet szakkönyveket, azokból jegyzeteket készítünk saját állomásunk munkájára vonatkozólag és ismertetjük dolgozóinkkal. Dobreszelszkij könyvének útmutatása alapján rövidesen átszervezzük a végrehajtó forgalmi szolgálat munkáját.

Több más hasonló intézkedés hatásaként eredményeink máris javulnak. Az átlagos kocsiterhelést augusztusban 101, szeptemberben 107, a kocsitartózkodást az előző havi 104 helyett 112, a kocsimozdítást 96 százalék helyett 101 százalékra teljesítettük, a menetrendszerűségnél pedig 98 százalékról 102 százalékra emeltük teljesítményünket.

Vajda Gyula
állomásfőnök

Mozgó atomkiállítás járja az országot



Az Országos Béketanács, a TTIT és a vasút-politikai főosztály rendezésében mozgó atomkiállítás járja az országot. A kiállítást nagy érdeklődés kíséri.

(MÁV Sajtóhivatal felv.)

A szakszervezet központi vezetőségének ülése

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége pénteken délelőtt ülést tartott, amelyen *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, a szakszervezet központi vezetőségének tagja tartott előadást. Előadása során ismertette azokat a feladatokat, amelyek a szakszervezetre várnak a SZOT VII. teljes ülésének határozatában megszabott feladatok sikeres végrehajtásában. Az ülés ismertetésére visszatérünk.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Segítsék pártszervezeteink a szakszervezeti választásokat

Az egész vasút területén november 1-től a dolgozók újjá-választják a szakszervezeti bizalmiakat, a műhelybizottságokat, üzemi bizottságokat. A szakszervezeti választás fontos politikai feladat. A szakszervezetek a kommunizmus iskolái, a szakszervezet egyik legnagyobb tömegszervezetünk. Ezért nem lehet közömbös pártszervezeteink számára, hogyan bonyolódnak le a szakszervezeti választások, milyen elvtársak kerülnek a szakszervezeti funkciókba. A vasutas pártszervezetek felelősséggel tartoznak az üzem, a szakszervezet munkájáért. Ahol jó a pártmunka, ott jó a szakszervezeti munka is. A jól dolgozó üzemi bizottság komoly segítséget tud nyújtani a szolgálati hely előtt álló feladatok megoldásához, a dolgozók neveléséhez.

Nem a szakszervezet belső ügye...

A szakszervezeti választás nem a szakszervezet belső ügye, hanem minden dolgozót a legközelebbről érintő esemény. A pártszervezeteknek fokozott segítséget kell nyújtaniok a szakszervezeti választásokhoz az előkészítéstől a befejezéséig, az ujonnan megválasztott funkcionáriusok munkábaállításáig, majd utána munkájuk ellenőrzésében.

A pártszervezetek ne késlekedjenek a segítéssel. Számoltassák be az üzemi bizottságot az előkészítő munkáról, adjanak segítséget a nehézségek megoldásához. A legfontosabb feladat ügyelni arra, hogy a választások ne vonják el az üzemi bizottság figyelmét a többi feladatoktól, a választással egy időben ne szenvedjen hiányt a szakszervezet többi feladata sem.

Szép példáit lehet már tapasztalni az ilyen munkának egyes szolgálati helyeken az előrehozott választásoknál. Miskolc—gömöri pályaudvaron a választási munkát összekapcsolják a termelésre való mozgósítással. Arról beszélnek a dolgozóknak, hogy teljesítsék maradéktalanul részleteiben is a tervet, készüljenek fel a télre, hogy adósság nélkül léphessék át 1956 küszöbét, a második ötéves terv indulásának napján.

A pártszervezetek segítése elsősorban a párttagok felkészítésében, a választásra való mozgósításban nyilvánuljon meg. Érjük el agitációs munkával, hogy ne legyen olyan párttag, aki elmaradt a szakszervezeti tagdíjjal. A párttagság mozgósítása mellett fokozott segítséget kell nyújtani a választás előkészítéséhez és végrehajtásához. Minden vasutas pártszervezet ismerje meg az üzemi bizottságok választási ütemtervét és segítsék, hogy más rendezvény ne veszélyeztesse a választások sikerét. Jó példáját mutatta ennek a Landler Jenő Járműjavító pártbizottsága, amely megtárgyalta az üzemi bizottság munkatervét és hasznos javaslatokat tett. Emlékeztették a többi között az elvtársakat a múlt választások tanulságaira.

Az igazi biztosíték

A felvilágosító munkában el kell érni, hogy rátermett dolgozókat, olyan embereket válasszanak be az új üzemi bizottságokba, akiket mindenki szeret az üzemben, akiknek van tekintélyük a dolgozók előtt, és akik példamutatóan élenjárnak a termelésben is. Ez a biztosíték arra, hogy a választásokkal stabilizálódjanak a szakszervezeti funkcionáriusok, megerősödjenek az üzemi bizottságok. Ezért jóelőre meg kell vitatni a szolgálati helyeken a dolgozókkal, hogy kik azok, akik alkalmasak szakszervezeti funkció viselésére. Az ilyen megbeszélések levezetéséhez nyújtsanak segítséget a pártszervezetek. Kiskunhalas fűtőház párttitkára, Kupa László elvtárs például személyesen javasolt két kiváló népnevelőt szakszervezeti funkcióra. Csak így lehet elkerülni, hogy előforduljon olyan eset, amilyen Szombathely állomáson, ahol a javasolt bizalmit a tagság nem fogadta el, mert nem volt alkalmas a funkcióra.

Nagy gondot kell fordítani arra, hogy az üzemi bizottság összetételében is képviselje a szolgálati hely dolgozóit, legyenek benne nők, fiatalok és műszaki értelmiségiek is.

A Központi Vezetőség határozata rámutat arra, hogy a választásoknál minden körülmény között biztosítani kell az alapszabály betartását, a választás demokratizmusát. Ezért minden pártszervezet vezetősége ismerje meg a választás lebonyolításának módját. Segítséget kell nyújtani az üzemi bizottságok beszámolóinak elkészítéséhez is. A beszámolók öleljék fel az üzemi bizottság munkájának egészét, hogy lehetőség nyíljon a szakszervezeti bizottságnak a bírálatra, javaslattételre, amely majd nagyban segíti az új üzemi bizottság munkáját.

A szakszervezetben végzett munka — pártmunka

A vasutas pártszervezetek segítségére legjobban a választási agitáció során lesz szükség. Jelenleg a legtöbb helyen a népnevelők csak arról beszélnek, hogy mit ad a szakszervezet. Kevesebb szó esik a szakszervezet többi feladatáról. A Keleti Műszaki Kocsiszolálatnál, igen helyesen, nem ilyen agitáció folyik, hanem sokrétűen magyarázzák meg a dolgozóknak a szakszervezet tevékenységét, munkáját. Itt az üzemi bizottság a választási agitáció érdekében helyesen használja fel a faliújságot, a hangosbemondót, a csoportos és egyéni agitáció lehetőségeit. A népnevelők bátorítsák a dolgozókat arra, hogy a választásokon mondják el véleményüket a szakszervezet munkájáról, a jelöltek személyéről, mert csak ez biztosíthatja azt, hogy megfelelő emberek kerüljenek minden funkcióba.

A pártszervezetek feladata tehát rendkívül sokrétű. Az előkészítéstől a választások befejezéséig tart. A pártszervezet egész munkájával fejezze ki, hogy a szakszervezetben végzett munka pártmunka és az ott dolgozó elvtársak is a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtását segítik elő.

A karádi gépállomás igazgatójánál

Viharos erejű szél cibálja a gépállomásra vezető utat szegélyező fák lombjait. Világoszöld, dörgőhangú vontatók a kaposvári vasutasok küldeményét; salakot szállítanak a kimarjult utakra. (A kaposváriak patronálják a gépállomást.) Már messziről látszik az épülő víztorony, a sárgálló lakóépületek sora, a két gépszín és a nagy irodaépület.

Barabás Pál vontatós, meg két társa, *Nádori János* és *Szemesi István*, amikor *Pásztor János*, a vasutasból lett gépállomási igazgató után érdeklődünk, alig fogynak ki a dicsérő jelzőkből:

— Nem gondoltuk volna — mondják —, *hogy egy vasutasból ilyen jó igazgató lesz a gépállomáson. Ismeri csínjátbínját. Kemény ember, szigorú. De azért szeretjük, mert akármivel megyünk hozzá, nem utasít el bennünket, mint az előző igazgató.*

Pár percnyi ismerkedés után már elárulják, hogy a kemény vezetésnek, az emberséges bánásmódnak alig két hónap leforgása alatt nem kisebb eredménye van, minthogy

a megyei gépállomások versenyében a nyolcadik helyről a másodikra kerültek.

Most már az első helyért folyik a harc.

Örömmel és büszkeséggel hallgatjuk ezeknek a lelkes embereknek a szavait. Az igazgatójukat szeretik, s tudják róla, hogy a vasúti munkáról a párt hívó szavára jelentkezett falusi munkára. És hogy két hónap alatt ilyen eredményt ért el, megbecsüléssel tölti el őket nemcsak Pásztor elvtárs, hanem a vasutasok egésze iránt.

•

Pásztor elvtárs augusztus 15-én érkezett *Karádra* feleségével, hétéves kisfiával, héthónapos kislányával. A volt vasúti géplakatos, a vasút politikai főosztály volt munkatársa, aki kétéves pártfőiskola után önként ment a mezőgazdaságba, 25 évig élt falun. Ismeri a földet, a mezőgazdasági munkát és bár nagyon szereti a vasutat, tettével azt bizonyította, hogy dolgozó népét, pártját mindennél jobban szereti.

— Úgy érzem magam, mint a hazáját szerető katona, aki behívót kapott — mondja Pásztor elvtárs. — *Nehéz megválni a vasutasok nagy családjától. De a becsület, a kötelesség érzése erősebb. Itt vagyok és igyekszem azt a célt végrehajtani, amit pártunk elém tűzött.*

— Eleinte féltem a megbízástól, pedig itt is hasonló az irányítás, mint a vasúton. Meg kell szilárdítani a munkafegyelmet, segítenünk kell a termelőszövetkezetek erősödését.

Huszonnégy termelőszövetkezetünk van, 34 680 hold megművelése tartozik ránk.

— Az eddigi sikereink titka igen egyszerű. Abból indultam ki, hogy megismertem az embereket. Többségükben megvan a lelkesedés, a szív a munka iránt. Jogos követeléseiket igyekszem kielégíteni. Ezzel szemben megkövetelem, akár a vasúton, hogy az utasításokat legjobb tudásuk szerint hajtsák végre.

Itt megáll, gondolkozik. Tekintete egyszer csak odatéved a járókában gügyögő kis babára.

— Messze vagyok vasutas barátaimtól — mondja kis szünet után —, *ezért csak üzenni tudok nekik: vigyék az őszi forgalom ügyét becsületesen előre! Csak itt látom igazán, ahol a saját bőrünkön érezzük, mit jelent az, ha a vasút pontosan vagy pontatlanul dolgozik.*

Dömperek, vontatók dörögnek az utakon. Az 50 erőgépes gépállomás egyre terebélyesedik, egyre bővül. Örömmel nézni. És amikor visszafelé indulunk, büszkeség lopódzik szívünkbe, amit még csak erősít az, hogy errefelé csak úgy emlegetik Pásztor elvtársat, hogy *„a mi vasutas igazgatónk"*.

Sz. I.

Z. ZINYKO:

A moszkvai csomópont vasutasai 1917 október napjaiban

A proletáriátus nagy vezérei, *Lenin* és *Sztálin*, az októberi szocialista forradalom előkészítése és győzelemre vitele idején nagy figyelmet szenteltek a *moszkvai* pártszervezetnek.

A moszkvai pártszervezet a párt Központi Bizottsága körül kovácsolódott össze és Lenin, Sztálin útmutatásait követve, Moszkva proletariátusát győzelemre vitte.

Abban az időben, amikor *Petrográdban* már győzött a szovjet hatalom — mondja a Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja történetének rövid tanfolyama — Moszkvában még napokon át makacs és kemény harcok folytak.

A sztrájktörők *zinovjevi—kamenyevi bandája*, amely behatolt a moszkvai pártszervezet vezetésébe is, szervezetlenséget igyekezett vinni a moszkvai szovjet hatalom felállításáért és a fehérgárdisták letöréséért folyó harcba.

Áruló tevékenységük eredményeképpen a moszkvai proletáriátus és a forradalmi helyőrség rosszul volt felfegyverezve, a forradalmi bizottságok csak a harc folyamán jöttek létre.

Az ellenforradalmi erők teljes szétverésének előestéjén, az árulók fegyverszünetet és „békeszerződést" kötöttek a fehérgárdistákkal. Ez felháborodást váltott ki a *Vörös Gárda* csapataiban. De a tömegek vezetése osztatlanul a moszkvai bolsevikok által létesített pártközpont kezében volt, s vezetésével kiharcolták az árulók minden mesterkedése ellenére a győzelmet.

Az október előtti időszakban, amikor a moszkvai pártszervezet legyőzve a kapitulálók kis csoportjának ellenállását, tevékenyen készült a fegyveres felkelésre, a moszkvai csomópont vasutasai — 1905 forradalmi hagyományainak hordozói — az egész munkásosztállyal együtt támogatták a bolsevisták jelszavát: *„Minden hatalmat a Szovjeteknek!"*

Október 17-én a párt vasutas körzeti bizottságának ülésén, amelyen a Központi Bizottságnak a fegyveres felkelésről szóló történelmi határozatát tárgyalták, a moszkvai csomópont vasutasai legnagyobb szervezeteinek képviselői — a *moszkva—kazáni*, a *moszkva—kurszki*, az *Északi* és egyéb vasutak képviselői — felszólalásaikban kifejezték a vasutasok tömegeinek megingathatatlan helytállását a Központi Bizottság mellett.

Az októberi napokban megalakultak a bolsevista pártszervezetek a vasúti csomópontokon. Különösen erősek voltak ezek a műhelyekben és a fűtőházakban. *A moszkva—kazáni vasút moszkvai mozdony-műhelyében* 120, a *perovoi* műhelyben 97, *Moszkva rendezőpályaudvar fűtőházában* 70, a *moszkva—kurszki vasút műhelyeiben* 104, *Ljublinoban* 76 párttag volt. A moszkvai pártszervezetben az 1470 párttagot számláló, 42 pártsejtbe szervezett vasutaskörzet egyike volt a legnagyobbaknak.

A bolsevikok támasza volt a moszkvai csomópont vasutas szakembereinek és munkásainak szakszervezete, amelynek abban az időben mintegy 20 000 tagja volt. A szakszervezet elnöke *Kuhmisztverov* bolsevista volt. Október 25-én, amikor ismeretessé vált Petrográdban az Ideiglenes Kormány megdöntése, Moszkva összes kerületeiben kezdtek megalakulni a forradalmi-katonai bizottságok. A vasutas-körzet forradalmi-katonai bizottságának megszervezésével egyidejűleg a bolsevisták ilyen bizottságokat létesítettek a moszkvai csomópont összes vasutain. A pártszervezetek Vörös Gárda-csapatokat alakítottak, amelyek tényleges fegyveres erők voltak a forradalmi-katonai bizottságok kezében.

A bolsevista vasutasok döntő cselekedetei elszigetelték a megalkuvó vasúti és helyi bizottságokat, amelyekbe belevették magukat a mensevikek és az eszerek. A tényleges hatalom a pályaudvarokon, a telefon- és távíró-állomásokon és a vasúti üzemekben a csomópont összes vasutain átment a műhelyek és a fűtőházak munkásainak kezébe.

Az áruló kapitulánsok fékezték a széles tömegek forradalmi aktivitását. A moszkvai forradalmi katonai bizottság határozatlansága lehetőséget adott az eszereknek és mensevikeknek, hogy a fehérgárdistákkal együtt megszervezzék a junkereket és katonatiszteket a fegyveres harcra, hogy ne engedjék átmenni a hatalmat a moszkvai tanács kezébe.

Nemzetközi ÉLET

Szovjetunió

A hatodik ötéves terv folyamán jelentős mértékben megnő a Szovjetunióban a villamosított vonalak száma. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy 25—30 százalékkal gazdaságosabb a villamosvontatás, ugyanakkor a vonalak átbocsátóképességét másfélszeresére emeli, kevesebb munkaerőt igényel, könnyebbé teszi a vasúti munkát. Jelenleg kísérletek folynak az egyfázisú váltóáram alkalmazására.

★

Október első napjaiban adták át a forgalomnak a *Szvijazska* környéki új vasúti hidat a Volgán. A hatalmas vasúti híd hossza a feljárókkal együtt megközelíti a négy és fél kilométert.

★

A XX. pártkongresszus tiszteletére *Ruzsino* fűtőház dolgozói vállalták, hogy naponta elérik az egymillió tonnakilométer teljesítményt. Már nem az első fűtőház ez a Szovjetunióban, amely hasonló felajánlást tett.

★

A *kurgáni* körzethez tartozó *Hruscsov* szovhoz nagy kiterjedésére jellemző, hogy külön gabonavonalat építettek a részére. Már 220 kilométer hosszúságban elkészítették a vonal alépítményét, s most kerül sor számos felvételi épület, s egyéb vasúti létesítmény kivitelezésére.

★

Az urali vagonépítők új teherkocsit adtak át a forgalomnak, teljesen újrendszerű forgózsámolyokkal. A forgózsámolyok lehetővé teszik, hogy a kocsikat 100 kilométeren felüli sebességgel közlekedő vonatokba is besorozhassák. A zsámolyok hét mázsával könnyebbek a régieknél. Az urali gyár könnyűfémből összeállított nyitott teherkocsikat is készít. Ezeknek a súlya három tonnával lesz kevesebb a forgalomban lévőknél.

★

Sz. Danyilevics, a *kazatyini* fűtőház mozdonyvezetője büszkén számol be a *„Gudok"*-ban arról, hogy a pártkongresszus tiszteletére 24 millió tonnakilométert teljesített brigádjával terven felül, az elmúlt öt hónap alatt.

A bolgár mozdonyokat rádióval szerelik fel

Pedujane állomáson egy hónapja folynak a kísérletek a mozdonyrádiókkal. A *„ZsR —3"* típusú különleges szovjet rádióállomást egy irányítókabinban és három mozdonyon helyezték el. Az irányítóállomás egyidőben adhat és vehet utasításokat, ami nagyban megkönnyíti a nagyforgalmú pályaudvarokon a munkát.

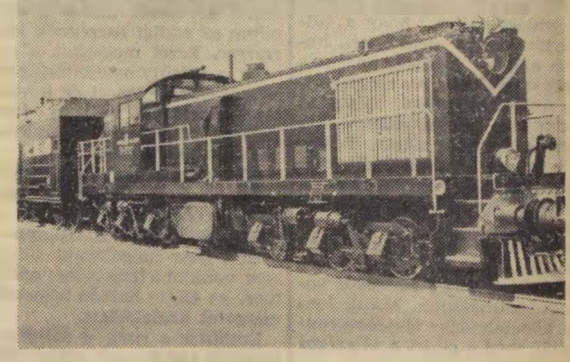
A múltban a vonatrendezés igen sok időt vett igénybe. Ez az idő a jövőben egyre rövidebb lesz. A rádióirányítás mellett a mozdonyvezető állandóan tisztában van feladatával, tudja, hová kell állnia és munkája befejeztével azonnal nekiláthat az újabb utasítás végrehajtásához. Az irányítóállomás vezetője jelenleg az állomásfőnökhelyettes, aki munkahelyéről látja az egész pályaudvart. Különösen fontos ez ködös időben, amikor a mozdonyvezetők látási viszonyai sokkal rosszabbak a szokásosnál.

A rádióállomás nemcsak növeli a biztonságot, hanem nagyban hozzájárul a munka termelékenységének emeléséhez is. Előzetes számítások szerint egy rádióállomás ára egy év alatt 40—50-szeresen megtérül.

Kínai Népköztársaság

A kínai vasutasok harcban az ötéves terv teljesítéséért, egyre-másra építik az új vasútvonalakat. Régebben csak a tengerparti részeken építettek vasútat, de rövidesen a hatalmas országot teljesen behálózzák majd a korszerű vasútvonalak. Kína vasútvonalain az elmúlt rendszerben 200 különböző fajtájú sínt használtak. Ezt most átcserélik sokkal kevesebb jól bevált típusúra.

Új szovjet gázgenerátoros mozdony



A harkovi mozdonygyár TEG típusú új gázgenerátoros motorosmozdonya óránkint 90 kilométeres sebességgel közlekedik, vonóereje 1000 lóerő. Kilenc ezrelékes emelkedőn 1400 tonna terhet képes vontatni.

(Foto B. Rjabinyina felv.)

NOVEMBER 7. TISZTELETÉRE

A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* ünnepének tiszteletére *Sátoraljaújhely* pályafenntartási főnökség DISZ-szervezete vállalásokat tett, melyeknek végrehajtásával a negyedik negyedév időelőtti sikeres befejezését kívánja biztosítani.

A *Petőfi* DISZ-brigád vállalta, hogy *144 százalékos teljesítményét továbbra is tartja* és a hatvani építkezésnél túlteljesítik az előírt követelményeket. Pontról pontra *betartják a műszaki utasításokat*, hogy az általuk fenntartott vonalrészen ne legyen szükség lassújelre és ne fordulhasson elő baleset. A *műszaki fiatalok vállalják, hogy negyedéves tervüket egy nappal a határidő előtt befejezik*, az újítási hónap keretén belül, *három darab újításra tesznek javaslatot.* A diszesek a műszaki munkák helyes elvégzésével a vonalhálózaton *ötezer forint megtakarítást érnek el.* Az adminisztratív munkakörben dolgozó fiatalok vállalják, hogy a *nyomtatványok felhasználásánál öt százalékos megtakarítást érnek el, a határidős ügyiratokat pedig legalább egy nappal a határidő előtt továbbítják a felsőbb szervekhez.* A lakatosműhely fiataljai megszilárdítják a munkafegyelmet, *az új szakmunkások december 31-ig átveszik az idősebbek tapasztalatait* és az előírt munkákat kiváló minőséggel határidőre elkészítik.

Krizsán Erzsébet
DISZ-titkár

A március 4-i határozat végrehajtása a miskolci fűtőházban

A szakszervezet elnöksége a *miskolci fűtőház* üzemi bizottságának és szakvezetésének közös jelentése alapján foglalkozott azzal, hogy milyen lépéseket tettek a fűtőházban a Központi Vezetőség március 4-i határozata óta az önköltségcsökkentésnek, a munkafegyelem megszilárdításának, a termelékenység emelésének és a technika fejlesztésének előmozdítására.

A jelentés megállapítja, hogy a fűtőházban ma már a mindennapi munkában érvényesül a párt ellenőrző, vezető szerepe s ez lényegesen elősegítette a munka javulását. Az üzemi bizottság több bizottsági, bizalmi és aktíva-értekezleten vitatta meg a párthatározat végrehajtásának mozzanatait. Ezeknek az értekezleteknek az alapján az üzemi bizottság — az aktíva- és bizalmi hálózat legszélesebbkörű mozgósításával — *úgy szervezte újjá a munkaversenyt, hogy a dolgozók elsősorban a munkafegyelem megszilárdítása, az önköltség csökkentése és az anyagtakarékosság szem előtt tartásával tegyék meg vállalásaikat.*

Új alapokon a versenymunka

A kommunista dolgozók példamutatása, kezdeményező ereje vált az új alapokra helyezett munkaverseny motorjává. Ugyanakkor bizonyos átszervezéseket is végrehajtottak, elsősorban a fiókműhelyben, ahol az időszakos és a mosójavításokat külön művezetők irányítása alá helyezték. A legfőbb cél a minőség javítása volt, erre mozgósított az üzemi bizottság és minden műhelybizottság, s külön célprémiumokat tűztek ki. A fiókműhely azóta már több ízben részesült dicséretben a mozdonyok karbantartásáért, a *Turóczi-brigád* elnyerte a kiváló dolgozó jelvényt.

A verseny új alapokra helyezése elősegítette a vezetők, művezetők, reszortvezetők és a dolgozók, valamint a mozdony-személyzet közötti kapcsolatok megszilárdítását. A minőségi munka továbbá az önköltség alakulásában is kedvezően éreztette hatását: *a fűtőház mozdonyai 8,6 százalékkal olcsóbban szállítanak, mint tavaly és az év első hónapjaiban.* Csökkent a mozdonyok fajlagos javítási költsége is, mégpedig a tavalyi 239 forintról 210-re.

A munkafegyelem megszilárdításában is jelentős eredmények mutatkoznak. Az előző hónapokban 3—4 alkalommal is szigorú felelősségrevonást kellett alkalmazni. *Bongyis László* mozdonyvezetőt például többszöri igazolatlan mulasztás miatt a pártból kizárták és szakszervezeti tagságától is megfosztották — de szeptemberben már nem került sor fegyelemsértésre.

Számban és értékben növekedtek a dolgozók javaslatai, mert a műszaki bizottság — különösen a SZOT VII. teljes ülésének határozata óta — sokkal gondosabban foglalkozik az újítási, ésszerűsítési javaslatokkal. A fűtőház munkájának javulását legbeszédesebben mutatja, hogy a második negyedévben zászlós élüzem kitüntetést kaptak s a harmadik negyedévben is teljesítették az élüzemszint feltételeit.

A segítőkészség hiánya

A szakszervezet elnöksége megállapította, hogy a jelentés alapjában helyesen tárgyalta a fűtőház munkáját, módszeresen foglalkozott a Központi Vezetőség határozatának végrehajtásában elért eredményekkel. Hiányolta azonban, hogy a jelentés nem érintette az önköltségcsökkentés tárgyalása során a széntakarékosságot s feltette a kérdést: ismeri-e az üzemi bizottság a Központi Vezetőség 1954. november 19-én megjelent energiatakarékossági határozatát? A márciusi határozat végrehajtása megköveteli — szögezte le az elnökség —, hogy a szakvezetés és az üzemi bizottság egyaránt többet foglalkozzon a széntakarékossággal, amely a fűtőházaknál az önköltségcsökkentés legjelentősebb tényezője.

Nem említette a jelentés van-e még béralaptúllépés a fűtőháznál, amely a második negyedévben még 11 százalékot tett ki. A jelentés nem foglalkozott azzal, hogy a területi bizottság adott-e segítséget a fűtőháznak a márciusi határozat végrehajtásához, ellenőrizte-e a munkát, beszámoltatta-e az üzemi bizottságot. Az elnökség megállapította, hogy a fűtőház alig kapott ilyen irányú segítséget a területi bizottságtól. éppen ezért hiba, hogy *a jelentés nem élt bírálattal,* emiatt s egyébként sem nyilvánított véleményt a felsőbb szervek segítőkészségétől.

Az üzemi bizottság munkájának egyik legfőbb hiányossága, hogy *nem foglalkozik jelentőségéhez mérten az összekapcsolt mozgalommal,* a túlsúlytovábbítással, amit az a tény is bizonyít, hogy az utóbbi hónapokban csökkent a miskolci vonatok átlagos terhelése. Leszögezte az elnökség, hogy az üzemi bizottságnak sokkal jobb felvilágosító munkával kell megmagyarázni: *a túlsúlytovábbítás nemcsak széntakarékosságot jelent, hanem növeli a vonalak átbocsátóképességét, gyorsítja az elegymozgást, tehát egyik alapvető feltétele az őszi forgalom sikerének.*

A legfőbb érték, az ember védelmében

Az őszi forgalom hősi harcaiban nem egy vasutas dolgozótársunk szenved balesetet saját gondatlansága miatt, vagy azért, mert egyes szolgálati helyek, vállalatok vezetői és részlegvezetői nem gondoskodnak maradéktalanul a dolgozók testi épségének és egészségének védelméről, a munka biztonságának fejlesztéséről.

Az elmúlt rendszerben igen jellemző volt a balesetek magas száma. A dolgozó tömegek félrevezetésére a köztudatban ügyesen elterjesztették, hogy *„Mindenkit érhet baleset!"*, de a balesetelhárítást elintézték annak hangoztatásával, hogy *„Baleset ellen védekezz!"* feliratú plakátokat készítettek és nem gondoskodtak a védekezés feltételeiről, hiszen ez a tőkések hasznát csökkentette volna.

A mi társadalmi rendünkben legfőbb érték az ember, a szocializmus építője. Pártunk, kormányzatunk intézkedései, a szakszervezet munkája kivétel nélkül mind a dolgozók életviszonyainak megjavítását, anyagi és kulturális színvonalának állandó emelését célozzák. Pártunk javaslatára a szakszervezet évről-évre nagyobb összeget fordít a dolgozók munkaviszonyainak egészségesebbé, biztonságosabbá tételére. Ezenkívül az Államvasutak szakvonatkozásban is mindent elkövet, hogy megfelelő segítséget nyújtson a balesetek megelőzésére. Ebben az esztendőben adták ki a szakszolgálati ágak részére például a nagy segítséget nyújtó óvórendszabályokat könyv alakjában. Ezt kötelezően oktatják.

A dolgozó vasutast védő szabályok és berendezések csak annyit érnek, amennyire ezt a dolgozók magukévá teszik, vagy felhasználják. Sajnálatos módon sokszor a vasutas dolgozók figyelmetlensége miatt több elvtársunkat ér baleset. Hogy csak néhányat elmondjunk: *Kákis Ferenc,* mozdonyfűtő Császárszállás állomáson, ellenvonatra várva, körüljárta, ellenőrizte mozdonyát. Amikor befejezte, leült a szomszédos sínszálra. Az 1720-as mindkét lábát bokán felül levágta. Nős ember, családja van. *Kardalos Dezső* 26 éves technikus és *Mihályi György* vágánybemérést végeztek Székesfehérvárott. Az 1277-es elől átugrottak a szomszédos vágány közé, de ugyanakkor haladt be az 1222-es, mindkettőjüket halálra gázolta. Kőbánya-Kispest állomáson *Nagy-Pál Sándor* forgalmi szolgálattevő éjjeli ellenőrzést tartott, majd utána, az átmenő fővágány tengelyében visszaindult kísérőjével a forgalmi irodába. Nem vették észre a közeledő tehervonatot egy másik vonat dübörgése miatt. *Nagy-pál* elvtársat halálra gázolta, kísérőjét pedig súlyosan megsebesítette az átrobogó tehervonat.

Fájdalmas ilyenekről beszámolni. Látni kell, hogy az érvényben levő forgalmi utasítás védi a dolgozókat, miért nem tartják be a szabályait, hiszen sajátmaguk testi romlását, egész vasúti pályafutásukat, szép családi életüket teszik tönkre azáltal, hogy sokan utasításellenesen, azt könnyelműen semmibevéve járnak-kelnek az állomáson, végzik munkájukat. Senki sem adhatja vissza az áldozatokat családjuknak, a zokogó feleségeknek, a drága kis apróságoknak.

Nem egy esetben azonban a vezetők nemtörődömsége, ellenőrzésének hiánya miatt történik baleset. A Debreceni Járóműjavítóban például, nem is olyan régen, *Laczkó József* jobbkezét elkapta az egyik körfűrész és ujjainak felsőrészét levágta. A bíróság elmarasztalta és hat-hathónapi javító-nevelőmunkára ítélte *Végh István* csoportvezetőt és *Szelei Sándor* művezetőt, s 20—20 százalékos bércsökkentést írt elő, mert a gondatlan veszélyeztetés bűntettét követték el azzal, hogy megfelelő gyakorlattal nem rendelkező munkással végeztették a fűrészelést.

A vasúti utasítások és óvórendszabályok mindazokat a biztonság-technikai és egészségvédelmi előírásokat tartalmazzák, amelyek a vasutas dolgozók testi épségének és egészségvédelmének fejlett biztosítását célozzák. A különféle rendelkezések betartásáról elsősorban a szolgálati helyek, vállalatok vezetői, helyettesei és reszortvezetői tartoznak gondoskodni. Ugyanakkor minden vasutas dolgozónk kötelessége, hogy munkájával saját, vagy dolgozótársa testi épségét ne veszélyeztesse.

Akik az utasításokat, az óvórendszabályok rendelkezéseit nem tartják be, vagy nem tartatják be, azok a szocializmus építését is akadályozzák. Látjuk, hogy megszegőiket a törvény teljes súlyával bünteti. Legyünk éberek a vasuti munkában saját érdekünkben, legyünk körültekintőek munkatársaink, a vezetésünk alatt álló dolgozók testi épségének megvédésében.

Kövessünk el mindent, hogy a legtöbb érték, az ember biztonságosan végezhesse felelősségteljes munkáját, a dolgozók pedig tanuljanak azokból a szomorú példákból, amelyek előttünk állnak, s amelyek arra intenek bennünket, hogy balesetmentesen, éberen, testi épségünket óva, végezzük munkánkat.

Egy szakszervezeti választás, amelyre három vonal készül

Ha aziránt érdeklődünk, hogyan készülnek *Kiskunhalason* a szakszervezeti választásokra, már a vonalon alkalmunk van néhány figyelemre méltó körülményt feljegyeznünk. Ugyanis a *bajai, kelebiai, kiskunfélegyházi* vonalon egyaránt tudják, hogy a kiskunhalasi fűtőházban tartják a *mintaválasztást.* Így a halasi választások túlnőnek helyi jellegükön, a vonal többi üzemi bizottsága előtt is példaként kell állniok.

Az üzemi bizottságok érdeklődését illetően nincs is hiba, mindegyik szeretné elküldeni képviselőjét a kiskunhalasi fűtőházba, az érdeklődés elé azonban akadályt gördít a közlekedés. *Baja, Bácsalmás, Mélykút* felől nincs megfelelő vonat.

Az ilyen széles területen felkeltett érdeklődés természetesen arra kötelezi a mintának választott üzemi bizottságot, hogy még alaposabban előkészítse a választást, biztosítsa annak tapasztalatcsere jellegét. Néhány nappal a választások megkezdése előtt már világosan meg kell mutatkoznia, hogyan foglalkozott az üzemi bizottság az előkészítéssel. milyen segítséget kapott hozzá a pártszervezettől és a területi bizottságtól.

Kik legyenek a jelöltlistán?

Kezdjük az utóbbival. A szegedi területi bizottságtól már néhány napja itt van *Veres László* elvtárs, aki körültekintően szervezi az előkészítés munkáját. A fűtőházban, de az állomáson és a pályafenntartásnál sincs egyetlen olyan üzemi bizottsági tag vagy szakszervezeti bizalmi. akivel ne beszélte volna meg a teendőket. A fűtőháznál hosszasan elbeszélgetett azokkal, akiket az üzemi bizottság jelöltlistájára szándékoznak felvenni, hogy meggyőződjön róla: valóban *a legméltóbbak, a legrátermettebbek kerüljenek a bizottságba.* Több időt kellett volna azonban rászánnia arra, hogy a szakszervezeti tagok véleményét is minél jobban megismerje, a dolgozókkal folytatott beszélgetésekből is szinte jellemrajzot kapjon a jelöltekről.

Gondos körültekintéssel foglalkozott a választás előkészítésével a pártszervezet. Külön aktíva-értekezletet tartott, amelyen elhatározták, azzal is segítik a választás sikerét, az üzemi bizottság munkáját. hogy a legjobb pártmunkások közül javasolnak tagokat az új üzemi bizottságba. Az aktívaértekezlet javaslata alapján vették fel a jelöltlistára *Vass István* és *Lajkó Imre* elvtársakat. *Vass* elvtárs, kocsivizsgáló, jelvényes sztahanovista, lelkiismeretes, jó pártmunkás, akinek aktivitása az üzemi bizottságnak is sokat használ majd. Ugyancsak friss erőt jelent az üzemi bizottságban *Lajkó* elvtárs. aki szintén a népnevelő-gárda egyik legtevékenyebb tagja, a békekölcsön-jegyzés sikeréhez példamutatásával és meggyőző munkájával nagyban hozzájárult. mint segédkezelő, szakvonali munkájában is a legjobbak közé tartozik.

Élőbb propagandamunkát

A két új üzemi bizottsági jelöltön kívül gondosan mérlegelték az újraválasztásra javasolt tagok munkáját is. *Belényi Mihályné, Benyó János* eddig is fontos funkciót töltöttek be az üzemi bizottságban, mint gazdasági, illetve kultúrfelelősök. Jelölésük minden bizonnyal a szakszervezeti tagság egyöntetű helyeslésével fog találkozni. Sőt már most is a dolgozók helyeslésével találkozna, ha alkalmuk lenne még jobban megismerni a legjobb szakszervezeti aktívákat. De az előkészítő munka legszembeötlőbb fogyatékossága, hogy semmilyen formában nem találkozunk a szemléltető propagandával: sem az üzemi bizottság munkáját, sem a szakszervezeti munkában élenjáró dolgozókat nem népszerűsítik, de még feliratokat sem láttunk sehol. *Bogyó László* elvtárs, üzemi bizottsági elnök bizonyos egykedvűséggel jegyezte meg, hogy nekik nincs lehetőségük táblák, feliratok festésére, de a pályafenntartásnál a bizalmi választás napjára elkészülnek a *„vándorjelszavak".*

Befejezésül nem szabad elhallgatnunk azt sem, hogy a pártszervezeten és a területi bizottságon kívül igen jelentős segítséget adott az előkészítéshez a szakvonali vezetés is. *Csala Mihály* elvtárs, fűtőházfőnök maga is hosszú időn át töltött be szakszervezeti funkciót, tudja, hogy jól működő üzemi bizottság lehet csak a verseny gazdája, a dolgozók ügyeinek igazi képviselője, s mindezek révén szakvonali munka erős támasza.

Kétezerhatszáz forint megtakarítást vállalunk

A *veszprémvarsányi* blokkmesteri szakasz diszesei nagyszerű felajánlást tettek a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* évfordulójának tiszteletére. Az ifjúmunkások DISZ-brigádja felajánlotta, hogy előírt munkáján felül 180 munkaórát dolgozik. Ez idő alatt a szakasz területén lévő *vágánysorompókat felújítják, ellátják új betonzoknizással és lefestik.* E munka értéke 800 forint. A szakasz területén *lemossák az összes jelzőket, ellátják lánczárakkal, újrafestik a jelzőkarokat.* A felajánlás értéke 300 forint. A továbbiakban *megjavítanak 15 darab kopott Ganz-zárat és azokat felszerelik a jelenlegi elavult Mol-zárak helyett.* Ennek értéke 1500 forint.

A veszprémvarsányi DISZ-brigád tehát 2600 forint megtakarítást ér el november 7-ig *Németh Imre* vezető blokkmester segítségével.

Kompos Kálmán
ÜB-elnök

A második dekád győztese a Kossuth-brigád

Várpalota-állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói figyelemre méltó munkateljesítményekkel váltják valóra november 7-re tett felajánlásaikat. A brigádok párosversenyben állnak egymással. Legutóbb a Kossuth-brigád került a verseny élére: október 11-től 20-ig terhelési tervét 111, menetrendszerinti vonatindítási tervét 116, fajlagos kocsimozdítási tervét 97, kocsitartózkodási tervét 113 százalékra teljesítette.

Dicséretre méltó eredményeket értek el a kereskedelmi szolgálat dolgozói is. Leadási, rakodási tervük teljesítése 105, feladási 104, kocsikihasználási tervük teljesítése pedig 147 százalékos volt a második dekádban.

Mondta, hogy vigyázz!

A szoba, amelyben szemben ülök Geda József volt térfelvigyázóval, egyszerű irodahelyiség. Nem vagyunk egyedül, körülöttünk a vasúti rendőrség dolgozói végzik munkájukat, a mellettünk álló asztalnál egy szőkehajú vasutas egyenruhás fiatalember tesz vallomást. Ő is a társadalmi tulajdon ellen vétett, mint Geda József.

A fiatalembert most hozták a vasúti rendőrségre, Gedát néhány héttel ezelőtt. A két arc hűen tükrözi ezt az időrendi különbséget. A szőke fiú borotvált arcú, szemében még nem bújkál a megbánás, az álmatlanul eltöltött éjszakák fáradsága, amikor a cella magányában újra és újra végiggondolja az ember az elkövetett tettet és felteszi a kérdést, amelyre mindig egy a válasz: megérte? Nem!

Geda József Kelenföld-állomás volt térfelvigyázója 32 éves. Ha nem mondja korát, legalább 5—6 évvel idősebbnek gondolom. Arca beesett, megnyúlt, a csontok élesen kifeszítik arcbőrét. Szemének fénye tompa, könnycseppek homályosítják, barnás haja rendezetlenül, kócosan övezi homlokát.

Halkan beszél, lassan, megfontoltan, minden szót hatszor is meggondol, mielőtt kiejti, tekintete közben jobbra-balra csapkod — jegyzik-e, amit mond? Vigyáz, nagyon vigyáz, hogy el ne szólja magát, nehogy véletlenül többet mondjon, mint amennyit már bevallott.

Megtört ember, kinézésre nem úgynevezett bűnöző típus, de beszéde, hanghordozása már az óvatos, megfontolt bűnözőé.

Azt várom, hogy ártatlanságára hivatkozik. Nem teszi. A bizonyítékok súlya alatt már régen lemondott erről.

— Bűnösnek érzem magam. — Suttog, lesüti a szemét. — De nem én tehetek róla — felemeli hangját — Skornyák és Orosz csábított a bűnre. Ők mondták, mit hoz a tartalék, én csak kivettem, ami benne volt. Volt amikor nyitva volt a vagon, fel sem kellett törni. Nem tudtam ellentállni...

— Minek nem tudott ellentállni? Hiszen egy sor olyan dolgot is ellopott, amire semmi szüksége sem volt.

Percnyi szünet, gondolkodik a feleleten.

— Igen, nem érte meg... Először két doboz női ruhagombot vittem haza. Otthon lapult a szekrényben hónapokig, sértetlenül találták meg. A bort, pálinkát megittam, az sem hiányzott. Lepedőket, ingeket tudtam csak eladni...

Többről nem beszél. Pedig közel 30 000 forint érték az, amit a letartóztatottak már bevallottak. A bűnjelek között keserűvizes üvegektől a szappanig minden megtalálható. A holmik között számos értékesíthetetlen volt, akadt olyan is, amit megsemmisítettek.

Geda most zokog, egész testét rázza a sírás.

— Mi lesz az asszonnyal? Az ötéves kislánnyal? Tönkretettem a jelenüket, tönkre a jövőjüket — mondja megtörten, fáradtan.

— Amikor a lopott pálinkát itta, amikor tántorogva ment haza, nem gondolt rájuk?

Tiszta fehér zsebkendővel törli a könnyét. Igyekszik leküzdeni a sírást: nem gondoltam, hogy ez lesz a vége...:

— És az asszony, a felesége nem tartotta vissza?

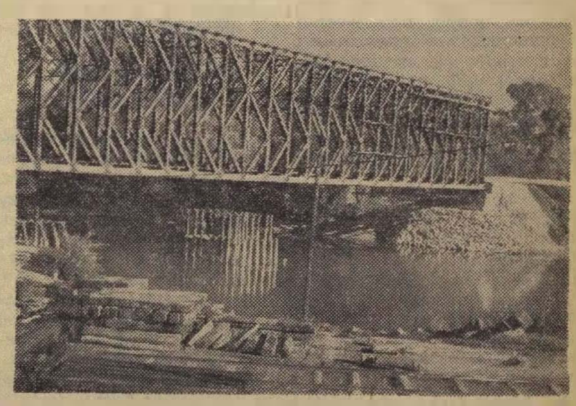
— Mondta, hogy vigyázz!

Mondta, hogy vigyázz... Már régen elvezették Geda Józsefet, de ez a három szó ott maradt a szobában. Kattog az irógép, de újra és újra fülembe cseng: mondta, hogy vigyázz. Nem azt mondta, hogy ne tedd, baj lesz, gondolj a gyerekre... Nem azt mondta, hogy több mint ezer forint a kereseted, be tudom osztani a pénzt... Nem azt mondta, ha tovább akarsz nyújtózni, mint a takaród ér, akkor én is elmegyek dolgozni... Azt mondta: vigyázz! Se többet, se kevesebbet, csak ennyit: vigyázz!

Ebben a percben, talán otthon ül, ő is sír, zokog, könnyeit törli. Ha akkor mást mond, talán mellette ülne férje, ölében a gyerekkel...

Bánki Géza

Új Dunahíd Óbudán



A Hídépítő Vállalat dolgozói Óbuda és a Hajógyári-sziget között új közúti-vasúti hidat építettek. A híd vasszerkezete már elkészült, most következik a vasúti pályatest szerelése. Ezt a munkát előreláthatólag ez év végére befejezik és még az idén áthaladhat az új hídon az első tehervonat az Óbudai Hajógyárba.

(MÁV Sajtóhivatal felv.)

Sikeres munkát végzett az első, tapasztalatcsere jellegű szakszervezeti vezetőségválasztó közgyűlés

— Nagyon hasznos, tanulságos volt ez a vezetőségválasztó közgyűlés, valóban tapasztalatcsere jellege volt — mondotta *Kiss Lajos* elvtárs, a Keleti Fűtőház üzemi bizottsági elnöke, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség új üzemi bizottságának megválasztása után. És ha a küldöttközgyűles részvevői, valamint a területről vendégként meghívott üzemi bizottsági elnökök hasonló véleménnyel hagyták el csütörtökön este a kocsiszolgálati főnökség kultúrtermét, akkor ez az előrehozott szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlés elérte célját:

Beró József elvtárs, a leköszönő ÜB elnöke beszámolójában hű összefoglalóját adta az üzemi bizottság két éven keresztül végzett munkájának. A szakszervezeti munka alappillérénél, a bizalmi csoportok működésénél kezdte az üzem szakszervezeti életének bemutatását. Beszámolója legfőbb erőssége volt, hogy nem általánosságban mozgott, személy szerint is megismerték a részvevők a legjobb szakszervezeti bizalmiak munkáját, módszerét, s ugyanígy képet kaptunk a műhelybizottságok működéséről is, az eredményekkel és fogyatékosságokkal egyetemben.

Kiemelte a beszámoló, hogy a műhelybizottságok és a szakszervezeti bizottságok munkájában egyaránt erőteljesebben érvényre jutott a párt vezető szerepe, a bizottságok kapcsolata szorosabbá vált a pártszervekkel.

A beszámoló még hívebben megvilágította volna az üzemi bizottság kétéves működését, ha erőteljesebben hangot kapott volna benne a bírálat és az önbírálat. Az önbírálat szinte csak egy fél mondatban szerepelt a beszámolóban, amely nem foglalkozott azzal sem, hogy mennyi és milyen irányú segítséget kapott az ÜB az elmúlt két évben a szakszervezet felsőbb szerveitől.

A beszámolót követő vita igen sok oldaláról világította meg a leköszönő üzemi bizottság kétéves munkáját és adott iránymutatást a megválasztásra kerülő ÜB tevékenységéhez. Több mint húsz felszólaló foglalkozott az ÜB és az egyes bizttságok munkájával, főként szociális és kulturális vonatkozásban.

Kolozsi elvtárs a pártbizottság részéről méltatta a leköszönő ÜB munkáját. Megállapította, hogy sokat javult a versenynyilvánosság, a szociális és kulturális munka, de nagyobb lendületre szólította fel a műhelybizottságokat. Leszögezte, hogy a megválasztásra kerülő ÜB előtt nagy feladatok állnak, a második ötéves terv jó előkészítéséért kell harcolnia az utolsó negyedévi terv sikeres befejezésével. Biztosította az új üzemi bizottságot, hogy a pártvezetőség a közös, nagy feladatok megvalósításának sikeréért tovább fokozza támogatását, még szorosabb, elevenebb kapcsolatot épít ki a szakszervezettel.

Igen sok felszólaló méltatta azt a sokirányú szociális támogatást, amelyben a szakszervezet részesítette a dolgozókat. A felszólalások során *Kelemen* elvtárs szóvátette, hogy a beszámoló nem foglalkozott az ifjúság kérdésével, a fiatalok nevelésével, kulturális és sportéletével. Kifogásolta, hogy a küldöttközgyűlésen is szinte kivétel nélkül csak idősebb dolgozók vettek részt.

Perge József elvtárs, vállalati főnök méltatta a szakszervezeti munkát és arra kérte a megválasztandó üzemi bizottságot, hogy a versenyszellem fokozásával, a dolgozókról való gondoskodással, a balesetek elleni küzdelem fokozásával és a betegszázalék lehető csökkentésével segítse a szakvonal munkáját.

Gróf József elvtárs, a budapesti területi bizottság elnöke a szakszervezet központi vezetősége és a területi bizottság nevében üdvözölte a közgyűlést. Rámutatott a szakszervezeti választások jelentőségére és felhívta az újonnan megválasztandó ÜB figyelmét, hogy fordítson nagyobb gondot az újítási feladattervekre, a technika fejlesztésére, a technológiai és munkafegyelem megszilárdítására. Kérte a küldöttközgyűlést, hogy alapos megfontolással válassza meg az új üzemi bizottságot, minden egyes jelöltnél mérlegelje, megfelel-e a reá váró nagy feladatoknak. Végül felszólította a megválasztásra kerülő üzemi bizottságot, hogy munkájának első lépése összbizalmi értekezlet összehívása legyen.

Élénk vita a jelölések felett

A vezetőségválasztó taggyűlés ezután felmentette funkciójából az üzemi bizottságot, s *Balázs* elvtárs, a jelölő-bizottság elnöke a közgyűlés elé terjesztette az új ÜB jelöltjeinek névsorát. Mindenegyes jelölt munkáját ismertette a taggyűléssel, amely két jelölt kivételével egyhangúlag fogadta el a jelöléseket. Élénk vita alakult ki *Szőke József* elvtárs, a leköszönt ÜB termelési bizottsága elnökének és *Pintér Mihály* kocsivizsgálónak a jelölése körül. *Szőke* elvtárs, akit főként magatartása miatt bíráltak, ígéretet tett, hogy gyökeresen változtat sokszor ingerült, fölényes magatartásán. *Pintér* elvtárs ellen, a legfiatalabb jelölt ellen főként azért merültek fel kifogások, mert mint műhelybizottsági elnök nem tanúsított eléq felelősségérzetet. Végül *Szőke* elvtársat egyhangúlag, *Pintér* elvtársat pedig öt ellenvéleménnyel vették fel a jelöltek listájára.

Élénk helyesléssel hagyta jóvá a küldöttközgyűlés *Beró József* elvtárs eddigi ÜB-elnök jelölését, s egyhangúlag fogadta el *Morvai László* és *Támadi József* elvtársak jelölését, akik új tagokként kerültek az üzemi bizottságba.

A vezetőségválasztó közgyűlés részvevői gondos mérlegeléssel, a dolgozók érdekeit szem előtt tartva választották meg az új üzemi bizottságot, amelyben helyet kaptak a termelésben, a pártmunkában, a szakszervezeti életben és az újító mozgalomban kimagasló eredményeket elért dolgozók, mint *ifj. Végh Máté* asztalos, *Lami Béláné* bérelszámoló, *Lőwi Béla* kiváló újító, *Weisz Árpádné*, az üzemi MNDSZ-szervezet elnöke és mások.

A vasút területén lezajlott első szakszervezeti vezetőségválasztó közgyűlés jó munkát végzett, felelősségének tudatában választotta meg az új üzemi bizottságot, a beszámoló feletti vitában pedig értékes szempontokat adott az új üzemi bizottság munkájához, s ezzel hasznos tapasztalatokat nyújtott a meghívott üzemi bizottsági elnököknek is.

VITA:

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

Figyelemmel kísérem újságunk közelmúltban indított vitáját. Szervezettségben az erő, az erő a győzelmet biztosítja stb. — halljuk gyakorta. Ez így van, azonban ennek hangoztatásával nem lesz mindenki szervezett dolgozóvá. Tíz év alatt sokszor elmondtuk, hogy javítani kellene a nevelőmunkán. Szakszervezeti határozatok sorozatát olvastam már erről. Mi az oka, hogy üzemeinkben mégis sok szervezetlen, vagy több hónapi tagsági díjjal hátralékos dolgozó van?

Szerintem több oka van ennek. Először is

nem foglalkoznak kielégítően a szakszervezeti munka gerincét képviselő bizalmiakkal.

Ha velük nem foglalkoznak, hogyan irányítsák területükön a szakszervezeti munkát. Nem tartják meg a csoportértekezleteket, nem tájékoztatják a szakszervezeti munkáról munkatársaikat, nem ismertetik velük azokat az erőfeszítéseket és gondos munkát, amelyet szakszervezetünk, a párt célkitűzéseinek megfelelően a dolgozók érdekében végez. Sok helyen úgy ismerik a bizalmit, mint aki azért van, hogy a tagsági díjat összeszedje. Ilyen módszer mellett a csoportban lévő nem szervezett dolgozó szinte semmit sem hall a szakszervezetről, nem is kerülhet hozzá közelebb.

Záhony állomás X. pályamesteri szakaszán dolgozik *Simon* elvtárs. Már több mint egy éve nem fizetett tagdíjat, de senkinek eszébe nem jutott megmagyarázni neki cselekedete helytelenségét. *Nyírmadán* a pályafenntartásnál évek óta dolgoznak olyanok, akik még nem szervezett dolgozók. Mit mutat ez? Semmi esetre sem azt, hogy a szakszervezeti bizalmiak feladatuk magaslatán állnak!

A hozzászólásokat figyelve, azt látom, hogy

a vitában csak ÜB-funkcionáriusok vesznek részt.

Mennyivel helyesebb volna, ha egyszerű szakszervezeti tagok is hozzászólnának a szervezettség kérdéséhez. Én is ezek egyike vagyok, és mint egyszerű szakszervezeti tag hiányolom a bizalmiak nem kielégítő munkáját. Például abban a csoportban, ahova én tartozom, évek óta nem volt megbeszélés, nem ismerem csoportom minden tagját sem. Tudom, hogy én is hibás vagyok ebben, mert nem éltem jogaimmal, nem bíráltam a bizalmi hiányos munkáját. Látnunk kell, hogyha ezt tovább tűrjük, lemondunk a szervezett dolgozók politikai, eszmei színvonalának emeléséről, arról, hogy a szervezetlen dolgozók megértsék, miért kell szervezett dolgozónak lenni.

Ezeken a hibákon, most, a bizalmiak újraválasztása folyamán lehet és kell is segíteni. Azt is meg kell mondanom, hogy a szakszervezet írásos agitációja a mi területünkön igen legyengült. Pedig az írásos agitáció javítaná a felvilágosító munkát. Ha ezeket a hibákat kiküszöböljük, a most folyó szakszervezeti választásokon erősíteni tudjuk a szakszervezet tekintélyét, elérhetjük, hogy öntudatos vasutasaink valamennyien szervezett dolgozók lesznek.

Kempl József,
a debreceni igazgatóság dolgozója.

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

Kezdődhet elölről, csak bírják idegekkel című cikkünkben október 10-én megírtuk, hogy a Déli-pályaudvaron egy fűrészgép porosodik. A Déli-pályaudvar szertárfőnöksége közölte szerkesztőségünkkel, hogy a Budapest-ferencvárosi pályafenntartási főnökség XXI. pályamesteri szakasza a fűrészgép beépítésének munkálatát folyó hó 14-én megkezdte.

„Megjegyzés nélkül" címmel október 17-i lapunkban közöltük Kelenföld állomásról *dr. Tóth József* elvtárs levelét. A vasúti főosztály 5/F osztálya megvizsgálta a panaszt és megállapította, hogy a mulasztást a helyi újítási megbízott követte el, mert az ésszerűsítési javaslatra küldött választ nem közölte *Miklós Hedvig* elvtársnővel.

Hol süllyednek el az újítások?

Néhány adattal szeretnék hozzájárulni *Az újítási javaslatok elbírálásáról* című, szeptember 19-én megjelent cikkhez.

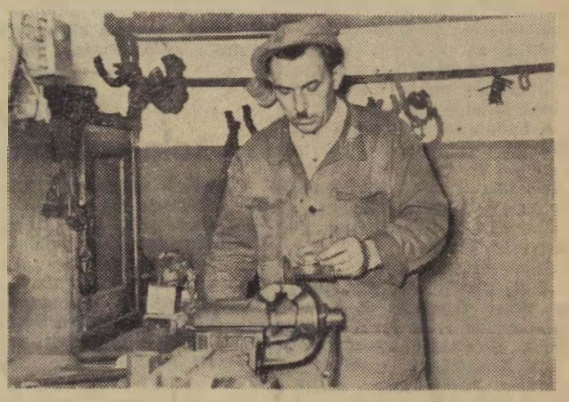
Sándor Kálmán főmozdonyvezető 1953. május 11-én javaslatot adott be a *hegyeshalmi* vonal villamosmozdonyainak jobb kihasználására. Válasz a mai napig nem érkezett.

Én 1953. június 30-án a vezérigazgatósági pályázat egyik pontjához, *A 303-as gőzmozdonyokra tüzeléstechnikai és üzemi feltételek* címűhöz nyújtottam be javaslatot. 1955 elején közölték velem, hogy beadványom eltűnt és ha van másolatom, küldjem be újra. Februárban elküldtem a Budapesti Igazgatóság IV. osztályának, de választ még most sem kaptam. SZUÉB-előadónk minden hónapban sürgeti, de hiába.

Kinek a fiókjában lapulnak a javaslataink?

Ocsovai István
főmozdonyvezető,
Keleti Fűtőház

Többszörös újító



Bajkai János, a budapest-nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség többszörös újító gőzlakatos-csoportvezetője. Bajkai elvtárs a személykocsik gáztöltő fejei membránlemezei helyett — javításnál — hulladék fehérlemezt használ. Ezzel rézlemezt takarít meg és a törések százaléka minimumra csökken.
(Kovács Géza felv.)

Úgy készüljünk, hogy a legkeményebb tél sem érjen váratlanul

Az egyre keményebbé váló idő mintha állandóan szóló jelzőharang volna, mintha mondaná: *készüljetek a télre!*

A felkészülésnél nem nélkülözhető a szolgálati ágak legteljesebb összhangja, a szükséges anyagok, szerszámok, gépek biztosítása. Már most meg kell kezdeni a szervezési munkát, biztosítani a figyelő-értesítő szolgálatot, jó előre gondolni kell a munkaerőszükségletre.

Jó segítséget nyújt vasutasainknak a D. 4. számú utasítás, amely pontosan és közérthetően tartalmazza: mit kell tennünk, hogy minden nehézséget legyűrjünk a téli hónapokban. A pályafenntartási szolgálat egyik legfontosabb munkája most, hogy a hófúvásoknak kitett szakaszokon rendbehozza a hóvédműveket és felállítson ilyeneket ott is, ahol előreláthatólag szükség lesz rá. Gondoljanak a hósövénytáblák tárolására. Törődni kell a hófúvásra és a hótorlaszokra vonatkozó adatok feljegyeztetésével, hogy ezeket a jövőben hasznosítani lehessen.

Vegyük figyelembe a tapasztaltabb vasutasok téli tapasztalatait. Ahol ezt figyelembe vették a múlt esztendőben, vagy az előtte lévő kemény téli időszakban, nem is volt különösebb baj.

Felkészülten álljanak a hótörőgépek

A különféle gépek jó karbantartása, időbeni készenlétbe helyezése a siker egyik kulcsa. Nagy gonddal kell a rendszeresen veszélyeztetett vonalrészeket figyelőőri szakaszokra bontani olyképpen, hogy azokat a dolgozók egy-másfél óra alatt bejárhassák. A pályamesterek alaposan oktassák ki a figyelőőröket, hiszen a jó helyzetjelentés az alapja a gyors intézkedéseknek.

Ha valamely pályarészen — hóvédmű hiányában — hófúvás, vagy hosszantartó erős havazás következtében forgalmi akadály áll elő, azt csak emberi, vagy gépi erővel, esetleg a kettő együttes alkalmazásával szüntethetjük meg. Kisebb hótorlaszt, 20—30 centiméter magas hóakadályt mozdonyra szerelt hókotróval is elháríthatunk. Az elsőrangú mozdonyok enélkül is áttörik magukat. Erős szélviharban azonban vigyázni kell, mert megtörténhetik, hogy a mozdony elhaladása után ismét behordja hóval a szél a szakaszt. Ilyenkor csak úgy kerülhetjük el a többszörös munkát, ha ideiglenes jellegű, hordozható védműveket állítunk fel.

Nagyobb, 80—150 centiméter magasságú hóakadályok áttörésére hóekéket használunk. Az áttörés könnyebb, ha helyenként réseket vágatunk. A *Henchel—Klíma-féle* hóeke alapállásban a havat jobbra és balra hányja. Az ekelapátokat azonban ugyis be lehet állítani, hogy a kotrást egy oldalon végezze.

Magasabb hóakadályok áttörésére használjuk a Henchel-féle hólapátológépet. Ezt mozdony tolja és a lapátkerék forgása közben a hó ívben szóródik le a pályáról. Ezek a hólapátoló gépek öt méter magas hóakadályt is képesek legyőzni. Elkerülhetetlen az alkalmazásuk olyan esetekben, amikor a hóakadályokat nem hófúvás, hanem hosszantartó, vagy erős havazás okozza. Meg kell jegyezni azonban, hogy a nagy és számottevő hóakadályokat inkább hófúvás okozza.

Az idén is helytállunk

A téli, zord időjárás alatt a forgalom biztosítása, az ezzel összefüggő teendők dandárja a vontatási és a pályafenntartási szolgálatra hárul. A hosszantartó hóviharok idején mindkét szakszolgálat munkája hősi erőfeszítést, nagy áldozatkészséget követel.

Az aránylag enyhébb tél után az időjárás alakulását figyelemmel kísérő meteorológiai intézetek az idén keményebb télre számítanak. A felkészülésnél ezen túlmenően is mindig a legkeményebb télre kell számítani. Az eddiginél is nagyobb figyelemmel alkalmazzuk munkánkban a szovjet vasutasok téli munkamódszereit. Pártbizottságaink irányítsák, ellenőrizzék a szakszolgálat és a szakszervezet ilyenirányú munkálkodását. A vasutas dolgozók még egyszer sem vonultak vissza a szállítási harcban, egész biztosan helytállnak az idei tél folyamán is.

Mit kell tudni a munkavédelmi megbízott és a társadalombiztosítási küldött feladatairól

A szakszervezeti választások során előtérbe kerül a munkavédelmi megbízottak és a társadalombiztosítási küldöttek munkája. A tagságnak tisztában kell lennie azzal, hogy a megbízatásokat eddig betöltött elvtársak jól látták-e el feladatkörüket, illetve — ahol most kerül sor elsőízben megválasztásukra — mit követelhetnek tőlük, milyen irányban lehetnek a segítségükre.

A MUNKAVÉDELMI MEGBIZOTT

a munkavédelmi bizottság irányítása és utasítása szerint dolgozik csoportjának munkahelyén, valamint a csoport tagjai között. Ellenőrzi, hogy a munkahelyeken megfelelő állapotban vannak-e a gépek védőfelszerelései és a szellőzőberendezések. Ügyel a munkahely, az öltöző és a mosdó helyiségeinek rendjére és tisztaságára. Számon tartja, hogy csoportjának tagjai időben megkapják-e a rendeletben biztosított munkaruhát és az egyéb védőfelszereléseket. Ellenőrzi, hogy a részlegvezetők megfelelően oktatják-e az újonnan felvett, vagy új munkahelyre helyezett dolgozókat a biztonságos munkamódszerekre.

A munkavédelmi megbízott a munkavédelmi hiányosságokat azonnal jelenti részlegvezetőjének (művezető, pályamester, távirdamester, stb.) és megköveteli a hiányok kiküszöbölését. Ha a részlegvezető nem küszöböli ki a hiányokat, vagy késlekedik a munkálatok elvégzésével, a munkavédelmi megbízott jelentést tesz az üzemi bizottság munkavédelmi felügyelőjének.

A munkavédelmi megbízott kötelességeihez tartozik az is, hogy csoportjának tagjait rászoktassa a védőfelszerelések, védőberendezések használatára, ezek jó karbantartására. Meggyőzi munkatársait arról, hogy a munkavédelmi szabályok betartása megkönnyíti és előmozdítja a termelékenység emelését. Ha csoportjában baleset történik, megmagyarázza munkatársainak a baleset okát. A munkavédelmi megbízott csak akkor tudja jól ellátni munkáját, ha szoros kapcsolatban áll csoportja tagjaival és a bizalmi csoportértekezleteken rendszeresen beszámol végzett munkájáról.

A TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI KÜLDÖTT

végzi egy-egy szakszervezeti (bizalmi) csoporton belül a társadalombiztosítási és egészségügyi feladatokat. A küldött, a szakszervezeti bizalmi és a műhely (osztály) társadalombiztosítási felelősének irányítása alapján, munkaidőn kívül végzi a munkáját.

Legfontosabb feladatai közé tartozik, hogy megszervezze a csoportjához tartozó betegek látogatását. Fel kell keresnie azokat a dolgozókat, akik bármilyen okból nem jelentek meg munkahelyükön. A beteg dolgozóknak elvtársi segítséget nyújt, ellenőrzi, hogy a betegek betartják-e az orvos előírásait, a szimulánsokat leleplezi.

A küldött tesz javaslatot a dolgozóknak üdülőkbe, szanatóriumokba való beutalására, indokolt esetben a dolgozók anyagi megsegítésére. Figyelemmel kell kísérnie az egészségügyi követelmények betartását, az egészségügyi hiányosságok megszüntetésére javaslatot kell tennie a műhely (osztály) társadalombiztosítási felelősének. Tanulmányoznia kell a társadalombiztosítás szabályait, s azokat időközönként beszélje meg munkatársaival. A dolgozókat egyéni egészségvédelemre nevelje, s a társadalombiztosítással kapcsolatos panaszok orvoslásához segítséget nyújt. Feltétlenül szükséges, hogy a társadalombiztosítási küldött havonta egyszer csoportértekezleten számoljon be munkájáról.

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a vasutas DISZ-szervezetek erősítése terén végzett kiváló munkájuk elismeréséül *Hidasi Tivadarnak*, a miskolci Politikai Osztály DISZ instruktorának, *Mészáros Imrének*, a budapesti Politikai Osztály munkatársának és *Páll Sándornak*, a Ferencvárosi Fűtőház DISZ-titkárának a *„Szocialista Munkáért Érdemérem"*, *Pozsonyi Tibornak*, a szegedi Politikai Osztály DISZ-instruktorának, *Tóth II. Ferencnek*, a pécsi Politikai Oszt. DISZ-munkatársának, *Mátrai Jánosnak*, Záhony-forgalom DISZ-titkárának, *Takács Istvánnak*, a miskolci Politikai Osztály munkatársának és *Fodor Sándornak*, a Szombathelyi Járműjavító alapszervi DISZ-titkárának a *„Munka Érdemérem"* kitüntetést adományozta.

Ifjúsági élet

Harminchét éves a Komszomol

37 évvel ezelőtt, 1918. október 29-én született a Komszomol. Gyakran mondják és igaz is, hogy a történelem mércéjével mérve, 30—40 esztendő rövid idő. Azelőtt így is volt. De ebben az utolsó néhány évtizedben az emberiség életének óriás eseményei játszódtak le. A történelem legnagyobb fordulójához érkezett: győzött a Nagy Októberi Szocialista Forradalom és eredményeképpen megszületett az első szocialista állam, létrejöttek a népi demokráciák, lerázta bilincseit a nagy kínai nép, megvalósult a Német Demokratikus Köztársaság.

Az Októberi Forradalom tüzében, hősi harcok napjaiban támadt életre a Komszomol. És. A Komszomol születése pillanatától mind a mai napig harminchét küzdelmekben, sikerekben gazdag éven át a párthoz igazodott, hűségesen követte a párt útmutatásait. A Komszomol a párt gyermeke és valóban olyan is a viszony az ifjúsági szövetség és a párt között, mint szerető gyermek és a gondos, bölcs szülő között. A Komszomol a nagyszerű példák olyan sorát állította a világ fiataljai elé, hogy nagyon is érthető az, ha ma a fiatalok legjobbjai azt mondják az egész világon, de elsősorban a szocializmust építő népi demokratikus országokban, hogy olyan emberek szeretnének lenni, mint a komszomolisták, úgy szeretnének élni, mint a szovjet fiatalok.

Ezt vallják a magyar fiatalok, a Komszomol példáját követi a DISZ-is. A DISZ elé a párt sok gyakorlati feladatot tűz ki. A Komszomol példájának követése a mi számunkra ezeknek a feladatoknak megvalósítását jelenti. Azt jelenti, hogy harcoljunk az erős, szocialista iparért, az új technika fejlesztéséért, a mezőgazdaság szocialista átszervezéséért, egyszóval a szocializmus győzelméért. E harcban úgy kell a DISZ-nek vezetnie az ifjúságot, mint ahogy azt a Komszomol tette és teszi — hűséggel a néphez, hűséggel a párthoz!

A 37. évforduló alkalmából forró szeretettel köszöntjük példaképünket, a hős lenini Komszomolt.

Lelkesen csatlakoztak a vasutas DISZ-szervezetek a „Kilián György kultúr- és sportünnepségek" budapesti seregszemléjéhez

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa*, a *DISZ Budapesti Bizottsága* és *Budapest Főváros Tanácsa* felhívással fordult Budapest ifjúságához és meghirdette a *„Kilián György kulturális- és sportünnepségeket"*.

A kulturális és sportseregszemle lehetőséget nyújt arra, hogy még több fiatal merítsen a kultúra kincseiből, éljen a sportolási lehetőségekkel. Megteremti az üzemek, iskolák fiataljai, művészeti csoportjai és sportolói nemes vetélkedésének lehetőségét.

A budapesti politikai osztály ifjúsági alosztálya aktívaértekezleten vitatta meg a vasutas DISZ-szervezetek titkáraival, kultúr- és sportfelelőseivel a kulturális- és sportünnepségeken való részvétel feltételeit, a felkészülés problémáit.

A jelenlevők lelkesen, nagy tetszéssel fogadták a seregszemle hírét. A ferencvárosi tömb, a *vasúti főosztály* a *MÁV Kórház*, az *Északi-* és a *Landler Járóműjavító*, a *Hámán Kató Fűtőház* és több más szolgálati hely DISZ-szervezetei azonnal bejelentették részvételüket.

A felszólalók elmondották, hogy a seregszemlére készülve *tovább folytatják a tagtoborzást* és az újonnan belépőket is bevonják a művészeti és sportcsoportok munkájába. Hangoztatták, hogy a kulturális- és sportünnepségre való készülés alkalmas arra, hogy *elmélyítsék a DISZ-szervezetek kapcsolataikat a Törekvés sportkörökkel, az üzemi bizottságokkal* és a *kultúrotthonokkal*.

Többen bírálták a budapesti vasút politikai osztály ifjúsági alosztályát a VIT kulturális seregszemle szervezésének hiányosságaiért, amely egyik oka volt a vasutas DISZ-szervezetek nem kielégítő szereplésének. Kérték, hogy az ifjúsági alosztály az új seregszemléhez több segítséget nyújtson.

Pál Zoltán elvtárs, a budapesti igazgatóság politikai osztálya ifjúsági alosztályának vezetője válaszolva a felszólalásokra elmondotta, hogy *a DISZ-szervezeteket hivatásos művészek, koreográfusok, zenészek és élsportolók patronálják majd*. A szakszervezet, a Törekvés SE és az Ifjúsági Nevelési Tanács is messzemenő segítséget nyújt a DISZ-szervezeteknek.

A kultúrversenyek lebonyolítása három szakaszban történik. *1955. november 1-től 1956. március 31-ig tartják az üzemi döntőket*. Ebben a szakaszban klubdélutánokat, baráti összejöveteleket, kirándulásokat, tánctanfolyamokat, táncestéket rendeznek az alapszervezetek. Vegyenek részt a *József Attila* olvasómozgalomban, az üzemi bizottságokkal karöltve hozzanak létre új művészeti csoportokat, a meglevőkbe vonjanak be minél több fiatalt. A művészeti csoportok tartsanak kölcsönös műsorcserét, rendezzenek szavalóversenyeket, bemutatókat. Ebben a szakaszban ünnepeljék meg a DISZ-szervezetek a *Komszomol*, a *KIMSZ*, a *DIVSZ* és a *tanácsköztársaság* megalakulásának évfordulóit, valamint *március 15-ét. 1956. április 1-től május 8-ig tartják a seregszemle vasúti körzeteiben a döntőket*, majd a körzeti bemutatót, *1956. május 8-a és június 3-a között a seregszemle budapesti vasutas döntőire és bemutatóira kerül sor.*

A sportversenyek *előkészítő időszaka* 1956. február 28-ig tart. Az *alapszervezeti versenyeket* 1956. március 1-től április 20-ig, az *üzemi versenyeket* április 20-tól május 14-ig, a *körzeti versenyeket* május 15-től június 1-ig, a *budapesti versenyeket* pedig június 1-től június 15-ig tartják.

Ez a búcsú sokáig emlékezetes marad

Várpalota állomáson hetek óta ünnepségre készül a DISZ-szervezet. Az állomás DISZ-túrjának legjobbjai közül néhányan pár nap múlva felcserélik vasutas ruhájukat néphadseregünk egyenruhájával. A DISZ-szervezet elhatározta, hogy a mozgalmi szervekkel és a szakvezetéssel együtt ünnepélyesen búcsúztatják a bevonuló fiatalokat.

Az elmúlt napokban az állomási fiatalok szabad idejükben ellátogattak a Cseri erdőbe és a kirándulást makkgyűjtéssel kapcsolták össze, melyet aztán eladtak az erdőgazdaságnak. Ebből a pénzből vendégelték meg a bevonuló fiatalokat és rendezték meg a búcsúestet.

Szombaton este összegyűltek a fiatalok és elsőnek én búcsúztam el kiváló DISZ-tagjainktól. Arra kértem őket, hogy *sajátítsák el a haza védelmének tudományát, végezzenek olyan jó munkát és tanuljanak olyan szorgalmasan, mint ahogy azt nálunk tették.*

A DISZ-szervezőtitkár az ifjúsági szervezet nevében kívánt jó munkát és a szíves szavak után *minden bevonulónak átnyújtott egy csomag levélpapírt, borítékot, és egy „Mofém"-ceruzát.*

— Ezt azért adjuk — mondotta —, *hogy ne feledkezzetek meg rólunk, írjatok szorgalmasan, mert tudni akarjuk, hogyan álljátok meg a helyeteket a hadseregben, hogyan őrködtök békés alkotómunkánk felett. Mi azt ígérjük, hogy válaszolunk leveleitekre és állandóan tájékoztatunk benneteket arról, hogyan dolgozik DISZ-szervezetünk, milyen munkasikereket érünk el.*

Kis csoportban álltak a bevonulók, mosolyogtak, de ez a mosoly alig tudta palástolni meghatottságukat. Végül *Marek Aladár* ifjúmunkás szólalt meg:

— Nagyon köszönjük ezt a kedves búcsúztatást. Azt hiszem, nem mondhatok többet annál, hogy méltóak leszünk szeretetetekre, viselkedésünkkel, szorgalmas munkánkkal dicsőséget hozunk a hadseregben is állomásunk DISZ-szervezetére.

A fiatalok lelkesen tapsoltak, megkezdődött a kultúrműsor, majd megszólalt a rádió és a tánczene ütemére hajnalig táncoltak állomásunk diszesei. Ez a búcsú bizonyára sokáig emlékezetes marad a bevonuló fiatalok szívében.

Varga József
állomásfőnök, Várpalota

SPORT

Sportaktívaülés Dombóvárott

A Dombóvári Törekvés Sportkör néhány nappal ezelőtt aktívaülésre hívta össze tagjait. Az ülésen a sportkör vezetőin és versenyzőin kívül jelen volt Tóth József elvtárs a pécsi igazgatóság vezetője, Márton János, a Törekvés SE pécsi területi sportelnöke, a járási párt- és DISZ-bizottság titkára.

A dombóváriak a sportgyűlést azért hívták össze, hogy megbeszéljék, hogy mi az oka a sportkör egy helyben topogásának. A sportkör kilenc szakosztállyal működik, és bár több élvonalbeli versenyzője is van, eredményeik mégsem olyanok, mint amilyenre a sportkör lelkes vezetői számítanak. Fő hibának azt tartják Dombóvárott, hogy a szolgálati főnök, valamint a városi szervezetek kevés támogatást nyújtanak a sportolóknak. Különösen a városi tanács teljes passzivitását rótták fel rosszalóan a jelenlévők. A városi tanács csak a helyi Dózsa Sportkört segíti, a vasutasok még elismerésben sem részesülnek, pedig a sportkör példaadó társadalmi munkát is végez. Minden különösebb segítség nélkül például korszerűsítik sporttelepüket.

A felszólalók kérték, hogy mindazok, akiket jogos bírálat ért, változtassanak helytelen álláspontjukon és segítsék a dombóvári vasutas sportolókat.

A megbeszélés során Tóth József igazgató hangsúlyozta, hogy a Dombóvári Törekvés Sportkörnél előforduló hibák sajnos nem helyi jellegűek és éppen ezért a közeljövőben sorra veszik azokat a helyeket, ahol hiányosságok mutatkoznak és minden igyekezetükkel azon lesznek, hogy felszámolják azokat. Az igazgató elvtárs azzal zárta hozzászólását, hogy figyelmeztette a szolgálati vezetőket, valamint felkérte a helyi szervek képviselőit, hogy a jövőben az eddiginél sokkal jobban támogassák a sportkör vezetőségének munkáját, mert csak így biztosítható a dombóvári vasutas sportolók eredményes működése.

ifj. Egri Péter
Dombóvár

Ütköző

TARTÓZKODJ A TÉREN!

Dorogon az I-es számú őrhelyen új biztosítóberendezést szereltek fel. A berendezés csaknem minden helyet elfoglal.



Nem sokból állna kibőviteni a bódét, de nem teszik. Úgy látszik, így akarják biztosítani azt a fontos elvet, hogy a váltóőr tartozkodjon a téren.

A BÁNATOS FŰTŐ

Katyi János, balassagyarmati fűtőt az értesítő készenléti szolgálatra hívta. A fűtő kereken kijelentette, hogy nem megy,



mert a gyermekére kell vigyáznia. Alig ment el az értesítő, hazaérkezett a fűtő felesége. Most már semmi akadálya nem lett volna annak, hogy bemenjen. Így hát egyenesen be is ment, mégpedig a kocsmába. Ott ivott szegény afeletti nagy bánatában, hogy olyan ember lett belőle, aki az őszi forgalom legnehezebb napjainak egyikén megtagadta a szolgálatot.

NEM KIS DISZNÓSÁG

Debrecenből a 4751-es számú vonattal a 146 126-os számú kocsiban egy rakomány hízottsertés érkezett Ferencvárosra. A



kocsit „elfelejtették" kirakni, üresként besorolták egy K szerelvénybe és elküldték Szolnokra. Szép teljesítmény! Egy vagon sivító, röfögő disznót nem észrevenni. Talán a jövőben kolompot is tegyenek a disznók nyakába?

HÍREK

— **„Napi gondok"** címmel 450 méteres ipari agitációs film készül a Híradó és Dokumentum Filmgyárban az Északi Járóműjavítóban bevezetett 3 forintos mozgalomról. A forgatókönyv már elkészült.

— **Az újítási hónapban** nagy lendülettel vesznek részt a várpalotai fiatalok Dömötör József térfőnök, többszörös újító segítségével. Ezidáig tíz újítást adtak be. Kiss Dezső DISZ-tag újítását már be is vezették, melynek eredménye: egy 411 sorozatú gép megtakarítása.

— **Minszk személypályaudvar** kollektívája meleghangú levelet intézett a gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyár dolgozóihoz.

— **A MÁV Kórház zenekara**, amely orvosokból és egészségügyi dolgozókból alakult, zenekari estet rendezett október 28-án a kórház nagycsarnokában. A műsort Gál Sándor György konferálta nagy sikerrel.

— **147 vonat indítását** takarították meg ebben az esztendőben a kaposvári vasutasok azzal, hogy terhelési tervüket 112 százalékra teljesítették.

— **Madrigál-estet tartott** a soproni vasutas kórus október 22-én, a Liszt Ferenc kultúrház nagytermében. Megérdemelt sikert aratott Vadas Ildikó zongora-, Lomoschitz Pál hegedű-, Perlaki Anna Mária és Jakab Vera énekszáma, valamint a vasutas tánccsoport.

— **Ünnepélyes keretek között** kezdődött a pártoktatási év a szegedi MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító Vállalatnál. A hallgatók 90—95 százalékban vették részt az oktatásokon.

— **Ötvennégy ésszerűsítési javaslatot** tettek október 20-ig az Északi Járóműjavító dolgozói az újítási hónap keretében.

— **Óriási erdőtűz** szakította meg a vasúti összeköttetést Nizza és Marseille között.

— **A „Bahcsiszeráji szökőkút"** című balettet tekintette meg Várpalota állomásról 15 DISZ-tag. Az október hónapban legjobb eredményt elérő fiatalok a *„János vitéz"* című daljátékot fogják megnézni.

— **Több mint félmillió forint költséggel** az idén elkészül a Landler Jenő Járóműjavító új tornaterme. Így lehetővé válik, hogy a dolgozók télen is zavartalanul sportolhassanak.

— **A vorosilovgrádi mozdonygyár** a hatodik ötéves terv keretében megkezdi a hatalmas TE—3 típusú motorosmozdony futószalagon való készítését. Az első mozdonyok 1956-ban készülnek el.

A tárgyalóteremből

A kisvárdai járási bíróság Kálmán Gergely váltókezelőt négy évi és Kántor László vonatkísérőt két és fél évi börtönbüntetésre ítélte. Kálmán és Kántor a Záhony és Debrecen közötti útszakaszon 2500 forint értékű deszkát lopott el.

A soroksári úti állomáson szolgálatot teljesítő egyik tolatócsapat és mozdonyszemélyzet évek óta fosztogatta a feladott szállítmányokat. Körülbelül 74 000 forint kárt okoztak. A budapesti közlekedési bíróság a banda vezetőit: Bíró Jánost 8 évi, B. Szabó Sándort 7 évi, Káldi Sándort 6 évi, Nagy György Istvánt 5 évi börtönbüntetésre ítélte. A többi 14 vádlott 1 évtől 3 és fél évig terjedő börtönbüntetést kapott.

Lapunk február 7-i számában közlemény jelent meg arról, hogy a vasúti rendőrség eljárást indított Horváth József és Kajdi Dániel váltókezelők és Berki István raktári munkás ellen, mert a vajtai vasútállomáson megdézsmálták a feladott búzát. A vizsgálat megállapította, hogy az említett dolgozók nem követtek el bűncselekményt és így a pécsi bíróság, valamint Budapesten a Legfelsőbb Bíróság is felmentette őket.

LAKÁSCSERE

Két szoba összkomfortos modern, első emeleti lakásomat (Pesterzsébet, Csarnok tér) elcserélném hasonlóra Budapest belterületén. Cím: Nádudvari, MÁV, Autófuvarozási Főnökség, Royal épület. Telefon: 421—981.

Elcserélném székesfehérvári két szoba összkomfortos lakásomat, hasonló miskolciért. Cím: Melcsók Lajos, Miskolc, Szemere u. 21.

Elcserélném egy szoba-konyhás, mellékhelyiség nélküli lakásomat (VI. ker., Bajcsi-Zsilinszky út 55., II. 10.) Budapesten, egy szoba-konyha, összkomfortos lakásért. Érdeklődni lehet: Horváth Károly műszaki intézőnél. Telefon: 14—43, vagy délután 5 óra után 113—148-as számon.

Levelezőink írják

Jogos-e a panaszunk

A munka jobbátétele érdekében *Miskolc* személypályaudvaron sok dolgozó új beosztásba került, ahol egyes ruhadarabok — amit előzőleg megkaptak — nem illetik meg őket. Ezen ruhadarabok viselési ideje az újabb beosztásba állítás után két-három hónapra lejárt. Természetesen a határidő után 6—8 hónapra is követelik visszamenőleg a megtérítést. Ezt dolgozóink sérelmesnek találják.

Akadnak olyan dolgozók is akik miután megkapják ruhájukat, önkényesen kilépnek a vasúttól. Ezektől nagyon nehéz visszaszerezni a MÁV tulajdonát. Ugy gondoljuk, hogy elsősorban ezeket kellene szigorúbban fogni.

Kovács Gyula
Miskolc személypályaudvar

Mégis elindult a 7361-es

Október 11-én *Kisbéren* a 7361-es számú vonat beérkezésekor a mozdony fűtője beteg lett, kórházba kellett szállítani.

A forgalmi szolgálattevő a 324 831. számú hazafelé tartó gépmenetről kért fűtőt.

Fejes Ferenc mozdonyvezető azonban telefonon közölte a pápai fűtőház mozdonyfelvigyázójával, hogy egyik fűtője sem hajlandó vállalni a 7361-es fűtését, mert túlszolgálatuk van. Nem törődtek azzal, hogy rendkívüli esetről van szó.

A 7361-es mégis elindult, mert a vonatkísérők között akadt olyan, aki elfoglalta beteg vasutastársa helyét.

Varga László
Kisbér

Nem akarunk mostohagyerekek lenni

A győr—hegyeshalmi szakaszon fekszik Öttevény, Lébény—Mosonszentmiklós és Horvátkimle állomás. Mind a négy állomás váltókezelői sérelmesnek tartják, hogy szolgálatuk 24/24-es fordában van megállapítva. A normacsoport véleménye szerint „a nevezett állomások dolgozói leterhelésüket 12/24-es fordulóban nem érik el".

A győr—hegyeshalmi szakaszon a térközőri szolgálatnál szeptember 28-án életbelépett a 12/24-es fordulószolgálat, nem akarunk azon vitatkozni, hogy melyik szolgálat a fontosabb, de egy bizonyos, ha a térközőrök ugyanazon vonatmennyiséggel elérik a leterhelésünket, akkor mi, váltókezelők is elérjük.

Helyesen állapította meg a budapesti igazgatóság a térközőrök szolgálatát, de ne tekintse mostohagyermeknek a váltókezelőket sem.

Molnár János
Horvátkimle

Mi a jegyvizsgáló kötelessége?

Október 16-án *Velence-fürdőn* felszálltam a 15.18 órakor induló 1223-as számú vonat elején lévő zsúfolt párnás kocsira. Érdeklődtem a jegyvizsgálótól, hogy van-e másik párnás kocsi a vonaton és hogy a vonat másik fele zsúfolt-e.

— Nincs több párnás — hangzott a válasz — és a fapadosokban is csak egy-két hely van.

Öt kocsin átmentem és meglepetten tapasztaltam, hogy a hatodik kocsi párnás és mindössze egy utas van benne és még öt fapados kocsi fut üresen. *Martonvásáron* szóltam az álló utasoknak, hogy szálljanak át a vonat másik részébe.

Érdeklődtem a jegyvizsgálótól, hogy lehet az, hogy azt sem tudja, hogy hány párnás kocsi van a szerelvényben, megkérdeztem, hogy az állomások értesítve vannak-e arról, hogy a vonat hátsó fele üres és aszerint húzassák előre a szerelvényt. Kérdésemre nem kaptam megnyugtató választ.

Jó lenne, ha az említett vonat jegyvizsgálóit kioktatnák arra, hogy nemcsak az a kötelességük, hogy a menetjegyeket kezeljék, hanem az is, hogy a lehetőségekhez képest gondoskodjanak az utasok kényelmes elhelyezéséről is.

Major Gábor Pál
Anyagellátási Igazgatóság

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 16 000 példány. — Szikra Lapnyomda. Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 45. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. NOVEMBER 7.

☆

Vasúti közlekedés dolgozói! Biztosítsátok a fennakadás nélküli teherszállítást! Javítsátok az utasszállítást! Kitartóan vezessetek be nagy kapacitású motorosmozdonyokat, villamosmozdonyokat, fokozzátok a közlekedésnél a gépesítés és az automatizálás színvonalát! Törekedjünk a téli időszakban a vasutak pontos munkájára!

(Az SZKP Központi Bizottságának november 7-i jelszavaiból.)

☆

DIADALMAS OKTÓBER

A világ népei ágyúdörgés közepette fogadták az 1917-es esztendőt. Már harmadik éve dúlt az imperialista világháború s a profitért folyó harc milliószámra nyelte el az emberek életét, változtatta romhalmazzá az emberi munka gyümölcseit. Amíg a frontokon a golyó pusztított, a hátországban az éhség és nyomor szedte áldozatait, addig a kapitalisták és földesurak a vérből, mérhetetlen vagyonokat szereztek.

A háború bűnösei egyrészt Németország és Ausztria-Magyarország, másrészt Anglia és Franciaország imperialista urai voltak, akik a népeket halálos öldöklésre uszították egymás ellen.

A bolsevik párt, *Lenin* és *Sztálin* már jóval 1914 előtt figyelmeztette a népeket, hogy az imperialisták rablóháborúra készülnek a világ újrafelosztásáért, új piacok, új gyarmatok szerzéséért. Egyedül a bolsevikok pártja volt az, amely a háború első napjától kezdve harcot hirdetett a háború ellen. Lenin és Sztálin felhívták a dolgozókat arra, hogy az imperialista háborút változtassák polgárháborúvá, fordítsák a fegyvereket a nép elnyomói, a kapitalisták és földesurak ellen.

A bolsevik pártot a cári hatalom a háború kezdetétől fogva a politikai terror minden eszközével üldözte. Az állami Duma bolsevik képviselőit börtönbe vették és Szibériába számüzték. *Sztálin és Szverdlov* Szibéria egyik távoli zugában töltötte számüzetését, Lenin külföldön élt emigrációban.

A cárizmus azt hitte, hogy szétverte a bolsevikokat és megsemmisítette a forradalom agyát. Nem ez történt. A történelem rohamos fejlődését semmi sem tartóztathatta fel. 1917. januárjában, amikor látszólag még semmi jel sem mutatott a közelgő forradalomra, Lenin kijelentette: *„Ne tévesszen meg bennünket az, hogy Európában siri csend honol. Európa forradalommal terhes."*

S valóban alig telt el néhány hét, olyan forradalmi vihar támadt, amely elsöpörte az Oroszországot háromszáz esztendeje fojtogató Romanovok dinasztiáját. Lenin november 6-án este levelet írt a Központi Bizottság tagjainak: *„Bármily áron ma este, ma éjjel le kell tartóztatni a kormányt, le kell fegyverezni, ha ellenkezni fognak, le kell győzni a junkereket. Nem szabad várni! Mindent elveszíthetünk!"* — És néhány óra múlva megszólaltak az *Aurora* cirkáló nehézágyúi és ezek az ágyúdörgések már az emberiség új korszakának hajnalhasadását jelezték.

1917. november 7-én (október 25) a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzedelmeskedett.* Ezen a napon a munkás- és katonaküldöttek petrográdi szovjetje rendkívüli ülésre gyűlt egybe. A forradalmi katonai bizottság közölte a fegyveres felkelés győzelmét.

A terembe lépett a győzelem megszervezője és lelkesítője — *Lenin.* A küldöttek örömujjongással fogadták. A termet megtöltötték a vörös gárdisták, akik egyenesen a harcok tüzéből jöttek ide, hogy lássák és hallják a munkásosztály szeretett vezérét, Iljicset. Lenin mellett hű munkatársai, Sztálin és Szverdlov álltak.

„Elvtársak! — mondotta Lenin. — *A munkás- és parasztforradalom, amelynek szükségességét a bolsevikok mindig hangoztatták, végbement.*

Mi a jelentősége ennek a munkás- és parasztforradalomnak? Ennek a forradalmi átalakulásnak jelentősége mindenekelőtt az, hogy szovjet kormányunk lesz, saját hatalmi szervünk, a burzsoázia legcsekélyebb részvétele nélkül. Maguk az elnyomott tömegek teremtik meg a hatalmat. Gyökeresen szétrombolják a régi államgépezetet és szovjet szervezetek formájában új kormánygépezetet létesítenek.

Uj szakasz kezdődik most Oroszország történelmében és ennek a harmadik orosz forradalomnak végső eredményében el kell vezetnie a szocializmus győzelméhez."

Az Októberi Forradalom győzelme megsemmisítő csapást mért az imperializmusra. Oroszország, a föld egyhatoda, kiszakadt az imperializmus láncából. A világ legnagyobb országának területén a történelemben először kerültek hatalomra a munkások és parasztok.

Október győzelme után a szovjet nép a Bolsevik Párt vezetésével a diadalmas fejlődés útjára lépett. Rövid idő alatt megvalósította országában a szocializmust és egyre inkább közeledik a kommunizmus végleges felépítéséhez.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom új fejezetet nyitott az emberiség történelmében: a proletárforradalmak korszakát. E fejezet lapjai a népi demokráciák létrejötte, a fasizmus feletti győzelem után, a 600 milliós kínai nép felszabadulása, a Német Demokratikus Köztársaság születése, a gyarmati népek szabadságának sikerei Ázsia és Afrika országaiban.

Ma az Októberi Szocialista Forradalom győzelmével megkezdődött új történelmi korszak legszebb napjait éljük. A Szovjetunió 38 éves töretlen békepolitikája eredményeképpen a világ dolgozói egyre közelebb kerülnek egymáshoz. A kardcsörtető imperialisták e következetes békepolitika hatására tárgyalóasztalhoz kényszerültek és kénytelenek magukévá tenni a népek azon eltökélt szándékát, hogy vessenek véget a hidegháborúnak, békés tárgyalásokkal oldják meg a nemzetközi problémákat. Ha Genf szelleméről beszélünk, akkor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom szellemét is idézzük. Ha a békéről szólunk, akkor az 1917. november 7-én kiadott békedekrétum igazsága és helyessége mellett is hitet teszünk. Ha a gyarmati népek felszabadító harcáról, a nemzetközi proletárösszefogás gondolatáról beszélünk, akkor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom eszméjének megvalósulásáról is szólunk. E szellemben kell nekünk munkálkodnunk a világ haladó emberiségével karöltve a világbéke megteremtéséért.

Az Októberi Forradalom óta eltelt 38 esztendő bebizonyította, hogy a szocializmus és a béke elválaszthatatlanok. Semmi sem olyan idegen a szocializmus rendszerétől, mint a hódító háború, mint a más népek belügyeibe való beavatkozás. Abban a korban élünk, amikor az egész világon mind szélesebb tömegek teszik magukévá október eszméjét, amikor a békéért és a társadalmi haladásért folytatott harc lobogója mind több embert győz meg arról, hogy csak a szocializmusban találhatják meg a népek azt a rendszert, amely a jóléthez, felemelkedéshez vezet.

Ami országunk népe már tizenegyedik éve élvezi a szabadság gyümölcseit, melyet a Szovjetunió fasizmus feletti győzelme adott a kezünkbe. Október nélkül nem beszélhetnénk független Magyarországról, nem beszélhetnénk szocializmust építő országról. De nem beszélhetnénk azokról az eredményekről sem, amelyeket az utóbbi években elértünk s amelyhez az 1917-ben felszabadult szovjet nép vasutasai segítettek bennünket. A szovjet nép nemcsak felszabadított bennünket, hanem olyan támogatást nyújtott és nyujt a magyar vasutasoknak, amely biztosíték arra, hogy legyőzzük minden nehézségünket. A magyar dolgozók, a magyar vasutasok megértették az 1917-es forradalom világtörténelmi jelentőségét, kihatását népünk sorsának alakulására. Ezért vállalták a vasút területén is szinte valamennyi munkahelyen, hogy forradalmi műszakkal köszöntik a nagy évfordulót.

Idősebbek és fiatalok tettek vállalásokat, brigádok és csomópontok adták szavukat új munkasikerek elérésére. És a szavakat tettek követték. A *hatvani* pályafenntartásnál öt DISZ-brigád alakult és kelt versenyre *Salgótarján, Nagybátony és Kisterenye* fiataljaival. A versenyzők vállalták, hogy a forradalom tiszteletére indított versenyt tovább viszik és 1956. május 1-re elnyerik a sztahanovista oklevelet. *Hatvan* állomáson, *Püspökladányban, Szombathelyen, Miskolcon, Békéscsabán,* szerte az ország vasútállomásain és különböző munkahelyein nagyszerű eredményekkel köszöntötték vasutasaink a diadalmas október 38-ik évfordulóját. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójával együtt ünnepli 54 vasúti üzem élüzem avatását. A nagyszerű munkagyőzelmek a legszebb bizonyítékai annak, hogy a vasutasok megértették: *októbert ünnepelni egyet jelent új munkasikerek elérésével.*

A forradalom évfordulójával egyidőben készülünk a szakszervezeti választásokra, amely a proletárösszefogás kifejezője is. A Horthy-rendszer a legelemibb emberi jogoktól, a szervezkedés jogától is megfosztotta a vasutas dolgozókat. A felszabadulás adta vissza a vasutasoknak is a szervezkedés jogát. Válasszuk meg szakszervezeti funkciókra azokat a dolgozókat, akik élenjárnak a munkában, akik élvezik a dolgozók bizalmát, akik az Októberi Forradalom szellemét magukévá téve harcolnak a munkásság összefogásáért, a nemzetközi munkásmozgalom erősítéséért.

Október eszméje vezet a győzedelmes harcokban, amely kifejezést nyer nagyszerű építőmunkánkban. elért munkasikereinkben. Ez az eszme serkent mindannyiunkat napról-napra nagyobb eredményekre, második ötéves tervünk előkészítő esztendejében. Az őszi forgalom közepette a jól végzett munka büszke örömével ünnepeljük a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 38. évfordulóját, az új világ hajnalhasadását.



MOSZKVA, VÖRÖS TÉR

A november 7-i vállalások teljesítésével az őszi forgalom sikeréért

A forradalom ünnepén az ötezredik irányvonat indul Ajkáról

Ajka-Csingervölgy hegyei az emberek munkája nyomán dúsan ontják kincseiket, a szenet, a mangánt, a bauxitot. Az üzemek mind több árut küldenek az ország különböző tájaira és külföldre. E munka fontosságát átérezve az ajkai vasutasok megfogadták, hogy a küldemények nagyobb részét irányvonatokkal továbbítják. Már az irányvonati mozgalomba való bekapcsolódásuk legelején, 1949-ben is megtették ezt a fogadalmat és hogy meg is tartották, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy most *elérkeztek az ötezredik irányvonat indításához.* Az ötezredik irányvonat indítására november 7-én, a Nagy Októberi Forradalom 38. évfordulóján kerül sor. *(Németh Gyula leveléből.)*

Órák alatt végezték el a sürgős javításokat

Rákos fűtőház dolgozói a forradalmi műszak alatt tudták meg, hogy fűtőházuk élüzem lett. Ez még lendületesebb munkára ösztönözte őket. *Barna Lajos* mozdonyvezető és fűtője, *Berényi István*, a műszak első három napján négy tonna szenet takarított meg, ami 160 százalékos megtakarításnak felel meg. Százelegytonnakilométer tervüket 131 százalékra teljesítették. *Magyari Mihály* mozdonyvezető és *Albert Sándor* fűtő szénmegtakarítása hat tonna (161 százalék), százelegytonnakilométer teljesítése pedig 117 százalék az első három nap alatt.

A kocsijavító műhely november 7-i felajánlását 127 százalékra teljesítette. A mozdonyjavító műhelyben *Juhász István* kazánkovács két terven felüli sürgős javítást határidőn belül végzett el. A műszak alatt három olyan futójavításos gép érkezett a fűtőházba, amelyet máskor napokra le szoktak állítani. *Klavicska Lajos* lakatosbrigádja az ünnepi műszak alatt azonnal munkába vette a gépeket és a javítást órák alatt elvégezte. A szénszerelők is kitűnő munkát végeztek, egyetlen gépnek sem kellett szénre várnia a műszak alatt.

A ferencvárosi síktoló-brigádok helytállása

A ferencvárosi dolgozók a forradalmi műszakra terven felül két százalékos teljesítést vállaltak. Nem volt könnyű ennek a teljesítése, mert a bővítési munkálatok következtében olyan most a pályaudvar területe, mint a csatatér. A vágányok között építési anyagok hevernek, a kibontott kavicságyak nehezítik és veszélyeztetik a mozgást. A dolgozók mégis helytálltak, különösen a síktoló brigádok tettek ki magukért és teljesítették a forradalmi műszakra tett vállalásukat. November 2-án a C-műszak szolgálata alatt *Ambróz József* kocsimester, valamint *Sára Gábor* kocsimester brigádja a fajlagos kocsimozgatást 117 százalékra teljesítette. Az A-munkacsoportban *Frindt József* forgalmi szolgálattevőnek, valamint *Tolnai József* kocsimester és brigádjának kocsikifutási terv-teljesítése 106 százalékos volt.

Újítás a kitérőcsere megrövidítésére

A *Budapest-Józsefvárosi pályafenntartási főnökség* szakaszain kettőzött erővel indult meg a munka a forradalmi műszakban. A Keleti pályaudvari I. szakasz dolgozói négy csoport átszelés cserélését nagy I. rendszerről 48,3 rendszerre végezték el a műszak alatt, ezenkívül négy csoport IV. rendszerű kitérőt cseréltek és elvégeztek még 1400 vágányfolyóméter síncserét is. Valamennyi brigád élüzemszinten dolgozott. A *Zavarkó*-brigád 138, a *Sárossi*-brigád 133 százalékot teljesített. A többiek teljesítménye 132 százalék körül mozgott. A IX. szakaszon a *Csapó-* és a *Sós*-brigád 137 százalékos teljesítménnyel végezte el négy csoport kitérőcseréjét XIII. rendszerű kitérőről 48—IV rendszerűre. *Torma Ernő* műszaki felügyelő új munkamódszert dolgozott ki a kitérők betolási idejének megrövidítésére. Ez a módszer 80 százalékkal megrövidíti a kitérők betolási idejét. Az új munkamódszer, mint újítási javaslat elbírálás alatt áll.

Az összekapcsolt mozgalom harmadik negyedévi eredményei

Az összekapcsolt mozgalom harmadik negyedévi eredményei a napi haszonkilométer teljesítmény jelentős emelkedéséről és egyéb javulásról tanúskodnak. A napi tehervonati gőzmozdonyátlag az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva tizenhattal kevesebb volt és ennek a kisebb mozdonyállagnak 11,53 százalékkal nagyobb volt a vonatkilométer teljesítménye. Egy tehervonati dolgozó gőzmozdony napi haszonkilométer teljesítménye 15,1 kilométerrel emelkedett, ami a gépek gazdaságos felhasználásánál szép eredmény. Jelentős a javulás a mozdonyfélfordulónál is: plusz 7 és a tehervonatok menetrendszerűségénél plusz 7,8 százalék.

A célkitűzések teljesítésénél *a pécsi igazgatóság érte el a legjobb eredményt,* legkedvezőtlenebb a szegedi igazgatóság eredménye. Hálózati szinten a műszaki normák alapján megállapított százelegytonnakilométer célkitűzést 99,66 százalékra teljesítettük, amiből a vonatok egyenletesebb terhelésére lehet következtetni. Az egy mozdonyra eső százelegytonnakilométer teljesítmény 27,84 százalékkal emelkedett.

A negyedév folyamán az összekapcsolt mozgalomban részvevő dolgozók közül 232-en részesültek jutalomban.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Meg kell javítani az ifjúság közötti munkát a dorogi fűtőházban

Közel hat hónapja, hogy megjelent a párt Központi Vezetőségének határozata, az ifjúság közötti munka megjavításáról, mely ismételten hangsúlyozza, hogy a DISZ a párt aranytartaléka, a DISZ-t a párt vezeti. A határozat rámutat arra, hogy az ifjúság nevelésében mutatkozó fogyatékosságok egyik oka: *„Egyes pártbizottságok, de különösen a pártalapszervezetek még ma sem tekintik a DISZ-t a párt ifjúsági tömegszervezetének, nem támogatják befolyásának növekedésében, s nevelőmunkája feltételeinek megteremtésében".*

A Központi Vezetőség határozata feladatául szabta valamennyi pártszervezetnek, hogy *„napról napra irányítsa, vezesse, ellenőrizze és segítse a DISZ megfelelő szervezeteinek munkáját... Rendszeresen vizsgálják meg és hagyják jóvá az ifjúsági szervezetek munkaprogramját, tartsanak az ifjúsági szövetség tagjaival közös megbeszéléseket, aktivaüléseket."*

Ilyenek a fiatalok?

Dorog *fűtőházban* több mint kétszáz dolgozó között közel ötven ifjúmunkás küzd az őszi forgalom sikeréért. A fiatalok közül harminc tagja a helyi DISZ-szervezetnek, amelynek titkára *Csontos László* elvtárs. A körülményekhez képest a diszesek nem dolgoznak roszszul. DISZ mozdonybrigádjuk a fűtőház egyik legjobbja. Rendszeresen vállalnak túlsúlyt, tartják a menetidőt, fegyelmezettek, példamutatók. A vonatkísérők is csak jót mondanak a DISZ mozdonybrigádról. A kocsijavító DISZ-brigád is megállja a helyét.

A DISZ-ről, mint szervezetről, mégsem jó az idősebbek véleménye. Ha elromlik a rádió — a diszesek csinálták. Ha egy fiú fegyelmezetlenkedik vagy tiszteletlen, mindjárt azt mondják: *Ilyenek a diszesek.* Taggyűlésen is elhangzott már olyan vélemény, hogy a fiatalok nem akarnak tanulni.

Kétségtelen, hogy a fiataloknak 30 százaléka még nem tagja az ifjúsági szövetségnek, igaz az is, hogy harmadik DISZ-brigádjuk, a mozdonyjavító ifi-brigád, lényegében feloszlott, a fiatalok nevelése is sok kívánnivalót hagy maga után. A DISZ a hibák ellenére mégis sokat fejlődött az eltelt hat hónap alatt, hiszen azelőtt a szervezet jóformán csak papíron létezett. *Azóta hozták létre az ifjúsági brigádokat, azóta járnak közösen színházba, kirándulni, azóta sportolnak a diszesek és taggyűléseiken ma már a megjelenés 70—75 százalékos.*

Hogy az eredmények mégsem teljesen kielégítőek, ennek okát elsősorban a DISZ-ről szóló párthatározat hiányos végrehajtásában kell keresni.

Fiatal párttagokat DISZ-munkára

A pártvezetőség júniusban foglalkozott az ifjúság közötti munka megjavításáról szóló párthatározattal. Ez a vezetőségi ülés azonban kevés eredménnyel járt, mert *nem vizsgálta meg alaposan a DISZ helyzetét és határozatot sem hozott a munka megjavítására.* A vezetőségi ülés után megbíztak egy vezetőségi tagot a DISZ-munka segítésével. Azonban a megbízás végrehajtása azóta is szünetel. A fiatal párttagok közül mindössze ketten dolgoznak a DISZben, pedig *a párthatározat kimondja, hogy a DISZ vezetését meg kell erősíteni fiatal, húsz éven felüli párttagokkal.* A pártvezetőség ezt nem hajtotta végre.

Az eltelt hónapok alatt egyeb tényleges segítséget sem kapott a DISZ-szervezet. A párttag DISZ-titkárt mindössze három-négy alkalommal hívták meg a pártvezetőségi ülésre, de akkor sem számoltatták be a DISZ munkájáról. *A határozat óta sem a vezetőségi ülés, sem a párttaggyűlés napirendjén nem szerepelt a DISZ munkája és a határozatban előírt közös rendezvényeket sem tartották meg.*

A párt segítése kimerült abban, hogy egy-egy alkalommal szót váltott a párttitkár a DISZ-titkárral. A pártvezetőség és a fűtőház főnöke is felelős azért, hogy a mozdonyjavító ifi-brigád szétesett. Tudniillik az történt, hogy az ifibrigád tagjait más feladatokkal bízták meg.

Hibáztatták az ifiket, hogy nem jelennek meg az oktatásokon. De az okát nem vizsgálta meg a pártvezetőség: az oktatás színvonala nem volt kielégítő, oktatás helyett unalmas felolvasásokat tartottak.

A határozat annyit ér, amennyit végrehajtanak belőle

A DISZ fogyatékosságait vizsgálva, szinte minden kérdésnél kiderül, hogy *a pártvezetőség csak elolvasta a Központi Vezetőség határozatát, de azt nem tanulmányozta, nem konkretizálta a helyi viszonyokra és lényegében még a legalapvetőbb lépéseket sem tette meg a határozat végrehajtása érdekében.* Ennek következménye az is, hogy az eltelt hat hónap alatt egyetlen fiatalt sem vettek fel tagjelöltnek.

A Központi Vezetőség határozata törvény minden pártszervezet számára és ez alól a dorogi fűtőház pártvezetősége sem kivétel. Haladéktalanul vizsgálja felül a pártvezetőség a DISZ eddigi segítését és nyújtson a párthatározat alapján megfelelő támogatást a DISZ-szervezet munkájához.

A téli felkészülés a Béke úti aluljáró építésvezetőségének termelési értekezletén

Csendesen szitál az eső. A Béke úti aluljáró építői még nem vették fel a vattás ruhát, mégis az építésvezetőség novemberi termelési értekezletének szinte minden mondata már a téllel foglalkozott. És nagyrészt ezért mondhatjuk jól sikerültnek ezt az értekezletet és azért, mert a *Hídépítési Főnökség* 28-as számú építésvezetőségének dolgozói csaknem kivétel nélkül résztvettek rajta, zsúfolásig megtöltötték a tágas ebédlőt.

A dolgozók, akik egyenesen az épülő aluljáró egyre magasabbra emelkedő betonfalai és pillérei közül jöttek az értekezletre, részletes, pontos, de nem száraz adathalmazból összeállított beszámolót kaptak *Vörös József* építésvezető helyettestől.

— Novemberben minden építkezés menetében lényeges változásnak kell bekövetkeznie — mondta a többi között Vörös elvtárs. — *A téli felkészülés mindig külön gondot jelent, de különösen itt, ahol a munka jelentős része betonozás.*

Mit kell még elvégezni az év végéig?

A beszámoló ezután feltárta azt a munkát, amit az utolsó tervnegyedévben el kell még végezni. *Mintegy 2000—2300 köbméter betonkavicsot kell még az év végéig bedolgozni, további három vágányon meg kell indulnia a vasúti forgalomnak, üzembe kell helyezni a villamos mindkét vágányát.* A Hídépítési Főnökség és az építésvezetőség biztosította ehhez a munkához a feltételek legnagyobb részét: gondoskodás történt fedett, fűthető betonozó munkahelyekről, a gépekhez pótalkatrészeket szereztek be.

A szociális ellátást illetően azonban még *nem ilyen alapos a felkészülés:* az újonnan munkába álló dolgozók késve kapják munkaruhájukat, a téli vattaruhákból még nem áll elég rendelkezésre, az eddig kiutalt ruhák között sok a sérült, rongyos, a Rózsa utcai munkásszálláson töröttek az ablakok, rosszak az ajtók, könyökcsövek hiányában még nem lehet fűteni a helyiségeket, a terézvárosi pft. főnökség nem intézkedett megfelelően a hiányosságok megszüntetéséről.

De — mint a beszámoló lezögezte — a dolgozók sem tétlek meg mindent, hogy az eddigi, elismerésre méltó sikerrel fejezzék be az évet. Nem szilárdult meg, sőt lazult a munkafegyelem, sok a hételeji és hétvégi mulasztás, hiányzik az egyéni felelősségvállalás, nem elegendő a gépek kihasználása és — ez főként a munkavezetőkre, a biztonsági megbízottakra vonatkozik — hiányos a balesetvédelem, nincsenek figyelmeztető táblák, gyengék a korlátok, nem elég rendezettek, tiszták a munkahelyek.

Borsos elvtárs, a pártszervezet titkára *(miért nem a szintén jelenlévő mb. elnök? A szerk.)* a munkaversennyel foglalkozott és felhívta a munka- és brigádvezetőket, tekintsék sokkal inkább szívügyüknek a verseny ügyét, mert *a teljesítményszázalék azoknál a brigádoknál csökkent, ahol a brigádvezető nem foglalkozik rendszeresen a munkaversennyel, a felajánlások teljesítésével.*

A hozzászólások már nem világították meg olyan sokrétűen a téli felkészülést, annak hiányosságait, mint a beszámoló. Kétségtelenül fontos és helyes, hogy a felszólalók zöme a szociális vonatkozású hibákat tárta fel, hiszen a terv teljesítése, az építkezés sikere a dolgozókon — mégpedig egészséges, munkaképes dolgozókon múlik, de nem helyes, hogy magáról az építkezésről, a munkahelyek, gépek, szerszámok elökészítéséről, a munkafegyelem lazaságának megszüntetéséről, a november 7-i vállalásokról alig esett szó.

Emberséges munkahelyet

Csontig ható, őszi eső áztatja *Budapest—Angyalföld* állomást, a kereskedelmi dolgozók nagy szomorúságára. Hogy miért éppen a kereskedelmi dolgozók szomorkodnak emiatt? Megvan rá az okuk.

Májusban, amikor az újpesti híd elkészültével az állomáson megindult a személyforgalom, a kereskedelmi főnökséget kiköltöztették a felvételi épületből abba az ideiglenes épületbe, amelyet a raktár mellett mészhomok téglából, sebtében emeltek a Chinoin-gyár egykori raktárának a helyén. Az épület láttán a kereskedelmi dolgozók elhúzták a szájukat. Gyorsan megnyugtatták őket, hogy hiszen *csak pár hónapról van szó, év végére úgyis elkészül a végleges, korszerű kereskedelmi épület.*

Ennek reményében költöztek be a rögtönzött épületbe és az újjáéledt állomás többi dolgozójához hasonló lelkesedéssel fogtak munkához. Lelkesedésük csakhamar lohadni kezdett, amint az esős nyárban azt vették észre, hogy

fejük felett becsorog a tető,

a vakolat lemálik, a mennyezet szakadozik. A vadonatúj bútorokat vastag penészréteg vonja be, a szekrényekben a ruhadarabok, az akták is megpenészedtek. (utóbbiak nem az elintézetlenségtől, hanem a talajból állandóan szivárgó nedvességtől.)

Adorján kereskedelmi állomásfőnök-helyettes jelentette a dolgot illetékes helyen. A pályafenntartás meg is javította a tetőt, de az tovább is beázott. Szerencsére (vagy szerencsétlenségre) nyár végén megszűnt az esőzés és ez elodázta a problémát. Az október közepén beköszöntött csapadékos idő azonban kétszeres súllyal vetette fel ismét. Ujabb jelentésre most már igazgatósági bizottság szállt ki a helyszínre és sürü fejcsóválások közben megállapította, hogy *az épületre új tetőt kell húzni.* A munkát el is rendelték, s miközben az eső rendületlenül zuhogott, a Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség emberei elkezdték lomtani a tetőt az árupénztárak felett, majd az egész épületről leszedték a cserepet és a tetőszerkezetet.

Most betontetőt kap a kereskedelmi épület. Ezzel azonban korántsincs megoldva az angyalföldi kereskedelmi dolgozók problémája. Százharmincnégy iparvállalatot szolgálnak ki fáradságos munkával és a szűk, nedves, rosszlevegőjű, fűthetetlen, ideiglenesnek szánt helyiségekben, betegségektől rettegve néznek a tél elé. Az épület azonkívül, hogy egészségtelen,

a biztonsági rendszabályoknak sem felel meg:

a pénztárban éppen a minap az esőtől és a talajvíztől átnedvesedett vékony falból *kiszakadt az előírásos vasajtó.*

Azért rajzoltuk meg ezt a helyzetképet, hogy az illetékesek figyelmét felhívjuk: *az angyalföldi kereskedelmi épület nem felel meg rendeltetésének, sürgősen törekedjenek megfelelő, végleges megoldásra.*

Nemzetközi ÉLET

Z. Zinykó:

A moszkvai csomópont vasutasai 1917 október napjaiban

II.

Október 27-én a moszkvai katonai körzet csapatainak parancsnoka, *Rjávcev* ezredes a forradalmi katonai bizottság feloszlatására vonatkozó ultimátumot adott ki. Ugyanezen a napon a junkerek tüzet nyitottak egy, a *Vörös téren* áthaladó forradalmi katonai osztagra. Fegyveres harc keletkezett Moszkva utcáin. A moszkva—kazáni vasút vörösgárdistái saját kezdeményezésükre elkezdtek fegyverek után kutatni a teherszállítmányok között. Október 28-nak éjjelén *Márkin* vörösgárdista kocsifelülvizsgáló a *Szokolnyiki* teherpályaudvaron katonák által őrzött vagonokat fedezett fel, amelyek puskákkal voltak megrakva. A vasutas-körzet forradalmi parancsnoksága azonnal egy csapatot küldött ki, ártalmatlanná tette az őrséget és jelentést tett a moszkvai forradalmi katonai bizottságnak, hogy nagyszámú puskát találtak. A fegyver egy részét azonnal átszállították a moszkva—kazáni vasút mozdonyműhelyeibe a vasutas-körzet vörösgárdistáinak felfegyverzésére.

A moszkvai forradalmi katonai bizottság utasítására tehergépkocsikat és vörösgárdistákat irányítottak a moszkva—kazáni vasútra, hogy eljuttassák a fegyvereket a körzetekbe és az üzemekbe. 40 000 puskát osztottak szét, amelyekkel majdnem az összes körzeteket felfegyverezték. Ezzel egyidőben a forradalmi csapatok elfoglalták a *szimonovi* lőporraktárakat, ahol nagy mennyiségű lőszert őriztek. A szimonovi lőporraktárból egy vagon patront juttattak el Moszkvába, a perorovi vasutas-műhelyek vörösgárdistái.

A Vörös Gárda jól felfegyverzett osztagai és a forradalmi csapatrészek támadást intéztek a város középpontja ellen, amely a junkerek kezében volt. A fehérgárdisták a frontról hívtak csapatokat segítségül.

Az *Alekszandrovkai* vasúton és a *pavelepkai* vonalon haladtak Moszkvába a dragonyosokat és a kozákokat szállító szerelvények. A forradalmi katonai vasutas bizottság értesülve a csapatok mozgásáról, azonnal intézkedett, hogy ne engedjék azokat Moszkvába. A vasutasok kezdeményezésére a *Vjázmából* jövő csapatok előtt *Gzsatszk* és *Uvarovka* állomások között felszedték a síneket. *Balasovba* agitátorokat küldtek, akik megmagyarázták a csapatoknak, hogy miért harcolnak a munkások. A kozákok lemondtak arról, hogy Moszkvába utazzanak. A vasutasok munkás vörösgárdista osztagokat szállítottak Moszkvába *Mütisből, Kolcsuginból, Ivanovo-Voznyeszenszkből, Orjeho-Zujevből, Podolszkból, Kolomnából* és a Moszkva alatti körzet többi munkás központjából. *Sujból* egy osztag érkezett *M. V. Frunze* vezetése alatt.

V. I. Lenin és *J. V. Sztálin* figyelemmel kísérték az események menetét Moszkvában és igen nagy segítséget nyújtottak a moszkvai proletariátusnak. *Vlagyimir Iljics* utasítására október 29-én különvonattal 500 *kronstadti* tengerészt irányítottak Moszkvába, akik október 30-án este már résztvettek a fehérgárdistákkal vívott harcokban. *Sztálin* elvtárs utasítást adott, hogy egy csapat katonarádiót irányítsanak a moszkvai rádióállomásra.

Október 31-én *Lenin* és *Sztálin* rendelkezésére négy csapatszállító szerelvényen 2000 vörösgárdista jött Petrográdból Moszkvába. Ezek az osztagok nagy szerepet játszottak a fehérgárdisták szétverésében.

A vörösgárdista vasutasok osztagai elé azt a feladatot tűzték, hogy tartsák kezükben a pályaudvarokat és a vasúti épületeket. Fegyveres összeütközések csak a *brjanszki* és az *alekszandrovkai* pályaudvarokon történtek, melyeket a junkerek igyekeztek hatalmukba keríteni. A vasutasok elhárították a fehérgárdisták támadásait.

A vasutasok az utcai harcokban is résztvettek. A moszkva—kazáni vasút vörösgárdistái résztvettek a *Nyikolszkája* utcán, a *Kreml* falai alatt folyó harcokban és november 1-én a telefonállomás elfoglalásában. A *lefortovi* körzet munkás és katona osztagaival együtt a junkerek ellen harcoltak a moszkva—kazáni vasút rendezőpályaudvari fűtőház és a perovói vasúti műhelyek vörösgárdistái.

A város többi körzeti forradalmi erőinek állományában szintén voltak vasutasok. Közülük sokan hősi halált haltak Moszkva utcáin. A Vörös-téren halt meg *Szavkov*, a *Páveleckij* pályaudvar fűtőházának lakatosa, aki a *zamoszkvoreckiji* körzet osztagához tartozott. A *Tverszki* körúton esett el *Zotov*, a moszkva—kurszki vasút fűtőházának lakatosa, a párt vasutas kerületi bizottságának tagja. A fehérekkel való harcokban halt hősi halált *Vojtovics*, a moszkva—kurszki vasút műhelyének munkása.

A telefont és a távirót rövid időre birtokukba vették a junkerek. A moszkvai forradalmi bizottságnak nem volt összeköttetése Petrográddal. Október 27-én az Északi Vasutak dolgozói összeköttetést létesítettek Petrográddal a nyikolájevi vasúton keresztül. Ennek nagy jelentősége volt, mert a burzsoázia hazug híreket terjesztett, az Ideiglenes Kormány petrográdi győzelméről. Ugyancsak a vasúti vonalakon keresztül tartotta fenn az összeköttetést Moszkva egy sor várossal, ahol a hatalom átment a szovjetek kezébe.

A vasutasok előmozdították a forradalmi csapatoknak élelmiszerrel való ellátását, éberen őrizték a teherszállítmányokat a fosztogatások ellen.

A moszkvai csomópont vasutasaival indították útnak a bolsevisták vidékre a sajtótermékeket. A vonalak munkásai a vasúti körzetek parancsnokságain megkapták a moszkvai bolsevisták *„Szociáldemokrata"* c. újságját, a moszkvai pártbizottságnak és a moszkvai forradalmi katonai bizottságnak röplapjait, felhívásait és ezeket terjesztették vidéken.

A mensevik-eszer *Vikzselj* (a vasutas szövetség összorosz végrehajtó bizottsága, vasúti tisztviselők szervezete) és moszkvai irodája az októberi forradalom kezdetétől ellenséges állásponton foglalt el a bolsevistákkal szemben, „Semlegességi" nyilatkozatával igyekezett takarni a fehérgárdistáknak nyújtott segítséget.

Október 29-én a petrográdi Vikzseljben megkezdődtek a különböző pártok képviselőinek tárgyalásai. Ezen a tárgyalásokon résztvett az áruló *Kamenyev* is.

A Vikzseljel folyó tárgyalások és a Moszkvának nyújtandó segítség kérdését november 1-én tárgyalták a Párt Központi Bizottságának ülésén, ahol Lenin elítélte Kamenyev politikáját. Rámutatott arra, hogy a Vikzselj nem támaszkodik a tömegekre. *„A Vikzseljnek azt javasoltuk, hogy csapatokat juttasson el Moszkvába. Ezt visszautasította."* — mondotta.

Csak a kapituláló tartották a Vikzseljt erőnek. Lényegében a Vikzseljnek és moszkvai irodájának az októberi forradalom napjaiban nem volt semmiféle befolyása a vasutasok tömegeire.

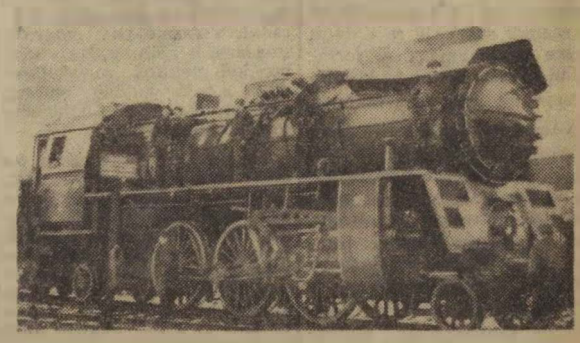
A Központi Bizottság megbízásából Sztálin elvtárs félbeszakította a szégyenletes alkudozást a Vikzselj burzsoáziájával.

•

A Szovjetek hatalmáért Moszkvában folytatott hősi harcban a vasutas proletariátus a munkásosztály első soraiban menetelt.

A moszkvai csomópont vasutasai kegyelettel őrzik a harcos forradalmi hagyományokat és a szovjet vasutasok dicső seregének élcsapatában maradnak *Lenin, Sztálin* pártja ügyéért folytatott harcban.

Kép Lengyelországból



A 01—49-sor. új lengyel mozdony.
(Lengyel Képszolgálat felv.)

A műszaki technikai színvonal emelése fejlődésünk biztos alapja

– A szakszervezet központi vezetőségének kibővített ülése –

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége legutóbbi kibővített ülését *a vasút műszaki fejlesztésének* megvitatására fordította. A megjelenteket *Gáspár* Sándor elvtárs, a szakszervezet elnöke üdvözölte.

Csanádi György elvtárs, vezérigazgató ismertette a vasút műszaki fejlesztésének eredményeit és a fejlesztés további feladatait. Előljárójában rámutatott a szakszervezet döntő fontosságú szerepére a dolgozók mozgósításában, nevelésében, művelődésében, szocialista vasutassá formálásában, ami *szükségessé teszi, hogy a vasutas szakszervezet a maga eszközeivel mélyrehatóan segítse a vasút műszaki fejlesztését*, a Központi Vezetőség és a minisztertanács levele, valamint a SZOT VII. teljes ülése alapján.

A műszaki fejlesztés eredményei

Ezután rátért a technika fejlesztésében a vasúton elért eddigi eredmények ismertetésére. Teherforgalmunk az 1938 évi teljesítményekhez képest csaknem háromszorosára, személyforgalmunk pedig négyszeresére emelkedett. Meg kell mondani, hogy műszaki berendezéseink fejlődése ezzel nem áll arányban. De kétségtelenül vannak eredményeink. Az ismeretes állomásbővítések, építkezések, műszaki létesítmények felsorolása után ismertette az új ötéves tervre előirányzott építési programot, majd elmondotta, hogy *járóművi állományunk is szaparodott*. Tizenöt 375-ös sorozatú gőzmozdonyt, húsz 424-es sorozatú gőzmozdonyt, három Bo-Co mozdonyt, két Diesel-mozdonyt, húsz BEV személykocsit, öt hálókocsit, hetvenhárom pőrekocsit, kétszázhatvanegy tartálykocsit, harminc billenőkocsit, több keskenynyomközű Diesel-mozdonyt, személykocsit és teherkocsit szereztünk be. Járóműbeszerzésünk azonban még így is lenyegesen alatta maradt a forgalom által megkívánt ütemnek, vontatójárómű beszerzésünk pedig csak jelentéktelen mértékben vitte előre a dieselesítés és villamosítás ügyét. A szénmegtakarítás érdekében száz gőzmozdonyt olajtüzelésre alakítottunk át, *önműködő térközbiztosító berendezéseket építettünk Budapest-Nyugati pályaudvar—Cegléd, Rákos—Hatvan, Cegléd—Szolnok vonalak egyrészén*. A járóműjavítók teljesítőképességét kompresszoros berendezések, famegmunkálók és edzőműhelyek létesítésével fokoztuk. A vállalatok jelentős összegeket fordítottak műhelyrészlegek és gépek áthelyezésére a folyamatos munkáltatás, valamint a zárt munkaciklusok kialakítására, a szállítás gépesítésére, stb.

A síktolatásos rendezőpályaudvarok munkájának átszervezése lényegesen előrehaladt. Az *összekapcsolt mozgalomban* a dolgozók egyre szélesebb tömegei vesznek részt. Eddig mintegy *négyszáz mozdony kapcsolódott be a mozgalomba*, ennek következtében javult a forgalmi, vontatási és kereskedelmi dolgozók egymáshoz való viszonya, csökkent a dolgozó tehervonati gőzmozdonyok napi átlaga, emelkedett a haszonkilométer teljesítmény. Tavaly augusztusban a dolgozó tehervonati gőzmozdonyok száma 609 volt, az idén augusztusban pedig 594. Az egy tehervonati gőzmozdony átlagos napi haszonkilométer teljesítménye 108 kilométerről 122 kilométerre, 10,3 százalékkal emelkedett.

A szakszervezet segítsége

A teheráruforgalomnál elsősorban a *rakodás gépesítésében* értünk el eredményeket. Ezévben 23 súlyponti rakodóállomáson állítottunk fel helyi álló, vagy kötöttpályán mozgó darut és a rakodógépek karbantartásának további javítása érdekében rakodógépkarbantartó műhelyt létesítettünk *Budapest-Józsefváros* állomáson autósdaru van üzemben. A traktorvontatás is felhasználjuk az árumozdítás megkönnyítésére és meggyorsítására.

Megállapította ezután Csanádi evtárs, hogy a *munkaverseny szervezésében fejlődés tapasztalható és ebben igen nagy része van a vasutas szakszervezetnek*. Általában a versenyre való mozgósításban, valamint a szakvonalnak a technikai fejlesztésre való törekvéseiben igen hatásosak voltak a vasutas szakszervezettel együttesen tett intézkedések.

A termelési értekezletek is egyre inkább elősegítik a haladó munkamódszerek bevezetését, elterjesztését, fejlesztik a vasutas dolgozóknak a munkához és a szocialista tulajdonhoz való viszonyát. *Jelentős mértékben hozzájárultak az eredményekhez a műszaki konferenciák* is, amelyeken a politikai osztályok, a vasutas szakszervezet és a szakinstruktorok segítettek jelentősen a vállalások helyes irányba terelésével. Dolgozóink munkakörülményeinek megjavítása és szociális ellátásuk növelése érdekében *számos új létesítmény* építésére került sor. A szakszervezettel együttműködve ezévben is az volt a legfőbb irányelv, hogy a szociális normákat minél jobban megközelítsük. Az új létesítmények felsorolása közben megemlítette az előadó, hogy összesen mintegy *18 helyen épültek új munkavédelmi létesítmények*.

Örömmel állapította meg Csanádi elvtárs, hogy a Központi Vezetőség és a Minisztertanács levele nyomán megmutatkozott: *a vasutas dolgozók többsége érdeklődik az új, a jobb munkamódszerek iránt és lelkesen igyekszik fejleszteni a műszaki színvonalat*. A *Debreceni Járóműjavító ÜV*-nél például a vezetők a dolgozóknak ötven javaslatát dolgozták be a műszint-tervekbe. A *Landler Jenő Járóműjavító ÜV*-nél a dolgozók javaslatára a VII. osztályon kerékesztergát és csapcsiszolót létesítettek, amellyel negyedévenként 1400 munkaórát takarítanak meg.

— Az állomási biztosítóberendezéseknél az a célunk, hogy *a második ötéves terv végére valamennyi fővonali állomáson legyen biztosítóberendezés. Javítóiparunk fejlesztése* céljából felépítjük a villamos- és Diesel-motoros járóművek javítására szolgáló műhelyt, bővítjük a kazánkovácsműhelyi kapacitást, növeljük a fedett műhelycsarnokok számát és kifejlesztjük a cserejavítást. Repedésvizsgáló és fékvizsgáló berendezések, további szállító- és emelőgépek beszerzését tervezzük. A *rakodószolgálat* korszerűsítése érdekében legfontosabb feladatunk a containerek számának mintegy háromszoros felemelése, a kézirakodóeszközök, valamint az emelővillás targoncák számának szaporítása. Emellett tovább folytatjuk a mozgódaruk építését és a következő ötéves tervben két automatikus gabonaátrakó berendezést is üzembehelyezünk.

Oktatás, nevelés, fegyelem

Mindezek a beruházások még nem elegendők ahhoz, hogy a vasút a következő években el tudja látni nagy népgazdasági feladatát. Emellett a legnagyobb mértékben törekedni kell arra, hogy *fejlesszük munkánk minőségét, szervezettségét, gazdaságosságát, teljesítőképességét*. A minőség megjavításának alapfeltétele a dolgozók politikai és szakmai képzettségének emelése, a vezetés megerősítése, a párt és a szakszervezet mozgósító, nevelőmunkájának szélesítése. A szakszervezeti üzemi bizottságok nem fordítanak elég gondot az oktatás színvonalának emelésére, nem ellenőrzik azokat megfelelően. *A jövőben tekintsék ezt egyik legfontosabb feladatuknak és különösen nagy súlyt helyezzenek a fiatalok képzésére.*

A jóminőségű munka másik alapfeltétele a *fegyelem megszilárdítása*. A leghatározottabban meg kell követelni a szakszervezeti funkcionáriusoktól, hogy a legszigorúbban szálljanak szembe minden fegyelembontó kísérlettel és maguk is fegyelmezetten, példamutatóan járjanak el munkájukban.

amiként például *Debrecen állomás üzemi bizottsága*, amely a fegyelemlazítókat szakszervezeti *fegyelmi úton is* felelősségre vonja. Harmadik alapfeltétel az *egyszemélyes felelős vezetés* további erősítése. Tudatában kell lenni annak, hogy csak az egyszemélyes vezetés lehet alkalmas a vasúti szolgálatban nélkülözhetetlen fölé- és alárendeltségből folyó, összekapcsolódó munkafolyamatok helyes, zökkenőmentes kialakítására.

— *A forgalom lebonyolításának előmozdítása érdekében* tovább kell fejlesztenünk az elegyáramlási terveket és a már meglévő menetrendi hagyományok felszámolásával *új utakat kell teremtenünk a személy- és tehervonati menetrendek alapelveinek meghatározásában*. Fokozott gondot kell fordítani a kocsifordulóidő egyes tényezőinek vizsgálatára, tovább kell növelni az irányvonatok számát. Üzemi munkánk továbbfejlesztését szolgálja majd a második ötéves tervben kidolgozásra kerülő, valamennyi népi demokratikus államban, érvényes egységes forgalmi és jelzési utasítás.

Előadása befejező részében az *újítómozgalom jelentőségét* emelte ki Csanádi elvtárs és hangsúlyozta, hogy a szakszervezet segítő, nevelő és felvilágosító munkája nélkülözhetetlen az újítómozgalom fellendítéséhez. Hangsúllyal beszélt arról: *teljes mértékben fel kell számolni azt a nézetet, hogy az önköltségcsökkentés a főkönyvelők feladata*. Az önköltségcsökkentés érdekében igen figyelemreméltó kezdeményezést indítottak az *Északi Járóműjavító* dolgozói, a *„Takarits még naponta 3 forintot"*-mozgalommal. A mozgalom eredménye, hogy az üzem önköltsége az első negyedévi 99,14 százalékról a harmadik negyedévben 95,6 százalékra csökkent és ezzel az élüzemeltetési önköltségcsökkentési tényezőjét teljesítette. *Sokkal nagyobb anyagtakarékosságra* hívott fel ezután az előadó, megjegyezve, hogy javítani kell az anyagmegtakarítás premizálását, fejleszteni kell a szén- és a gázolaj-normák rendszerét.

Legvégül hangoztatta: ahhoz, hogy a megindult fejlődés további lendületet nyerjen, elengedhetetlen az elmélyült tudományos munka megbecsülése, a dolgozók minél szélesebb körének a tudományos munkába való bekapcsolása. Elsősorban a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetre* hárul sok tudományos kutatást igénylő munka megoldása. Ezért szorosabbá kell tenni a kapcsolatot az intézet és a szakszervezet között. A szakszervezet a *Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesülettel* is tartson szoros kapcsolatot.

A jövő feladatai

A jövő feladatainak ismertetésére tért át ezután Csanádi elvtárs. *A magyar vasútüzemre a szocializmus építésének következő szakaszában az eddiginél nagyobb, felelősségteljesebb és igényesebb munka vár.* A szállítási szükségletek növekedése és a vasút műszaki állapotának szembeállítása elsőrendű feladattá teszi, hogy az elkövetkező ötéves tervekben mindinkább megvalósuljon az az elv, hogy *a vasútnak nemcsak lépést kell tartani az általános népgazdasági fejlődéssel, de egyes fázisaiban előtte is kell haladnia*. Ezért vasútunk műszaki és üzemi színvonalát olymódon kell fejleszteni, hogy a vasúti hálózat és a járműipar teljesítőképességének növelését, a szállítás minőségének javítását, a munka termelékenységének emelését, az önköltségcsökkentést *összefüggésben, a kölcsönhatásokat szem előtt tartva irányítsuk*. A teljesítőképesség növelésével elsősorban a vasúti berendezések minél teljesebb kihasználására kell törekedni.

— Vasútunk jövőbeni fejlődésének egyik legdöntőbb kérdése a *megfelelő vontatási mód* kialakítása. Az energiaellátás országos helyzetét és a teljesítőképesség növelését szem előtt tartva a fejlesztés irányaként *a villamos és a dieselvontatás kiterjesztését tűztük ki célul*. Sajnos, törekvésünket évek óta jóformán alig tudjuk előbbrevinni. A villamosmozdonygyártás évekig egyhelyben topogott, némi lendület csak ebben az évben tapasztalható. A lemaradás következtében a nagy költséggel 1954-ben befejezett budapest-gödöllői szakasz villamosítására fordított beruházás kihasználatlan, mert villamosmozdony hiány miatt ezen a vonalon egyáltalán nem lehetett még villamosüzemre áttérni. A gyáripar huzavonája következtében a nagyteljesítményű Bo-Co villamosmozdony ma már nem felel meg a követelményeknek. A fejlődés azt követeli, hogy az egyszerűbb szerkezetű *Ward-Leonard* típusú mozdonyok gyártását szorgalmazzuk. A tolatószolgálat ellátására a 600 és 130 lóerős Diesel-mozdonyokon kívül 2000 lóerős fővonali Diesel-villamosmozdonyok beszerzését is tervbevettük. A BEV-hálózat forgalmának korszerűsítése érdekében nagyobb számban fogunk jól bevált korszerű, négytengelyes villamoskocsikat beszerezni.

Pályaépítés és fenntartás

E célkitűzésnél reálisan értékelnünk kell *vonalhálózatunk műszaki állapotát és meg kell állítanunk az elhasználódás miatt bekövetkező kapacitáscsökkenést, biztosítani kell az állag megóvását*. Az elavult pálya jelentősen növeli a vasút önköltségét, mert kizárja az optimális utazási sebességet és a terhelés növelését. Ez először is azt teszi kötelességünkké, hogy meghatározzuk a pályafelújítás és korszerűsítés ütemét, a pályafenntartási feladatok körültekintő, tervszerű megoldását. Éppen ezért a nemrég üzembe helyezett *Bereznai*-féle mérőkocsival végzett bemérések központi értékelése alapján e munkát fokozottabb központi irányítás alá vonjuk.

Továbbfejlesztjük a futószalagszerű és a folyamatos kisbrigádos felépítmény-fenntartás szovjet munkamódszerét, amelyek módot adnak a szakszerűség, a termelékenység növelésére. Az építési és pályafenntartási szolgálat teljes gépesítési tervét kidolgoztuk, a gépbeszerzési terv a következő öt évben fejlődést jelent, de a szükségletet még nem elégíti ki teljesen. A pályafenntartás területén fontos feladat *a vegyi gyomirtás* kísérleteinek előbbrevitele is.

— Az újabb bányaterületek, ipari gócpontok és mezőgazdasági üzemek bekapcsolása érdekében *új vasútvonalak* építésére is sor kerül a második ötéves tervben. Tovább folytatjuk a második vágány építéseket, így például a budapest-székesfehérvári vonalon. A pályafenntartási munkák ütemét egyenletesebbé kell tenni. Ez csak úgy válik lehetségessé, ha a szakszervezet nevelő és mozgósító munkával még szorosabban kapcsolja a pályaépítési és fenntartási dolgozókat a vasúthoz, segíti azt a törekvésünket, hogy *minél nagyobbszámú, állandó, a vasúti üzemhez ragaszkodó pályafenntartási dolgozónk legyen.*

A kocsipark és a rakodószolgálat fejlesztése

— A személyforgalom igényeinek fokozottabb kielégítése érdekében szorgalmazzuk a személykocsik gyártását. 1960-ra teljesen megszüntetjük az E-kocsik személyszállításra való felhasználását. Ezeknek a kocsiknak jelentős részét kalauzkocsikká alakítjuk át. Teherkocsiparkunk felújításánál az egységes típusok kialakítására törekszünk. A fokozódó exportszállítások lebonyolítása érdekében több nemzetközi szabványú fedett és nyitott kocsira van szükségünk. Önkiürítős teherkocsik beállításával is csökkenteni kell a rakodószemélyzetnél mutatkozó hiányokat.

Ötletek, bírálatok, javaslatok

A széles távlatokat nyitó előadást tartalmas vita követte, tanúsítva, hogy a központi vezetőség tagjai szívükön viselik a technika fejlesztésének ügyét és azt a vasúti munka központi kérdésének tekintik.

Mészáros István (8. szakosztály) nyitotta meg a felszólalások sorát. Rámutatott, hogy vannak technikai adottságaink, amelyeket nem használunk ki eléggé. A kétvágányú vonalakon a nyílt pályaról kiágazó iparvágányok kiszolgálása például mindig a helyes vágányról történik, ami zavarja a forgalmat. A biztosítóberendezéseket úgy kell átalakítani, hogy a helytelen vágányról is történhessen kiszolgálás. Az egyidejű menetek szabályozására alkalmazzuk széles körben a kijárati jelzővel felszerelt bejárati előjelző szovjet rendszerét. Egyszerűsíteni kell a jelenlegi jelzésrendszert. Át kell térni a sebességjelzési módszerre, akkor kevesebb lesz a feltartóztatás.

Arató Károly elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője, a salakelszállítás problémájára hívta fel a figyelmet. Csak gépi eszközökkel lehetne gyorsan és tökéletesen megszabadítani az állomások területét a salakhegyektől, amelyek állandó baleseti veszélyt rejtenek és akadályozzák a munkát.

Zombori elvtárs, Diósgyőr állomás ÜB-elnöke szóvátette, hogy felírtak a 8. szakosztályhoz: nem tudják megvalósítani a *kocsit-kocsiért* elszámolási rendszert, mert a Lenin Kohászati Művek nem képes kirakni a naponta befutó kocsikat. A segítséget kérő feliratra a 8. szakosztály *két és félhónap elteltével válaszolt*. Az ilyen késedelem nem segíti a dolgozókat. *Szoboszlai* elvtárs (Hámán Kató fűtőház) a *szakemberkérdéssel* foglalkozott. A műszaki szakembereket, különösen a mérnököket túlterhelik adminisztrációval, ez elvonja őket tulajdonképpeni munkájuktól és nem jut idejük a tökéletesebb technikai eljárások kidolgozására. *Még kell találni a túlzott adminisztráció alóli mentesítés módját*. A fiatal dolgozóknál a tanulóévek leteltével vezessenek be *próbaidőt*. Még mindig sok hiba van a járműjavítások minősége körül. A debreceni műhelyből nemrég kijött egy gép, amelynek hengeréből még az olajfurat is hiányzott. A dolgozókról való gondoskodás nem szervezési, hanem inkább anyagi kérdés, amely áldozatokat követel. *A téli felkészülés során oldják meg a fűtőhiányt*, amely égető kérdés minden fűtőházban, így a Hámán Katóban is.

Rutkovszki elvtárs, a miskolci fűtőház ÜB-elnöke szóvátette, hogy *az értesítési nehézségek miatt gyakran megesik, hogy nincs személyzet a gépekhez*. Az illetékesek találják meg a módját, hogy postán, vagy taxi segítségével lehessen értesíteni a vontatási dolgozókat. Kemény kritikával illette az újítások elbírálása körüli huzavonákat, amelyek legfőbb akadályozói az újítómozgalom fejlődésének. Fűtőházuk egyik dolgozója újítást adott be a szivattyúk kenésére. *Az újítást kétszer elutasították, ők azonban használják, mert a gyakorlatban bevált.*

Segítsenek az igazgatóságok

Lindner elvtárs, a 8. szakosztály vezetője a következőkben jelölte meg a műszaki fejlesztés legközelebbi feladatait a forgalomnál: a rendezőpályaudvarokon tökéletesíteni kell a technikai folyamatok összekapcsolását, a középállomásokon fokozni kell a szovjet síktolatási módszerek elterjesztését és egyéb olyan technológiai eljárásokat kell bevezetni, amelyek megrövidítik a kocsitartózkodást.

Kovács elvtárs, a *Szombathelyi Járóműjavító* ÜB-elnöke arról számolt be, hogy az októberi újítási hónap sikerrel járt üzemükben: 114 újítást adtak be a dolgozók. Elmondotta, hogy egy alkalommal, amikor *Gáspár* elvtárs náluk járt, *csodálkozva látta, hogy a tűzszekrények hajlítása még mindig kézi erővel, kalapáccsal történik. Ennek már három éve, de a helyzet azóta sem változott. Kinczli Béla*, a pécsi területi bizottság elnöke újítási problémákkal foglalkozva javasolta, hogy a *„Szocialista Vasútért"* ismertesse a hasznos újításokat. *Matt Béla* (Tapolca fűtőház) panaszolta, hogy a szertárak nem segítik a fűtőházak munkáját. Magukat kell utánajárniok, ha azt akarják, hogy legyen anyagjuk. A beszerzett anyagot aztán beviszik a szertárba, az *„leadminisztrálja"*, kiadja, és csak aztán lehet használni. Kérdi: *minek akkor a szertár, ha csak ennyi hasznát lehet venni? Lovász* elvtárs (Debrecen) a debreceni kihúzóvágányhálózat fejlesztését kérte. *Székely Ferenc* (Celldömölk fűtőház) kifogásolta, hogy átalakítás előtt nem vizsgálták meg a mozdonyokat, alkalmasak-e olajtüzelésre. Náluk a 328-as gépekről le kellett szerelni az olajtüzelési berendezést, mert nem vált be, minden gép csőfolyásos lett. *Fűtőházukban három éve elkezdték a villamossüllyesztő építését, de még mindig nincs kész, pedig az alkatrészek megvannak hozzá.*

Bognár Imre elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője elmondotta: tapasztalata szerint az igazgatóságok a technika fejlesztésénél mindent az üzemektől várnak. Ez arra mutat, hogy *nem urai a műszaki problémáknak*. Pedig nem lehet mindent az üzemektől várni, *felülről is segíteni kell őket*. Az igazgatóságokon százával vannak kiváló műszaki emberek, csak ki kell használni őket. Adjon ki a vasút vezetősége intézkedést, hogy vizsgálják meg: a mérnökök munkájának hány százalékát teszi ki az adminisztráció és mentesítsék őket a felesleges irodai munkától. A pártszervezetek agitációval, neveléssel segítsék a műszaki fejlesztést és tegyék pártmunkává a technikai fejlesztés feladatait.

Az utolsó felszólaló, *Végh* elvtárs (Székesfehérvár állomás) arra mutatott rá, hogy a nagy gonddal és bőkezűséggel újjáépült székesfehérvári pályaudvarnak vannak még hiányosságai. Az új síktolatási módszereket például azért nem tudják bevezetni, mert a kitérő csoport magasabban fekszik, mint a kihúzó vágány vége.

Csanádi elvtárs a felszólalásokra, az azokban felvetett problémákra részletesen válaszolt, majd Gáspár elvtárs arra hívta fel a központi vezetőség tagjait, *kövessenek el mindent a szakszervezeti választások sikere érdekében, hogy a szakszervezeti szervek megerősödve kerüljenek ki a választásból.*

Segítséget a miskolci kultúrotthon vezetőinek

Barátságtalan őszi est borul Miskolcra. Fáradhatatlanul esik az eső. Meleg, barátságos hely után vágyik az ember. Sietősen megyünk a vasutasok kultúrotthona felé, de nem várt akadályba ütközünk: a járműjavítóhoz — mert itt van a kultúrház — alagút vezet, ám ez járhatatlan. Van egy másik út is — a vágányokon át. Igaz, nem szabad erre közlekedni, de tilalom ide, tilalom oda, ez úton érjük el célunkat.

Tiser elvtárs, igazgató elkeseredve beszél otthonuk „természetadta" elszigeteltségéről. Persze, lehetne rajta segíteni, rendbe kéne hozni az alagútat.

Fázósan húzzuk össze magunkat az igazgató szűk szobájában. *Az még csak hagyján, hogy az én szobámat nem lehet fűteni* — mondja Tiser elvtárs —, *de az öltöző is ilyen hideg. Mi lesz, ha keményebbre fordul az idő? Bizony, nagyon gyorsan meg kellene oldani ezt a problémát is.*

És mégis felmelegszünk ezen a barátságtalan helyen, amikor megindul a beszélgetés a kultúrotthon munkájáról, terveiről. Gazdag műsor várta októberben a miskolciakat. *Gárdonyi Géza „A bor"* című háromfelvonásos színműve, a *„Budapesti tavasz"* című film, sportbál, asztalitenisz-verseny, természettudományi, műszaki előadások és még sok más. Nehéz volt az út idáig és még nehéz út áll a vezetőség előtt.

A háború vérzivatara nem kímélte a miskolciak kultúrhajlékát sem. 1950—51-ben ideiglenesen helyreállították, azzal, hogy úgyis lebontják. Es ez a lebontás kísért most is. Nem érdemes javítani, csinosítani. Pedig milyen jó lenne, ha legalább a nagytermet egy tolóajtóval kettéválasztanák, mindjárt akadna hely a műszaki körnek, mert a vasutasokat nagyon érdekli a technika. *„A kazánok karbantartása"* című előadást több mint 300-an hallgatták végig.

Nemcsak a helyiséggel van probléma. A kultúrotthon vezetősége sem a mozgalmi szervektől, sem a szakmai vezetőktől nem kapja meg azt a segítséget, amit megérdemelne. 1955 márciusában került Tiser elvtárs funkciójába. *„Fejlett káder vagy, majd te rendbehozod a kultúrotthont."* Ezzel bocsátották útjára. S azóta a vezetőség megtartja üléseit, és amit tudnak, kikoskodnak. Néha kapnak jó szempontokat a szakszervezet kultúrnevelési osztályától, de amikor a gyakorlati végrehajtásnál nehézségekbe ütköznek, senki sem fogja meg a kezüket.

Munkatervük nincs, nem is kérik tőlük. Már arra sem emlékeznek, hogy mikor jártak náluk a területi bizottságtól. Arra sem volt még példa, hogy valamelyik pártbizottság — a személypályaudvaré, fűtőházé, vagy a járóműjavítóé — tárgyalta volna a kultúrotthon munkáját. Ezek az elvtársak nem is sejtik, hogy mennyire megkönnyítené az ő munkájukat is, ha a kultúrotthon valóban a művelődés központja lenne.

A szakmai vezetők között akad, aki segíti a munkát. *Csorba* elvtársat *„el sem lehetne zavarni innen"* — mondják tréfásan. A fűtőház helyettes vezetője is azon van, hogy a kultúraktívák el tudjanak jutni a próbákra, de a legtöbb vezetőt csak akkor látják, ha valami „hivatalos előadás" van.

Nem ezt érdemli a több ezer vasutas kultúrhajléka. Elsősorban a területi bizottság és a helyi üzemi bizottságok, párt- és DISZ-bizottságok segítsenek sürgősen a nehézségek leküzdésében.

A kultúrotthon vezetősége harcoljon jobban a közöny, a nemtörődömség ellen. Vezetőségi ülésen tárgyalják meg, hogy mit tehetnének a fiatalság bevonása, a technika fejlesztése, a vasutasok ismereteinek bővítése, szórakoztatása érdekében. Hívják meg erre a vasút politikai osztályt és a területi bizottságot. És nem utolsósorban: *legyen a kultúrotthonnak munkaterve, mert terv nélkül céltudatos munkát végezni nem lehet.*

A gabonaszállításról

A vasúti rendőrség felállítása óta több mint egy év telt el. Ez az idő alkalmas volt arra, hogy a vasúti forgalom és szállítás kérdéseit, eredményeit és nehézségeit tanulmányozzuk és megismerjük. A vasúti rendőrök ma már a maga valóságában látják a vasút viszonyait, a vasutasok munkáját, életét és elismerést vált ki mindnyájunkból a vasutasok zömének hősies munkája.

Az elmúlt év tapasztalatai azonban alkalmasak arra, is, hogy meglássuk a hibákat és a hibák közül ki tudjuk emelni azokat, amelyek népgazdaságunk szempontjából a legsúlyosabbak.

Hosszú hónapokon keresztül foglalkoztunk a gabonaszállításokkal, azzal, hogy

a gabonaküldemények sokszor hiányosan érkeznek rendeltetési helyükre,

annak ellenére, hogy az ólomzárak sértetlenek. Megállapítottuk, hogy legtöbb esetben a feladó állomások dolgozóinak lelkiismeretlensége, könnyelműsége, a terményforgalmi beosztottakkal való összejátszása vezetett a hiányokhoz.

Az előző évekhez viszonyítva az idén csökkent a gabonadézsmálások száma. Ez annak az eredménye, hogy javult a dolgozók közötti felvilágosító és nevelőmunka, a szolgálati vezetők jobban átérezték felelősségüket. Különösen a *debreceni* és a *miskolci* igazgatóság gabonafelvevő állomásain jelentős a javulás, viszont a *szegedi* igazgatóság állomásain — különösen *Békés* és *Bács-Kiskun* megyében — az idén is sok hiányos gabonaszállítmányt raktak. A hiányok oka egyes esetekben kétségtelenül mérlegelési hiba, legtöbb esetben azonban a dolgozók mulasztása, gondatlansága, könnyelműsége.

A gabonaszállítások kérdésével továbbra is a legnagyobb figyelemmel kell foglalkozniok a szolgálati helyek, főként a középállomások vezetőinek, annyival is inkább, mert

a takarmánygabona és a napraforgó szállítása lényegében most kezdődik.

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint *a kukoricából és a napraforgóból lényegesen nagyobb szokott lenni a hiány, mint a kenyérgabonából.* Ennek egyik oka az, hogy ezeknek a terményeknek a beszáradási százaléka nagyobb, mint a búzáé vagy a rozsé. Ez azonban *korántsem magyarázat a hiányokra.* Lényegesebb ok, hogy ezeket a szállítmányokat *gondtalanabbul kezelik,* mint a kenyérgabonát.

A kukorica és a napraforgó küldemények hiánya már eddig viszonylag nagyobb, mint a kenyérgabona hiánya volt. A tapasztalat szerint itt is a szegedi igazgatóság állomásait illeti a legtöbb panasz.

A következő hetekben, hónapokban előtérbe kerül a kukorica és a napraforgó szállítása. Ugy véljük, hogy az a javulás, ami kenyérgabonánál kétségtelenül megállapítható, továbbra is érződni fog. Ehhez azonban szükséges, hogy a vasút vezetői és beosztottjai, elsősorban pedig a középállomások főnökei *hatékony felvilágosító és ellenőrző munkával kiküszöböljék azokat a tényezőket, amelyek alkalmat adhatnak a dézsmálásokra, a bűnös üzérkedésekre.*

Meg vagyunk győződve arról, hogy a szolgálati főnökök, a dolgozók átérzik annak fontosságát, hogy

a takarmánygabona hiánytalanul érkezzen rendeltetési helyére,

nemcsak azért, mert szolgálatilag és fegyelmileg felelősek érte, hanem elsősorban azért, mert *ez mindenkinek hazafias kötelessége.* A vasutas pártszervezeteknek, a mozgalmi szerveknek a következő időszakban állandó fontos feladatuk, hogy erre a kötelességre figyelmeztessék a vasutas dolgozókat.

Horváth István
r. alezredes

Nemcsak rajtuk múlik

Biharkeresztes munkájának eredményessége, mint a többi határállomásoké, elsősorban a szomszédos határállomással való együttműködéstől függ. *Episcopia Bihor* és Keresztes együttműködése példásnak mondható. A két állomás vezetője nem várja meg, míg összegyűlnek a problémák, hanem azonnal megbeszélik a tennivalókat.

Október 19-én a biharkeresztesiek aktívaértekezletre hívták meg a román testvérállomás pártszervezetének, szakszervezeti és szakmai szerveinek, valamint a vám- és rendőrhatóság képviselőit. Az értekezleten *a román vasutasok november 7 tiszteletére versenyre hívták magyar dolgozótársaikat* az előjelentés, a menetrendszerűség szigorú betartására, mert bizony a jó kapcsolat ellenére is tényezőknél akad javítanivaló. Például Románia felől az elegy gyakran késve érkezik, emiatt a romló küldemény lemarad az 1759-esről, és csak délután kapja meg Budapest.

A mind szorosabb együttműködés eredménye az is, hogy Episcopia Bihorban rakmintát készítenek, hogy a rakományigazítást és az átrakást megszüntethessék. A jó kapcsolatot segíti, hogy *Fülöp Sándor* párttitkár a román állomáson dolgozik, mint kocsivizsgáló lakatos. Ismeri mind a két állomás nehézségeit, s így a párt- és szakszervezettel karöltve jobban tud mozgósítani azok felszámolására.

Koczka János állomásfőnök és a mozgalmi szervek munkájának köszönhető nagyrészt, hogy *Tóth József* tg-s tiszt. *Rácz Sándor* váltókezelő, *Venyige József* tolatásvezető brigádja, *Zagyva Balázs* forgalmi szolgálattevő, a debreceni igazgatóság területén az őszi forgalmi versenyben élenjárnak.

Nem minden a két állomás együttműködésén múlik azonban. A belső állomások laza kerékabroncsai, hordrugósüllyedéssel vagy repedéssel továbbított kocsikkal, rakmintán túli rakodással akadályozzák az állomás jobb munkáját. Püspökladány fűtőház késedelmessége miatt gyakran órákat kell gépre várni. Ha ezeken kívül Szob a CSD kocsikon pótolná a vasúti ólmot, s nemcsak vámólommal küldené nem egy esetben a vámküldeményeket, akkor a biharkeresztesiek még jobb eredményekkel büszkélkedhetnének, s nem kellene okokat keresni arra, hogy vajon miért nem kapták meg ismételten az élüzem jelvényt.

Gondolatok üdülés közben

A balaton üdülők bezárták kapuikat, de a magaslati helyeken, köztük Mátraházán, számos dolgozó élvezi az őszi üdülés szépségeit.

Harminc év adatgyűjtése arról beszél, hogy amíg az év három utolsó hónapjában hazánk más részein 350 napsütéses órát jegyeztek fel, a Mátrában átlagosan 423 órán keresztül sütött a nap. Itt még akkor is számíthatunk napsütésre, ha országszerte borús az idő. A téli hónapokban pedig — a hótakaró fényvisszaverő hatása révén — magasabb az átlagos hőmérséklet, mint a mélyebben fekvő helyeken.

Istók Mária, a mátészalkai **pályafenntartási főnökség** irodakezelője, *Szabó Sarolta* és *Koncz Erzsébet* pályamunkások itt Mátraházán élvezik a táj szépségét, ózondús levegőjét, napfényét. Máshol zuhog az eső, de ők és üdülőtársaik sétára indulnak. A nap sugarai a barna és bordó színek számtalan árnyalatában mutatják a tölgyek, gyertyánok, szilek, rezgőnyárfák pergo lombsátorát. A mátrai erdők csodálatos színpompáját még kedvesebbé teszi az őzek, hermelinek, pelék, mókusok jelenléte.

Egy kis számolás

Amikor megkapják a dolgozók a beutalójegyet, vajon elgondolkoztatja-e őket a rajtalévő szöveg: *„Az állam a dolgozók üdülési költségeinek több mint nyolcvan százalékát fedezi".* Bizonyára sokan átsiklanak ezen, pedig nem ártana néhanapján egy kis számítás.

Itt Mátraházán az üdülők legtöbbje csak azt látja, hogy *Szilágyi Sándor* gondnok és munkatársai mindent elkövetnek azért, hogy a beutaltak jól érezzék magukat. *Illés Sándor* kertész varázsszőnyeggel borítja be az üdülő minden talpalatnyi helyét, Ilonka, a konyhafőnök pedig izletes ételekkel „traktálja" a kedves vendégeket. Látják a tisztaságot, érzik a figyelmességet, de vajon gondol-e egyikük is arra: mibe kerül mindez az államunknak.

Egy kis számolás... Ebben az üdülőben egy esztendő alatt 3500 vasutas pihen. A dolgozó egy napra nyolc forinttal járul a költségekhez. Ezzel szemben 32 forintba kerül egy-egy dolgozó napi ellátása.

Jó helyre került

Ki ne emlékezne még a félszázalékos önkéntes betegbiztosítási járulék megszüntetésére? A rosszmájúak mindjárt megkérdezték: „vajon hová teszi most a szakszervezet a tizenhárom és félmillió forintos összeget". Hát jó helyre tette! Ötmilliószázezer forintot az éjjeli szanatórium, négymilliót a péceli betegotthon, kétmilliót pedig a szombathelyi rendelőintézet építésére fordítottunk. Ebből korszerűsítettük a MÁV Kórház röntgen- és tüdőosztályát, létesítettük a debreceni rendelőintézetet.

Ha valaki azt hinné, hogy a félszázalékos járulék megszüntetésével talán megállnak egészségügyi létesítményeink, tévedne. Pártunk és kormányunk például mintegy 22 millió forintot fordít a budakeszi vasutas tüdőszanatórium építésére.

Néhanapján elkel egy kis számolás, mert túlságosan természetesnek tartjuk azt a változást, ami nem is olyan régen, még valamennyiünk számára elérhetetlennek tűnt.

Sz. I.

MEGJEGYZÉSEK EGY KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS BESZÁMOLÓJÁHOZ

Tulajdonképpen nem is a beszámolóhoz kívánjuk a címben jelzett megjegyzéseket fűzni, hanem ahhoz, hogy *miért futott „helytelen vágányra" a MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség üzemi kollektív szerződésének negyedévi tárgyalása.*

Pálmai István elvtárs, a főnökség vezetője rövid, de jól összefogott beszámolót tartott arról, hogyan teljesítette a főnökség az üzem alkotmányában vállalt kötelezettségeit. Megtudtuk a beszámolóból, hogy a vállalat 107,7 százalékra teljesítette negyedévi tervét, az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny sikert hozott, a termelési értéktényezők emelkedtek, az anyagköltség csökkent, a szakmai továbbképzés állandó, a téli előkészületeket a szálláshelyeken megtették, a munkaruha ellátásban javulás mutatkozik.

Utalt a beszámoló arra is, hogy a gépek kihasználásában nem sikerült kedvező eredményeket elérni, a felelősségrevonás a selejtes munkáért még laza, a munkafegyelem nem elég szilárd, az igazolatlan mulasztások száma viszonylag magas.

Szentesi elvtárs, a szakszervezeti bizottság elnöke szintén rövid, tartalmas beszámolót tartott. Mint mondotta, a SZOT VII. teljes ülésének határozata óta az újítómozgalom kiterjedt, annak ellenére, hogy az újítókör tevékenysége nagyon gyenge és hogy az igazgatóságon hosszadalmas az újítási javaslatok elbírálása. A munkamódszerátadás szintén hozott eredményeket egyes munkahelyeken, főként a kelenföldi építésvezetőségnél, azonban a szakmai vezetőségnek és a szakszervezetnek sokkal nagyobb gondot kell fordítania a tapasztalatcserére és a takarékossági mozgalomra. A balesetek száma is kedvezőbben alakult, mint az előző negyedévben, de a balesetek elleni harc továbbra sem szünetelhet egy percig sem. Szóvátette végül, hogy a szociális normák teljesítésében a szakszervezeti bizottság nem tud megfelelő eredményt elérni, mert az igazgatóság nem biztosít keretet a laktanyák fenntartására.

„Helytelen vágányra" futott vita

Ezután következett volna a kollektív szerződés teljesítésének a megvitatása, azonban a vitában résztvevő tíz elvtárs közül legalább nyolc olyan kérdéseket érintett, amelyek inkább termelési értekezlet elé kívánkoztak volna. Ilyen értelemben helyesek is voltak a hozzászólások, kétségtelenül fontos probléma a gépek jobb kihasználása, illetve a gyakori gépállások, a hosszadalmas gépjavítások kérdése, valamint a szerszámok kedvezőtlen állapota, amire *Loyko* elvtárs hívta fel a figyelmet és amivel utána még három felszólaló foglalkozott. Közelebb került az értekezlet tárgyköréhez *Madaras* elvtárs, aki a munkaversenyről szólva kijelentette, hogy a munkavezetők nem tekintik eléggé szívügyüknek a versenyügyeket, valamint *Mányoki* elvtárs, aki azt tette szóvá, hogy a vállalat legtöbbször későn, az utolsó pillanatban kapja meg az igazgatóságtól a terveket.

A dolgozók szociális problémáival, aminek pedig szinte az egész értekezlet gerincének kellett volna lennie, mindössze két hozzászóló foglalkozott. *Köves* elvtárs arra kérte a szakszervezeti bizottságot, hogy a munkahelyeken ellenőrizze a téli felkészülést, a laktanyák, szálláshelyek állapotát, *Takácsné* elvtársnő pedig amiatt tett panaszt, hogy a pécsi építésvezetőségnél nincs megfelelően biztosítva a dolgozók tisztálkodási lehetősége. Teljesen hiányoztak a hozzászólásokból — igaz, hogy a két beszámoló is éppen csak érintette — a sport- és kultúrélettel kapcsolatos észrevételek. *Pátinkás Mihály* elvtárs, a szakszervezet központjának küldöttje, joggal hibáztatta ezért az értekezlet résztvevőit, s feltette a kérdést: a kutúrcsoport felkeresi-e a külső munkahelyeket és a szakszervezet gondoskodik-e a dolgozók kulturális és sportigényeinek kielégítéséről. A kérdésre az értekezlet résztvevői egyhangú „nem"-mel válaszoltak.

A *Magasépítési Főnökség* kollektív szerződésének negyedévi beszámoló ülésén a dolgozók képviseletében megjelent üzemi bizottsági elnökök, párttitkárok, élenjáró dolgozók, építésvezetők nem éltek megfelelően a kollektív szerződésben biztosított jogaikkal. Nem juttatták érvényre a társadalmi ellenőrzést, nem tárták fel munkahelyeik szociális helyzetét, nem adtak hangot a dolgozók kívánságainak, nem bírálták sem a szakvezetést, sem a mozgalmi szerveket, így nem is járulhattak hozzá ahhoz, hogy a vállalat vezetősége, párt- és szakszervezeti bizottsága lépéseket tegyen a dolgozók munka- és szociális körülményeinek további javításáért. *Minden üzem kollektív szerződése csak akkor tudja betölteni rendkívüli fontos szerepét, ha az üzem vezetősége és minden dolgozója valóban az üzem alkotmányának tekinti.*

Minek köszönhetik a sikert a miskolciak?

Nagy az örömük *Miskolc személypályaudvar* dolgozóinak: ebben az évben *harmadszor* bizonyították be jó munkájukkal, hogy méltók az élüzem címre. Minek köszönhetik a miskolci dolgozók, hogy harmadszor is elnyerték az élüzem címet? Nagy része van ebben annak, hogy a vonatvezetők az indulóállomásokon mindig megbeszélik a tolatásvezetőkkel, hogy a vonatban a kocsik miként vannak állomási sorrendben összeállítva. A vonatvezető természetesen tudomására hozza ezt a vonatkísérő személyzetnek is. A kocsirendezők és a forgalmi szolgálattevők szolgálatátvétel előtt mindig megbeszélik a forgalom lebonyolítását. Így tudtuk elérni, hogy a menetrendszerinti közlekedés 108, az átlagos terhelés 107, a fajlagos kocsimozgatást 104 százalékra, a kocsitartózkodást 115, a rakodási időt a leadásnál 105, a feladásnál 119, a kocsikihasználást 104 százalékra teljesítettük. Hozzájárult még eredményeikhez a csurgatásos tolatás és az összekapcsolt mozgalom széleskörű alkalmazása. Bevált módszer még az egyes turok közötti állandó párosverseny és az eredmények naponkénti tudatosítása. *(Kovács Gyula leveléből.)*

Az együttműködésből kivették a részüket a fűtőház dolgozói is, meg is lett a jutalma, ismételten elnyerték az élüzem címet. Szántervirket 108,7. időszakos mozdonyjavítási tervüket 105,2, százelegytonnakilométer tervüket 105,4, fajlagos önköltségi tervüket 105, kocsijavítási tervüket 122,3 százalékra teljesítették. A mozdony fiókműhelyben legnagyobbrészt fiatalok dolgoznak, akik nem maradnak le az időssebbektől. *Szabó Zoltán* és DISZ-brigádja szeptemberben négy időszakos javítást vállalt és hat időszakos javítást végzett el jóminőségi munkával. *(Cserháti Ferenc leveléből.)*

Vágánybemérés



A pályafenntartási szolgálat egyik fontos teendője a vágányok, kereszteződések nyomtáv ellenőrzése. Képünkön Nahlik István, a Budapest-Nyugati pályafenntartási főnökség dolgozója végzi a vágánybemérést.

(Kovács Géza felv.)

A harmadik negyedév élüzemei

Mi lehetne méltóbb jutalom a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* ünnepére azoknak, akik ennek a történelmi fordulónak köszönhetik szabad, munkás életüket, mint az *élüzem cím.* Harmadik negyedévi jó munkája jutalmaként 54 vasuti szolgálati hely nyerte el az élüzem címet, jeléül annak, hogy a magyar vasutasok élni tudnak a Nagy Október örökségével: a szabad munka dicsőségével.

A harmadik negyedév élüzemei a következők:

A miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének zászlajával kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Békéscsaba, Miskolc személypályaudvar, Záhony.

Vontatási szolgálat: Békéscsaba fűtőház, Budapest Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.

Kereskedelmi szolgálat: Debreceni Rakodási Főnökség.

Pályaépítő és pályafenntartási szolgálat: Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV.

Távközlő- és biztositóberendezési szolgálat: Debreceni TBKE.

Műhelyi szolgálat: Miskolci Járműjavító ÜV.

Élüzemcímmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Szombathely, Zalaegerszeg, Kiskunhalas, Gyöngyös, Miskolc-repülőtér. Gyékényes, Debrecen-vásártér, Somogyszob, Uzsa állomás.

Vontatási szolgálat: Nagykanizsa, Rákos, Miskolc. Mátészalka, Vésztő, Sztálinváros, Záhony fűtőház, Budapest-Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.

Kereskedelmi szolgálat: Nyíregyházi Rakodási Főnökség. Budapesti Rakodási Főnökség.

Pályaépítő és pályafenntartási szolgálat: Pécs, Budapest-József város, Nyíregyháza, Szekszárd, Sátoraljaujhely Pályafenntartási Főnökség, Budapesti Vasútépítési Főnökség, Épületelemgyártó Főnökség.

Távközlő- és biztositóberendezési szolgálat: Pécsi TBKE, II. Szerelésvezetőség Szeged.

Műhelyi szolgálat: Szolnoki Járműjavító, Szombathelyi Járműjavító, Északi Járműjavító.

Szertári szolgálat: Budapest-Keleti szertár, Szombathely szertár.

Egyéb vállalatok: Fatelitő ÜV, Felépítményi Vasanyagjavító ÜV, Utasellátó ÜV.

Vezérigazgatói elismeréssel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Erdőtelek, Vaja-Rohod állomás. *Vontatási szolgálat:* Szeged kisvasuti fűtőház, Makó motorszin. *Szertári szolgálat:* Cinkota, Komló, Vágóhíd, Pécsbánya-rendező, Sátoraljaujhely szertár.

Üdvözlet az új élüzemeknek! Példájuk buzdítsa fokozott munkára azokat a szolgálati helyeket, amelyek ezúttal nem szerepelnek a díszes névsorban, de hazaszeretetük, munkaerejük, lelkes versenylendületük révén legközelebb ott lehetnek az élenjárók között.

Normarendezés után a Debreceni Járműjavítóban

Negyedév telt el a normarendezés óta, elegendő idő ahhoz, hogy megvizsgáljuk, *mint váltak be az új normák, nőtt-e a termelés, hogyan alakult a dolgozók teljesítménye, keresete.*

Utunk a *Debreceni Járműjavítóba* vezetett, hogy feleletet kapjunk ezekre a kérdésekre.

A járműjavítókban általában kismértékű volt a normarendezés. Debrecenben csupán 0,75 százalékkal csökkent a béralap. Az üzemi mozgalmi szervek és a vállalatvezetés annak idején jól készítették elő a rendezést: megértették a dolgozókkal, hogy a technikai adottságok és a munkaidő jobb kihasználásával könnyen kiegyenlíthetik azt a különbséget, amit a normaszigorítás a teljesítmények csökkenésében esetleg okoz.

Mit tesz a fejlett technika

Csiki Lajos elvtárs a mozdonyosztály külsős művezetője, akinek reszortjába a burkolat, a füstszekrény és a hamuláda lakatos munkák tartoznak, így beszél erről:

— Éppen az első félévben több olyan újítást vezettünk be az osztályon, amelyek jelentős mértékben megkönnyítették, meggyorsították a munkát. Ilyen volt *Fekete László*nak, a VIII. osztályi szerszámgép-műhely művezetőjének *karimaperemező gépe.* Azelőtt kézi erővel végeztük a peremezést, a dolog természetéből folyóan lassan és pontatlanul. Fekete elvtárs ötletes gépe gyorsan dolgozik és jobbminőségű munkát végez. *Mihálka* elvtárs és társainak, az újítócsoport műszaki beosztottjainak *rezgőollója* a lemezvágást tette gyorsabbá mintegy 30 százalékkal. A rádiuszmarók és fokmarók gépesítése szintén gyorsabb, pontosabb munkát eredményezett. Legújabban *Végh Béla*, a szerszámműhely lakatosa ajándékozott meg bennünket hasznos újítással, ami *megkönnyíti és meggyorsitja a lemezvágást.* A lemezvágó ollót úgy módosította, hogy amíg *azelőtt két dolgozó legfeljebb 2 milliméteres lemezt tudott vele elvágni, most egy ember 5 milliméteres lemezt is könnyen átvág.*

— Ezek és több más újítás alkalmazása éppen a harmadik negyedévben kezdte éreztetni igazán jótékony hatását. A dolgozók rövidebb idő alatt több munkát tudtak elvégezni az újítások révén, s ez is hozzájárult, hogy nagyobb nehézség, lényegesebb termelési kiesés és keresetcsökkenés nélkül tudtak áttérni az új normákra.

Jó szervezés: nagyobb teljesítmény

Aradi Gyula elvtárs, a burkolatos lakatos-brigád tagja készséggel igazolja a művezető szavait. A normarendezés előtt 120—122 volt a százaléka. Júliusban, az új norma első hónapjában 118 százalékra csökkent, augusztusban azonban ismét 122 volt, a szeptembert pedig 123 százalékkal zárta.

A hamuláda javító és szerelő Görög-brigád, amelynek tagjai kettő kivételével csupa fiatalok, *munkájuk jobb megszervezésével érték el, hogy teljesítményük nem esett, keresetük nem lett kisebb.* Az adminisztratív vezetés is segítette őket ebben. Azelőtt rendetlenül kapták a munkautalványokat, emiatt a munkafelvétel nem volt tökéletes és rendszertelenné váltak, összekeveredtek az egyes munkafolyamatok. Sok drága perc ment így veszendőbe. A normarendezés óta előre megkapják az utalványokat, pontosan tudnak tájékozódni, mik az elvégzendő feladatok. Ilyen körülmények között a segédmunkálkatokat, a kovácsmunkát, a hegesztést egyhuzamban előre elvégzik, és amikor minden kész, zökkenő nélkül áttérhetnek a szerelésre. Sok időt nyernek így. Legékesebb bizonyítéka ennek, hogy a Görög-brigád jelenleg már jövő havi tervén dolgozik. Júliusban fejenként átlag 24 forint csökkenéssel járt náluk az új norma bevezetése, augusztusban azonban már jelentkezett a jó szervezés hatása, *keresetük nőtt, s azóta meg is tetézódött.* Szeptemberi teljesítményük 131,7 százalék volt. El is nyerte a kiváló dolgozó-jelvényt a brigád mind. a kilenc tagja.

Hasonlóképp kedvezően alakult a helyzet az asztalos a rúgókovács, a kocsiszekrénylakatos és az újkocsi gyártási szakmánál. Persze van olyan szakma is, amelynél egyelőre nem dicsekedhetnek a termelés növekedésével. A festők és fényezők érzik leginkább az átlagos teljesítmények csökkenését, de ők sem annyira a normaszigorítás miatt, hanem annak következtében, hogy nem kapott az üzem javításra olyan kocsikat, amilyenekkel a fényezőket foglalkoztatni tudta volna létszámuknak megfelelően. Igy a dolgozók kénytelenek voltak alacsonyabb kategóriájú munkát végezni.

Végeredményben megállapíthatjuk: *a normarendezés kedvezően befolyásolta az üzem termelékenységének és önköltségének alakulását.*

Harc a túlsúlyért?

Az őszi forgalom sikere nagymértékben a túlsúlyos vonatoktól függ. Ezért harcolnak a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetői is a túlsúlyért. De sokszor előfordul, hogy *hiába vállalják a: túlsúlyt, nem kapnak túlsúlyos vonatot.* Október 23-án például a 424—056-os számú géppel *Joó András* mozdonyvezető és brigádja a 982-es számú vonatot továbbította. Kilenc órakor jelentkezett a forgalomnál, 11 órakor inditották 782 tonnás vonattal. Délegyházára érkezett 15.38 órakor, itt a vonat súlya 192 tonna lett. Kunszentmiklósról fordavonatjával indult vissza 18.52 órakor, egy poggyász és két teherkocsival, összesen 53 tonnával Taksonyig. Taksonytól 192 tonnára *„emelkedett"* a terhelés. Kunszentmiklóson a szolgálattevő felhívta a menetirányítót, közölte vele, hogy csak két kocsija van, ennek ellenére mégis bevezették a vonatot 981 számmal. Ezen az úton *egy 424-es gép összesen 260 százelegytonnát továbbított 26 szolgálati óra alatt, miközben 112 kilométert tett meg.*

Lehet így túlsúlyos mozgalmat csinálni?

Kulicskó Lajos,
agit.-prop. titkár
Ferencvárosi fűtőház

A tapasztalatcsere tanulságai

Budapest—Ferencváros állomás dolgozói nemrégen *tapasztalatcserén* voltak *Miskolc és Debrecen állomáson.* Három napos látogatásunk sok haszonnal járt. *Miskolcon a fegyelem, a rend és a tisztaság az, amiről példát vehetünk.* A debreceniektől szintén tanulhatunk. Állomásunkon a munkafegyelmen, a renden és a tisztaságon *feltétlenül javítanunk kell.* Érzik ezt a dolgozók is.

Amikor a Miskolcon és Debrecenben járt elvtársak az oktatáson beszámoltak társaiknak a látottakról, megjegyezték, hogy a miskolci dolgozók rendes, tiszta egyenruhában járnak szolgálatba, feletteseiket fegyelmezetten köszöntik, a sarusok tisztán tartják munkahelyüket, hogy a baleseti veszélyt kiküszöböljék. A gurítón nem fordul elő, hogy a saruállító mulasztása miatt a gurításban kiesés legyen. *Vita nincs, amit az előmunkás elrendel, fegyelmezetten, azonnal végrehajtják.* A munkafolyamatok megszervezése jó,

a tartalékoknál nincs időkiesés,

a rendezési jegyzékkészítők és kocsifelírók képzettek, jól végzik munkájukat. helytelen megírás miatt félregurítás nem fordul elő.

Nagy figyelemmel hallgatták dolgozóink *Békési* kocsimestert, aki elmondotta, milyen módszert követnek a miskolciak a fegyelmezésnél. Náluk nem a megrovás a legnagyobb büntetés azért, ha valaki igazolatlanul elmarad a szolgálatból, vagy más fegyelmezetlenséget követ el. A brigád féltékenyen vigyáz jó hírnevére. *A kollektíva kiközösiti a fegyelemsértőt, ha ismételten fegyelmezetlenséget követ el.* Csak akkor fogadják vissza, ha meggyőződtek róla, hogy magatartása megváltozott.

A debreceni elvtársak elmondották, hogy eleinte vonakodtak a csurgatásos tolatási módszertől, de hamar megszerették és ma már jó eredménnyel alkalmazzák. Erről magunk is meggyőződtünk. Mind Miskolcon, mind Debrecenben úgy láttuk, hogy

a gurítón még idegenkednek a sarulevevő pálca és a kocsitovábbindító ék használatától,

akárcsak nálunk, jól lehet ezek alkalmazása a sarus munkáját megkönnyíti.

A legfőbb tanulság, amit dolgozóink a háromnapos tapasztalatcseréből leszűrtek, hogy *a fegyelmet állomásunkon meg kell szilárditani.* Elhatározták, hogy nevelőmunkával igyekeznek ezt elérni. Megfogadták, hogy munkahelyükön rendet, tisztaságot teremtenek. *Varga III. Ferenc* kocsimester és *Vágó II. János* saruelőmunkás vállalta, hogy brigádjuk sokkal gondosabban és pontosabban dolgozik ezután, szorosabban együttműködik a mozdonyszemélyzettel.

Kárpáti Péter
oktatótiszt,
Budapest—Ferencváros állomás

Merre jár a mozgó atomkiállítás

Az Országos Béketanács, a TTIT és a Vasútpolitikai Főosztály rendezésében — mint megírtuk — mozgó atomkiállítás járja az országot. Az alábbiakban közöljük, hogy az atomkiállítás mikor és hol tekinthető meg: November 7-én és 8-án *Karcagon*, 9-én és 10-én *Szolnokon*, 11-én és 12-én *Békéscsabán*, 13-án *Orosházán*, 14-én *Mezőhegyesen*, 15-én *Makon*, 16-án és 17-én *Hódmezővásárhelyen*, 18-án és 19-én *Szegeden*, 20-án *Kiskunfélegyházán*, 21-én és 22-én *Kecskeméten*, 23-án és 24-én *Cegléden*, 25-én *Tatabányán*, 26-án és 27-én *Komáromban*, 28-án, 29-én és 30-án *Győrött* tartózkodik majd a vasúti kocsikra szerelt kiállítás.

A mozgó atomkiállítás decemberben is folytatja országjáró útját, decemberi állomáshelyeiről később adunk tájékoztatót.

VITA

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

Érdeklődéssel kisérem lapunk hasábjain a szervezettség kérdéséről folyó vitát, s különösen a legutóbbi hozzászólás minden problémájával egyetértek. Még azzal is, hogy — bár én is mint ÜB-elnök írom ezeket a sorokat — sokkal több egyszerű szakszervezeti tagnak kellene megszólalnia a vitában, de azt hiszem, az ellen sem merülne fel kifogás, ha *egyéb szakszervezeti funkciókat viselő elvtársak is belekapcsolódnának a vitába.* Hol vannak például a bizalmiak, a műhelybizottsági elnökök, a munkavédelmi megbizottak, a társadalombiztosítási küldöttek, a kultúrfelelősök és a többiek? *Az ő mondanivalójuk nagyon sok hasznos, új gondolattal gazdagitaná a vitát, világitaná meg minden oldaláról a kérdést.*

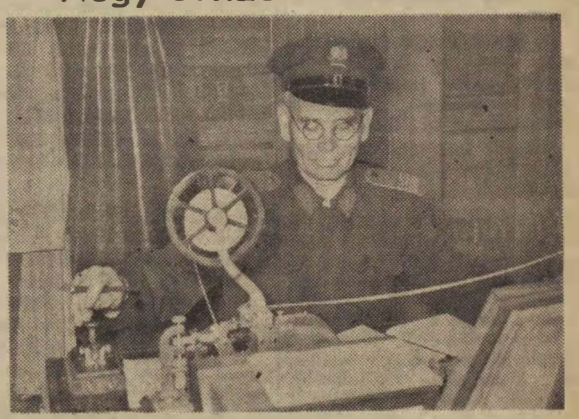
A magam részéről azt szeretném hozzáfűzni a vitához, hogy a mindennapi szakszervezeti munkát a dolgozók többnyire az érdekvédelmen, a szociális juttatásokon keresztül mérlegelik. Pedig *a szakszervezetnek lényegében három fő feladata van: a termelő munka segitése, a nevelés és az érdekvédelem.* A dolgozók szempontjából egyáltalán nem lehet közömbös, hogy szakszervezetük, üzemi bizottságuk egyforma súllyal foglalkozik-e mindhárom feladatkörével. És ahhoz, hogy a szakszervezet a legjobb eredménnyel tudja betölteni feladatát, erőre — *a szervezettség erejére van szüksége.*

Véleményem szerint az eddiginél jobb felvilágosító munkával kell megismertetni a dolgozókat a szakszervezet nevelési és érdekvédelmi szerepével. A szakszervezeteknek politikailag és szakmailag egyaránt á'landóan nevelniök kell tagságukat. Nevelőmunkájukkal betöltik azt a fontos szerepüket is, hogy *a dolgozókat megtanitják a vezetésre, megfelelő, jólképzett káderekket adnak a szakvonalnak és a mozgalmi szerveknek.*

A szakszervezet a szocializmus építése idején is fontos munkát végez, mint érdekvédelmi szerv, harcol az állami feladatok végrehajtásáért, beleszól a törvények, rendeletek alkotásába, amelyek megszabják a dolgozók jogait, de ugyanígy kötelességeit is. Mindezekből az tűnik ki, hogy a szakszervezet nem öncélú. A dolgozóknak igen nagy szükségük van arra, hogy egységesen tudjanak harcolni a szocializmus építéséért. A szakszervezet a párt irányítása mellett vezeti a dolgozókat ebben a harcban és ugyanakkor küzd a dolgozók anyagi, kulturális felemelkedéséért is.

Finta Kálmán,
ÜB-elnök, Szeged fűtőház

Négy évtizede munkában



Bártfai József, Rákos állomás távirásza negyven esztendeje áll a vasút szolgálatában. Munkaszeretete példaként áll a fiatalok előtt.

(Kovács Géza felv.)

Öt új DISZ-brigád

A hatvani pályafenntartási főnökségnél a napokban öt DISZ-brigád alakult. Az uj brigádok nagy lendülettel láttak munkához és máris szép eredményeket értek el. Az I-es pályamesteri szakaszon dolgozó *Petőfi DISZ-brigád versenyre hivta a főnökség többi DISZ-brigádjait, a hatvanit, a salgótarjánit, a nagybátonyit és a kisterenyeit.*

A brigádok vállalták, hogy a *Nagy Októberi Szocialista forradalom* tiszteletére, az őszi és a téli forgalom sikere érdekében *1956. május 1-ig elnyerik a sztahanovista oklevelet.* Megfogadták a fiatalok, hogy *rendszeresen eljárnak a forgalmi szakoktatásra és egységesen résztvesznek a továbbképző szakmunkás tanfolyamon.* Az októberi forradalom évfordulója alkalmából műsoros esttel egybekötött zászlóavatási ünnepséget tartanak, melyre meghívják az idősebb dolgozókat is.

Kuthi József
Hatvan, Pályafenntartási Főnökség

Tevékenyebb üzemi bizottságot akarnak választani a karcagiak

— *Mikor lesznek a szakszervezeti választások?* — kérdezzük Karcag állomáson, de hiába várunk, hogy feliegyezhessük a választ. *„Mikor is?"* — *„Úgy tudjuk, 10-én."* — *„Pintér mama még nem mondta."*

— Pintér mama?

— Igen, *Pintér Ferencné.* Ő a mi üzemi bizottsági elnökünk, illetve nem is csak a miénk, mert hozzá tartozik a pályafenntartási szakasz és a szomszédos *Apavára* állomás is.

Nem csalódtak az asszony ÜB-elnökben

„A mi ÜB-elnökünk..." — *„Pintér mama..."* — Ezekből a szavakból arra következtetünk — és mint a későbbi beszélgetésekből is kiderült, helyesen —, hogy *Pintér Ferencné*t szeretik a dolgozók. De ugyanakkor az is gyanúsan kicsendült a beszélgetésekből, hogy őt tekintik egyszemélyben az egész üzemi bizottságnak. Ha valaki arról beszél az állomás dolgozói közül, hogy segélykérési ügyét gyorsan, kedvezően elintézték, nem azt mondja, hogy az ÜB gyors, jó munkát végzett, hanem azt, hogy *„hála Pintér mamának, gyorsan ment az ügy".*

— Mióta a vasútnál dolgozom, 1949 óta, mindig viseltem valamilyen szakszervezeti funkciót — mondja Pintérné elvtársnő. — *Négy éve vagyok ÜB-elnök.* Bizony, amikor először megválasztottak, voltak olyanok, akik nem a legnagyobb bizalommal nézték, hogy asszony lett ÜB-elnök. Azt hitték, egyszerű takarítónő létemre nem tudom majd elég erőllyel képviselni az érdekeiket.

Nos, a 130 szervezett dolgozó azóta sokszor meggyőződött arról, hogy Pintérné négy év alatt egyszer sem volt méltatlan a dolgozók bizalmára. Viszont a dolgozóknak azt is észre kellett venniök, hogy *alig kapott segitséget az üzemi bizottság többi tagjától* s az utóbbi időben. mióta a pártszervezet titkára iskolán van, a pártszervezettől sem. A debreceni területi bizottság is jobbára csak telefonon keres kapcsolatot Karcaggal, úgy, hogy a választások előtt is tulajdonképpen csak Pintérné jelenti az üzemi bizottságot. Végül is kiderült, hogy 10-én a bizalmi, 16-án pedig a vezetőségválasztásra kerül sor.

Akikre lehet számítani

Abban is a dolgozók szeretete, bizalma mutatkozik meg Pintérné iránt, hogy sokan keresték már fel azzal, hogy segíteni szeretnének neki. *Ifjú Rácz István* bizalmi, a pályafenntartástól külön megbizatást kért a választások előkészítésében. De azzal is segíteni akarják, hogy olyan elvtársakat javasolnak az üzemi bizottságba, akikre lehet számítani. *Baráth Mihály* elvtársat például, aki jelenleg bizalmi, a legjobb népnevelők egyike és szakvonalon, mint váltókezelő is a legjobbak közé tartozik, meg *Kövesi János* vonatkísérőt, pártcsoportbizalmit. És a jelenlegi üzemi bizottság legaktivabb tagjait: *H. Tóth Pál* termelési és *Gulyás Sándorné* kultúrmegbizottat.

Ugyanakkor azonban lemérik a dolgozók azt is, hogy kit nem akarnak viszontlátni az új üzemi bizottságban. A népszerűtlenség pálmáját a jelek szerint *Czinege Lajos* gazdasági megbizott viszi majd el a vezetőségválasztáson, aki 24/48-as szolgálati beosztása mellett soha „nem ér rá" a bizalmiakkal, bélyegelszámolásokkal foglalkozni.

A karcagiak úgy készülnek a vezetőségválasztásra, hogy az újjáválasztott üzemi bizottságba olyanok kerüljenek, akik az ő érdekeiket a legjobban képviselik s az eddiginél lényegesen jobban megosztják a munkát *„Pintér mamával"*.

Ifjúsági élet

Szombathely Járóműjavító vezet a DISZ KV vándorzászlajáért folyó versenyben

A DISZ-szervezetek közötti vetélkedés, a DISZ központi vezetőség vörös vándorzászlajáért folyó verseny szeptemberben tovább fokozódott. Csak kis különbségek döntötték el, hogy egy-egy szervezet hányadik helyre került.

A budapesti igazgatóságon első az *Északi Járóműjavító,* második a *Budapesti Vasanyagjavító,* harmadik *Budapest-Józsefváros Pályafenntartás.*

Miskolc igazgatóságon szeptemberben is megtartotta vezető helyét a *sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség,* második *Diósgyőr fűtőház,* harmadik *Miskolc személypályaudvar.*

A pécsi igazgatóságon *Dombóvár* fűtőház áll az első helyen, második *Komló* állomás, harmadik *Kurd-Csibrák* építésvezetőség.

Debrecen igazgatóságon *Záhony forgalom* került az élre, második *Debrecen* állomás, harmadik *Püspökladány fatelítő.*

A szombathelyi igazgatóságon első a *Szombathelyi Járóműjavító,* második *Várpalota* állomás, harmadik *Veszprém-külső* fűtőház.

Szeged igazgatóságon első *Kiskunhalas* fűtőház, második *Kecskemét* állomás.

Az országos versenyben a szeptemberi eredmények alapján megváltozott a sorrend. Az eddig vezető *Sátoraljaujhely pályafenntartás a második helyre került, az első helyet a Szombathelyi Járóműjavító, a zászló jelenlegi őrzője foglalta el.* Harmadik *Kiskunhalas* fűtőház, negyedik *Dombóvár* fűtőház, ötödik az *Északi Járóműjavító,* hatodik *Záhony* forgalom.

Az élenjáró DISZ-szervezetek munkájában is sok még a javítani való. A *Szombathelyi Járóműjavítóban* fokozni kell a munkafegyelemlazítók elleni harcot és meg kell szüntetni a baleseteket. Tovább kell növelni az ifi-brigádok számát, meg kell javítani a DISZ rendezvények látogatottságát, a DISZ-csoportok munkáját és különös gondot kell fordítani a Petőfi-iskolákra.

Sátoraljaujhely DISZ-szervezete fokozottan kapcsolódjon be a DISZ őrjáratok munkájába és tevékenyebb segítséget nyújtson a mezőgazdaság patronálásához. *Kiskunhalas* fűtőháznál is a DISZ őrjáratok munkáját kell fokozni és növelni az újítómozgalom eredményességét. *Dombóvárott* a DISZ-szervezet legfontosabb feladata a tagtoborzás

A komszomolisták ajándékaiért folyó verseny szeptemberi eredményei

Az állomási forgalmi DISZ brigádok között első *Komló állomás Petőfi DISZ brigádja* 110.7 százalékos átlagteljesítménnyel.

A fűtőházi utazó DISZ-brigádok között Kiskunhalas fűtőháztól *Retek Sándor* ifi mozdonyvezető és brigádja 111 százalékos átlagteljesítménnyel jár az élen, második Dombóvár fűtőházból *Horváth Sándor* ifi mozdonyvezető és brigádja.

A járóműjavító ifibrigádok között első a Landler Járóműjavító, *Botka János* brigádja, második az Északi Járóműjavító *Pókai István* brigádja 179, illetve 177 százalékos eredménnyel.

A pályafenntartási DISZ-brigádok között a sátoraljaujhelyi pft. *Petőfi DISZ-brigádja* az első 143 százalékos eredménnyel, második a ferencvárosi pályafenntartásnál *Balogh József* brigádja 124 százalékos teljesítménnyel.

Versenyben a kaposvári DISZ mozdonybrigádok

A DISZ II. kongresszusa feladatunkul tűzte, hogy fokozzuk a fiatalok részvételét a munkaversenyben, legyünk a termelés rohamcsapata. Ezért elhatároztuk, hogy ifi mozdonybrigádjaink versenyre hívják igazgatóságunk fűtőházaiban a hasonló sorozatú mozdonyokon dolgozó DISZ-brigádokat.

A kaposvári fűtőházból részt vesznek a versenyben: *Kulcsár Károly* mozdonyvezető és *Kücsön János* fűtő, a 22 059-es számú mozdonnyal. *Pellérdi Lajos* mozdonyvezető és *Horváth II. János* fűtő, a 22 161. számú géppel, *Kozári János* mozdonyvezető és *Kiss János* fűtő, a 22 024. számúval. A 376. sorozatú mozdonybrigádok közül *Szabadi István, Kende László, Lukács István* és *ifj. Hifner Ferenc* mozdonyvezetők, valamint *Biczó II. József, Kiss Gyula, Totok Menyhért* és *Vass Lajos* fűtők

A brigádok vállalják a mozdonysorozatokra eső napi hászonkilométer hétszázalékos emelését, ötszázalékos szénmegtakarítást, tízszázalékos túlsúlytovábbítást és a javítási órák tízszázalékos csökkentését. Továbbá vállalják a személyvonatok menetrendszerinti továbbítását, s a forgalom által okozott késések csökkentését. A brigádok részt vesznek a tisztasági versenyben.

Hifner Ferenc,
DISZ-titkár, Kaposvár, fűtőház.

HIREK

— **Egyiptom részére** elkészült az egyik csehszlovák gyárban az *ismailiai* csatornát átszelő 102 méter hosszú vasúti híd.

— **A pécsi igazgatóság vezetője,** mint elsőfokú fegyelmi hatóság, Pécs állomás létszámába tartozó *Tóth Károly* szerződéses üzemi dolgozót elbocsátásával, *Ambrusics András* főkalauzt pedig III. 15-től a III. 16-ba való besorolással büntette, mert tolatás közben a munkavédelmi óvórendszabályokat nem tartották be, a kapcsolt tolómozdonyt ismételt figyelmeztetés ellenére is menetközben akasztották le.

— **Dihocsivnij: Nászutazás** című vígjátékát mutatta be október 29-én és 30-án *a ferencvárosi November 7 kultúrotthon* színjátszó csoportja. Az előadást november 5-én Ferencvárosban, 19-én az Északi Járóműjavító kutúrotthonában megismétlik.

— **Ötnapos túrán** vettek részt a Bükkben a *Várpalotai Törekvés* természetjárói. Két napot töltöttek a bánkúti menedékház környékén, majd Lillafüreden keresztül tértek haza.

— **A szovjet vasutasok** 1950-ben egy hónap alatt ötvenezer túlsúlyos vonatot továbbítottak. Ez a szám 1955. első kilenc hónapjában 204 ezerre emelkedett.

— **A peresztegi tsz-t** segítik a GYSEV igazgatóság dolgozói. A patronázs-mozgalom keretében a soproni vasutas énekkar október 29-én jól sikerült műsorral szórakoztatta a tsz tagjait.

— **Uj kultúrvárótermet** kap a Keleti pályaudvar. Felújítják az ország többi kultúrvárótermeit is.

— **Oklevéllel tüntette ki** a Népművelési intézet a *ceglédi* vasutas énekkar legrégibb tagjait.

— **A második ötéves tervben** újabb vonalakat villamosítanak a Csehszlovák Köztársaságban. Ezzel évente egymillió tonna szenet takarítanak meg.

RENDŐRSÉGI HIREK

— A vasúti rendőrség eljárást indított Kovács Ferenc bobai málházó ellen, mert a szállításra feladott terményekből hat zsákkal ellopott.

— Vagonfeltörés és dézsmálás büntette miatt eljárás indult Skornyák Antal és tíz társa ellen, mert a kelenföldi pályaudvaron 1950 óta sorozatosan feltörték az átmenő gyűjtőkocsikat és ezekből nagymennyiségű árut loptak el.

— Nagyarányú visszaélést leplezett le a vasúti rendőrség a pécsi szertárnál. Hamar István ruharaktárvezető, Horváth Tibor számadó, Walinger Anna számadó és Sabácz József könyvelő a MÁV-tól kilépett dolgozók által leadott ruhákkal üzérkedtek

LAKÁSCSERE

Kétszoba összkomfortos, modern első emeleti lakásomat (Pesterzsébet, Csarnok tér) elcserélném hasonlóra Budapest belterületén. Cím: Nádudvari MÁV Autófuvarozási Főnökség, Royal-épület. Telefon: 421—981.

Elcserélném székesfehérvári kétszoba összkomfortos lakásomat, hasonló miskolciért. Cím: Melcsók Lajos, Miskolc, Szemere u. 21.

Győri háromszobás összkomfortos főbérleti lakásomat elcserélném kettő- vagy háromszobással Budapesten: Cím: Veres László VBKH III., telefon: 21—56.

Elcserélném egyszoba-konyhás, mellékhelyiség nélküli lakásomat (VI., Bajcsy-Zsilinszky út 55. II. 10.) Budapesten egyszoba-konyha összkomfortos lakásért. Érdeklődni lehet Horváth Károly műszaki intézőnél, telefon: 14—43, vagy délután öt óra után 113—148 számon.

Kétszoba összkomfortos debreceni lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Víg Imre motorvezető, Józsefvárosi pft. XIV. szakasz.

Kegyelettel emlékezünk

Rövid néhány napon belül két súlyos veszteség érte a magyar vasutas dolgozókat: két régi harcostársukat kísérték utolsó útjára, *Dariday Józsefet* és *Weiner Antalt.*

DARIDAY JÓZSEF

1876-ban született. Már 18 éves korában, mint ifjúmunkás részt vett a munkásmozgalomban. 1904-ben lépett a Vas- és Fémmunkások Szakszervezetébe. 1917 és 18-ban az akkori Istvántelki Főműhelyben mint a kocsiosztály bizalmija, majd az egész üzem főbizalmija szervezte a dolgozók háborúellenes sztrájkjait. A Tanácsköztársaság idején a pályafenntartási főosztály igazgatóhelyettese volt, innen jelentkezett Landler Jenő elvtárs munkászászlóaljába és részt vett a felvidéki harcokban. A Tanácsköztársaság után súlyos börtönre ítélték, de két és fél év múlva megszökött a börtönből és emigrációba ment. Visszatérése után, 1924 óta ismét bekapcsolódott a munkásmozgalomba. A felszabadulás után szervezte a vasutas nyugdíjasok egyik szakszervezeti csoportját, amelynek mindvégig elnöke volt. Haláláig fáradhatatlanul végezte azokat a feladatokat, amelyekkel a párt és a szakszervezet megbízta. November 2-án a vasutas dolgozók, régi munkásmozgalmi harcostársai, nagy részvét mellett kísérték utolsó útjára a XV. kerületi köztemetőben.

WEINER ANTAL

pár nappal 77. születésnapja előtt halt meg. Még a múlt század végén lett vasutas, délvidéki állomásokon teljesített szolgálatot, mint forgalmi, majd mint kereskedelmi dolgozó. Szociális érzéke korán a munkásmozgalomba vonzotta Az 1904-es sztrájk idején Zentán forgalmi szolgálattevő volt, részt vett a sztrájk szervezésében. Később Szegeden jóléti konyhát szervezett, hogy a kiskeresetű vasutasokat olcsó ebédhez juttassa. A Horthy-rendszer idején munkásmozgalmi múltja miatt B-listázták. Éveken keresztül nagy szegénységben élt családjával. A felszabadulás, a szocializmus építésének korszaka hozta meg neki a tisztes nyugdíjat és a megbecsülést, a rehabilitációt. November 3-án temették el nagy részvét mellett a rákoskeresztúri temetőben. A vasutas szakszervezet koszorút helyezett sírjára.

SPORT

Vonjuk le a ceglédi eset tanulságait

A Gödöllői Dózsa feljelentésére az OTSB mellett működő Országos Társadalmi Labdarúgó Szövetség vizsgálatot indított a Ceglédi Törekvés ellen. A vizsgálat folyamán bebizonyosodott, hogy a labdarúgó bajnokság II. osztályában szereplő Ceglédi Törekvés egyes vezetői a Gödöllői Dózsa öt játékosát megvesztegették, s ez nem kis mértékben hozzájárult ahhoz, hogy az október 30-án lejátszott mérkőzésen a Ceglédi Törekvés 5:2 arányban legyőzte a Gödöllői Dózsát.

Az országos fegyelmi bizottság a mérkőzés eredményét megsemmisítette azzal, hogy egyik csapat sem kap bajnoki pontot. A Ceglédi Törekvés játékjogát november 2-től 1956. január 31-ig felfüggesztette. Utasi Józsefet, a Ceglédi Törekvés sportköri elnökét örökre eltiltotta mindennemű sporttevékenységtől. Ugyancsak örökre eltiltotta Bálint Ferenc és Sági János ceglédi lakosokat a labdarúgó-mérkőzések látogatásától. A Gödöllői Dózsa öt játékosának játékjogát hosszabb időre felfüggesztette.

A társadalmi szövetség fegyelmi bizottságának határozatával teljes mértékben egyetértünk. Az ilyen, a szocialista sporterkölcsöt legmélyebben sértő visszaélés, üzleti szellem az egész Törekvés Sportegyesület szégyene. A Törekvés elnöksége nem térhet napirendre a dolog felett, felelős a történtekért. Saját hatáskörén belül is meg kell torolnia ezt a visszaélést.

Annál is sajnálatosabb ez a körülmény, mert a Törekvés Sportegyesület kebelében működő labdarúgó-csapatoknál már a múltban is történt, ha nem is ilyen mérvű, sporterkölcsöt sértő tevékenység. Ugy látszik akkor az elnökség nem hozott olyan határozott intézkedést, amely megakadályozhatta volna a ceglédi esetet.

Hogy elejét vehessük hasonló eseteknek, az országos elnökségeknek nem elegendő csak helyeselni a hozott ítéletet, hanem olyan példás határozatot kell hoznia, amely elejét veszi a jövőben minden hasonló, a szocialista sportszellemet lábbal tipró manőverezésnek. A játékosok nevelése, eredményes szereplése, egyesületi hűsége kell, hogy megmentsen egy csapatot a kieséstől, vagy a felsőbb osztályba segítse, nem pedig az eléggé el nem ítélhető megvesztegetés, vagy egyéb manipuláció.

Levelezőink írják

ÖRÖMBŐL – ÜRÖM

Végre megindult Ferencvárosban is a ruhaosztás. Én is örömmel mentem a ruhákért, de valaki gondoskodott róla, hogy örömömből üröm legyen. Az elosztóban közölték velem, hogy az igazgatóságon kihúztak a listából, mert az én utalványomat Bátaszékre küldték.

1954. áprilisában helyeztek át Bátaszékről Ferencvárosba. Mi keresnivalója van az én utalványomnak Bátaszéken?

Molnár III. János,
Ferencváros

A LÁTSZAT NÉHA CSAL

Ha a szemlélő belép a dombóvári építési főnökség területére, azt hinné, hogy minden a legnagyobb rendben van. Sajnos, nem egészen.

Mi a termoxid hegesztőcsoporthoz tartozunk. Szabad ég alatt dolgozunk, nem a legtisztább munkán. Október 24-én még nem kaptuk meg a hónapra esedékes szappant és kézmosóport, mert az irnok egy hét óta távol van és a főpályamester nem tudja, hogy menynyit kell kiadni.

Szeptember 15. óta majdnem mindennap esik az eső, de köpenyünk, gumicsizmánk nincs. Kovács főpályamester elvtárs megnyugtatott, *„majd megjön az esőköpeny"* — de úgylátszik nagyon lassan.

Az ország egyik legjobb vasúti hegesztőbrigádja a mienk, s erre büszke az építésvezetőség. Úgy gondolom, hogy a büszkeség mellett nem ártana jobban törődni az emberekkel.

ifj. Egri Péter,
Dombóvár

NINCS TETEJE

Szeptember elején megkezdték állomásunkon egy őrhely építését. A munkát végző elvtársak azzal „biztattak" bennünket, hogy hosszú idő telik el addig, amíg az átadásra sor kerül, mert ők csak a falakat készítik el.

Most tető nélkül áll az épület.

Azt megértjük, hogy egy új őrhelyet nem lehet egyik napról a másikra létrehozni, de azt nem, hogy miért félig végeznek el egy munkát?

Vajda János,
Békéscsaba

HŰVÖS HELY

A Keleti-pályaudvaron bármelyik helyiségbe benyit az ember, kellemes meleg csapja meg, egyedül a fogászati rendelőben van hideg.

Az állomás néha küld pár kiló szenet, de ezért minden esetben szólni kell. Október 24-én délben kapott tüzelőt, 25-én telefonkérésre érkezett pár darab fa és körülbelül 30 kilogramm szén, 26-án tíz órakor még nem volt fűtőanyag a rendelőben.

A kedélyesebb betegek megjegyezték, hogy úgy látszik, már a váróteremben megkezdik a fagyasztást és mire az orvoshoz kerülnek, már csak húzni kell.

Helyes lenne, ha a Keleti-tömb szolgálati helyei elosztanák egymásközt, hogy hetenkint, vagy havonkint melyik biztosítja a fogászati rendelő tüzelőjét.

Lőwi Béla
Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség

KERESZTREJTVÉNY XX.

VIZSZINTES: 1. November 7. **(Folytatása a vizsz. 20. és a függ. 37-ben.)** 15. Szeszesital. 16. Mutatószó. 17. Állati lakhely. 18. Levélnek van. 19. Menyasszony. 20. **Vizsz. 1. folytatása.** 23. Autonom terület Szibériában. 24. Rúd végei. 25. Fa része (ék. felesl.) 26. Azonos magánhangzók. 27. Fafajta. 28. Fedél. 29. Éneklő hang. 30. Vissza: Szibériai folyó. 31. Lám. 32. Sál a közepe nélkül. 33. A. A. A. A. 34. Zamat. 36. Miskolc vasúti rövidítése. 37 Egyszerű gép 39. Kerítő. 41. Kicsinyítőképző. 42. Írói termék. 44. Mint vizsz. 26. 46. Becézett női név. 50. Bizánc ostromlója. 52. Sültféleség fele. 53. A váci-diósjenői vonalon van. 56. Erdélyi város. 57. Távirati ő. 58. Árunak van. 59. Repülő, idegen szóval. 60. Pest megyei község. 61. Személyes névmás. 62. Vissza: világhírű francia képtár, fonetikusan. 64. Német személyes névmás. 66. Módhatározó rag. 67. Kimondott betű. 68. T. V. O. S. 70. Idegen férfinév. 71. Ilyen pengő is volt. 72. Kedd közepe. 73. Szülő (a középső kockába kettős betű.) 75. Kevert édesség. 76. Prágai utca. 77. Ábrándozik. 78. Alba . . . Székesfehérvár római neve. 79. Idegen súly. 80. Libahang. 82. Szám. 83. Akol közepe. 84. Lóeledel. 85. András falun. 89. Vonaton menni. 92. Igen németül. 94. A MÁV egyik központi hivatala. 97. Háziállat. 98. Megelőzi a vásárt. 99. Utas viszi magával. 100. Gabona.

FÜGGŐLEGES: 1 Szibériai folyó. 2. Régi válogatott labdarúgó. 3. Amerikai író. 4. A szabadságharc híres tábornoka. 5. Arab katonai rang. 6, Orvosi szoba. 7. Szálak. 8. Vissza: a telefon része. 9. Hasonlított. 10. Orcája. 11. Istennő, latinul. 12. Hozzánemértők. 13. Nagy vihar. 14. Időhatározó. 21. Szerződést jóváhagy. 22. Német város. 32. Balatoni fürdőhely. 35. Kedvenc kirándulóhely. (Utolsó kockába kettős betű.) 37 **A vízsz. 20. folytatása.** 38. A finnek nemzeti eposza. 40. Ilyen unoka is van. 43. Fedd. 44. Bonctan. 45. Abesszinia fővárosa. 47. Igekötő. 48. Időmérő. 49. Olasz számnév. 51. Bóra közepe. 54. Ilyen gép is van az építkezéseknél. 55. Származás. 63. Az Olasz Kommunista Párt lapja. 65. Német város. 67. Megállóhely Gödöllő és Aszód között. 69. Csinálja. 71. Női név. 74. Női név névelővel. 81. Vissza: ismét. 83. Becézett női név. 86. Motorkerékpár márka. 87. Helyhatározó szó. 88. Sorozat. 89. Kuvaszban van. 90. Tallér fele. 91. N. L. B. 93. Rangjelző. 95. Kötőszó. 96. Papírmérték. 97. Mutatószó.

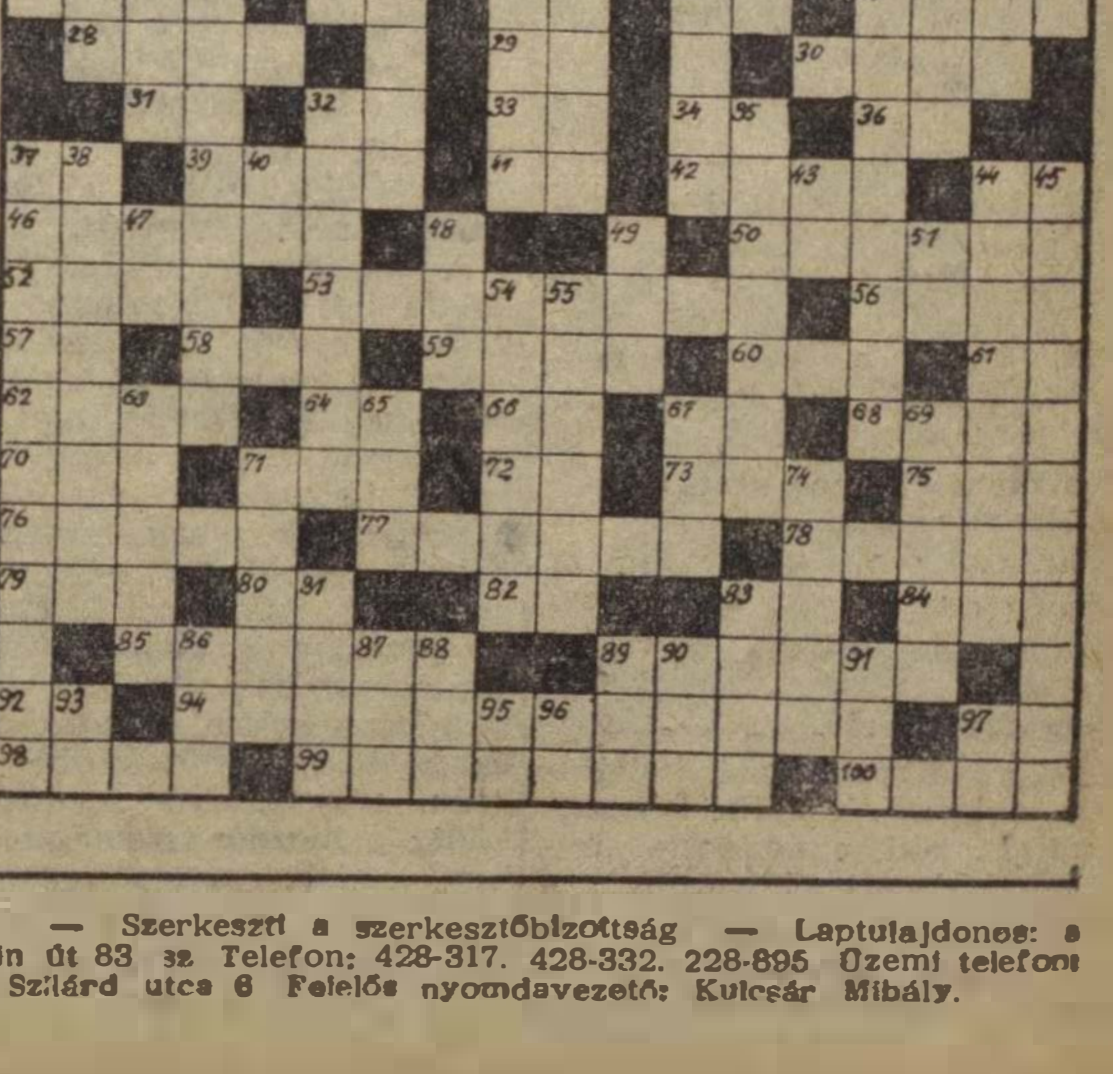
A rövid és hosszú magánhangzók között nem tettünk különbséget.)

BEKÜLDENDŐ: vízszintes 1, 20 és függőleges 37.

Beküldési határidő november 16. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.)

A XIX. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Gondos felkészüléssel előre a téli forgalom sikeres és zavartalan lebonyolításáért.

KÖNYVET NYERTEK: Magyar Gyuláné, Budapest, XVI., Edit utca 42. Kordé József intéző, Darány vasútállomás. Tarján Szilveszter, Budapest. Déli állomás. Méra Béla vez. főellenőr, Szeged, Tolbuchin sugárút 34.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317. 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda. Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6 Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 46. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. NOVEMBER 14.



Szász Lajos, a Felépítményi Vasanyagjavító többszörös újító csoportvezetője a vésőgép gazdaságos kihasználásával megkétszerezett előtolással évi tizezer forint megtakarítást ér el.
(Kovács Géza felv.)

Teremtsünk jobb utazási feltételeket

Ha visszaemlékezünk a tavalyi télre, a vasutas dolgozók helytálló, becsületes munkája jut először eszünkbe. A tél, annak ellenére, hogy nem volt szigorú, sok erőfeszítést követelt a vasút dolgozóitól, mert jól emlékszünk, hogy például *Veszprém* térségében április végén még hófúvásokkal küzdöttek. De emlékezésünkbe, sajnos, panaszhangok is vegyülnek: az utazóközönség jogos panaszai az utazás körülményei miatt. Ezek a panaszok az idei télre is érvényes figyelmeztetést kell, hogy jelentsenek számunkra. Figyelmeztetést arra, hogy *mindent meg kell tennünk a tavalyi hibák megszüntetéséért*, azért, hogy az idén pontosan, megfelelő fűtéssel és világítással közlekedjenek személyszállító vonataink.

A téli felkészülést illetően már biztató jeleket is írhatunk a kocsiszolgálati műhelyek javára. Két kocsiszolgálati főnökségünk ismét elnyerte az élüzem címet s a telepállomásokon is javult a kocsiműszaki dolgozók munkája. *A kocsiműhelyek igazi erőpróbája azonban a mostani és a legközelebbi időszakra esik*, lehet, hogy az időjárás már holnap a legsúlyosabb vizsga elé állítja a kocsiszolgálat dolgozóit.

Vajon nyugodtan néznek ez elé a vizsga elé a kocsiműhelyek? Az I/7. B. osztály még szeptember közepén *részletes utasítást adott ki a téli forgalmi teendőkről*. Ahol az utasítás szerint jártak el, ott a tél nem hozhat különös meglepetéseket.

Az idén kedvezőbbek az előkészítés feltételei, mint az előző években voltak. Gőztömlőből elegendő áll rendelkezésre, a Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség például 850 kocsijához közel 5000 tömlőt kapott. Nem lesz fennakadás a villanyégők pótlásával sem, a vasút 100 000 villanyégőt rendelt, amelynek a szállítása folyamatos. A gázvilágítású kocsik részére a MÁV az új *őrszentmiklósi* földgázteleprő elegendő mennyiségű gázt kap, azonban időszerű lenne — főként gazdasági, de üzemi szempontból is — a butángáz bevezetése.

Az anyagi felkészülés kielégítőnek mondható. Egyedül az akkumulátorok töltése elé tekintenek aggodalommal a kocsiszolgálat dolgozói, mert az akkumulátorgyár nem szállít elegendő anyagot a telepek töltéséhez és javításához.

Az anyagi, tárgyi felkészülés mellett azonban egy pillanatig sem szabad megfeledkezni arról, hogy — mint minden vasúti munka — *a téli személyforgalom zavartalanságának biztosítása is elsősorban a dolgozókon múlik*. A kocsiszolgálati dolgozók állandó oktatása éppen olyan fontos feltétele a jó felkészülésnek, mint a gőzfűtési tömlők előkészítése és felszerelése. Az utazóközönség, a munkába igyekvő, vagy hazatérő dolgozók utazását igen gyakran olyan körülmények zavarják, amelyeknek orvoslását semmilyen „objektív" ok nem gátolja, aminek megszüntetéséhez egyedül *a kocsiszolgálat dolgozóinak lelkiismeretessége, az utasokkal, dolgozótársaikkal való együttérzése szükséges.*

Nézzünk meg közelebbről néhány ilyen körülményt. A kellően előfűtött szerelvény elindul az állomásról. Még csak a váltókon halad át, amikor az ablak leesik. S megkezdődik az utasok harca a makacsul, újból és újból lecsúszó ablakkal. Igaz, ezt a hibát csak menetközben lehet észrevenni, de a szerelvénnyel utazó műszaki ellenőrző közegek a jegyvizsgálók, takarítók kötelessége, hogy az ilyen hibákra felhívják a figyelmet.

Egy másik eset: a gyermekes anya felszáll a gyermekek és kísérőik részére fenntartott kocsiba, azonban a kocsi nincs kellően fűtve, nem megfelelő a világítása s bizony a takarítás körül is hibák vannak. A gyermekkocsikra különösen nagy gondot kell fordítani a téli hónapokban. A telepállomások találjanak módot arra, hogy lehetőleg mindig *ugyanazokat a kocsikat soroljak be gyermekkocsiként* s a kocsit a mozdonnyal és kalauzkocsival együtt fordítsák meg.

A téli hónapokban megnő a kocsitakarító brigádok feladata és felelőssége. A lépcsők, kocsiátjárók takarítása, homokozása a baleset elleni védekezés alapja. Ugyanakkor a kocsitakarítóknak nem szabad megfeledkezniük a feljárófogantyúk tisztításáról sem.

A nemzetközi vonatokban közlekedő kocsik valósággal tükörképét adják a vasutasok jó munkájának. Ezeknél a kocsiknál *a legkisebb hibát sem szabad elnézni*, hiszen idegenforgalmunk növekedése a mi szempontunkból azt jelenti, hogy még több hírvivője lesz az egész világon a magyar vasút munkájának.

Nehéz feladat lenne felsorolni valamennyi tényezőt, amely hozzájárulhat az utazás körülményeinek javításához, a kötelezően előírt *előfűtéstől kezdve a szerelvény gondos, körültekintő átvételéig*. S miután ilyen sokrétű a feladat, következik, hogy a *vontatási, forgalmi és műszaki dolgozóknak* egyaránt fontos szerep jut a megoldásában.

A kocsiszolgálati főnökségek reszortvezetői, a telepállomások főnökei, a fűtőházfőnökök és műszaki vezetők az idén sokkal nagyobb gondossággal, *az ellenőrzés kiterjesztésével és megszigorításával mutassák meg, hogy szívvel-lélekkel törődnek a dolgozók utazási körülményeivel*. Vasutunknak a téli személyszállításban is ki kell állnia az erőpróbát. A személyszállító vonatok közlekedtetésében sincsenek mellékes körülmények, mint ahogy az őszi forgalom is egységes egész, minden szolgálati ág jó munkáján, együttműködésén alapul.

Az idén, mint már mondottuk, a műszaki kocsiszolgálat körülményei kedvezőbbek, mint az előző években. Az előfűtés és a vonali fűtés biztosítása is könnyebb. Kijavították a fűtőtelepek berendezéseit, elegendő fűtőkazánkocsit tudnak adni a távolsági vonatok számára, úgyhogy *a jobb utazási feltételek megteremtése zömében a dolgozók lelkiismeretességétől, az utazóközönséggel való együttérzésétől függ*. Küzdjünk felelősségünk teljes átérzésével azért, hogy az idén ne ismétlődhessenek meg az előző évek panaszai.

Az őszi forgalom lendületével az éves tervek teljesítéséért

A Landler Jenő Járóműjavító ÜV dolgozóinak felhívása

1955. november 23-án ünnepeljük Landler Jenő elvtárs születésének 80. évfordulóját.

Mi, a Landler Jenő Járóműjavító Üzemi Vállalat dolgozói méltóképpen kívánunk megemlékezni Landler elvtárs munkásságáról, a vasutas dolgozókért folytatott harcáról. Ezért elhatároztuk és munkásgyűléseken megvitattuk, hogy november 20-tól 30-ig Landler Jenő-műszakot tartunk üzemünkben.

Vállaltuk, hogy novemberben terven felül elvégzünk egy mozdonynagyjavítást, két futójavítást, tíz személykocsi futó javítását, öt személykocsi fővizsgáját, húsz teherkocsi fővizsgás javítását, tíz középjavítást és egy favázas személykocsi átalakítását vasvázasra. Felajánlásunk értéke: 687 000 forint.

Felajánlott munkánkból a műszak alatt egy terven felüli szerelvényt indítunk ünnepélyesen. Vállalásunkkal éves tervünk határidő előtti teljesítését kívánjuk biztosítani.

Új ötéves tervünk előestéjén felhívunk minden vasutas dolgozót, szolgálati helyet és üzemi vállalatot, hogy vállalásaikkal és azok maradéktalan teljesítésével ünnepeljék Landler Jenő elvtárs születésének 80. évfordulóját.

A vállalat dolgozói nevében:

JUHÁSZ BÉLA PVB-titkár. PETŐVÁRI LÁSZLÓ ÜB-elnök. SZABADOS DEZSŐ vállalatvezető h.

Az élüzemek házatájáról

A pécsi TBKE-nél

régen megszűnt a verseny kampányszerűsége. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a pécsi távközlő és biztosító-berendezési dolgozók egyfolytában ötödször érdemelték ki az élüzem-kitüntetést. Fenntartási tervüket állandóan élüzemszint felett teljesítik. A különféle költségeknél a megtakarításuk öt százalékos, a vállalt 2410 forinttal szemben 30 636 forint. Anyagból 53 553 forint értékűt takarítottak meg, a Gazda-mozgalom eredményeként pedig 34 400 forintot. *(Várnai László leveléből.)*

Rengeteg út,

utcaburkolat és vasútvonal épült hazánkban az elmúlt években. Ezekhez az építkezésekhez szükséges kőmennyiség nagy részét az *uzsai bazaltbánya* fedezte, amely 24 óra alatt 300 vagont is meg tud rakni különféle méretű kővel. Uzsabánya már négyszer volt élüzem, s ennek eléréséhez nagymértékben hozzásegített *Uzsa-állomás*, amely harmadik negyedévi jó munkája eredményeként szintén megkapta az élüzem-kitüntetést. Az uzsai vasutasok *„az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért folytatott versenyben a legelsők között vannak. Élüzemünnepségükön megfogadták, hogy továbbra is olyan jól dolgoznak, mint eddig. *(Bognár Károly leveléből.)*

Gyöngyös állomás

az elmúlt évben nem dolgozott valami elismerésre méltóan, az idén azonban a párt és szakszervezet segítségével alaposan megjavította munkáját. *Február óta minden hónapban túlteljesítette az élüzem-szintet*, de a második negyedévben baleset miatt nem kapta meg a kitüntetést. Ez azonban nem keserítette el a dolgozókat. Még nagyobb lendülettel fogtak munkához, s a jutalom nem is maradt el: *végre élüzem lett az állomás.* Valamennyi dolgozó megérdemli a dicséretet, de különösen *Toroczkay Albert* forgalmi szolgálattevő és brigádja. *Nagy János, Éber András, Mátyási Béla és Besze László* feladási raktárnok és *Besze Ferenc, Kelemen Árpád, Csoma Sándor, Szabó István* leadási raktárnok, akik a nagy gyümölcsszállítások idején mind a belföldi, mind az exportszállításokat zökkenő nélkül bonyolították le.

Az elismerésből természetesen nem maradhat ki *Papp László* állomásfőnök, *Simon László* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes és *Kánya István* kereskedelmi oktató sem, akik lelkiismeretes ellenőrzéssel, oktatással, jó irányítással vezették az állomás munkáját. *(Bakó János leveléből.)*

„Decemberben minden vonatunkat megtakarított szénnel vihetjük"

Örömmel jelentjük, hogy a forradalmi műszak nagy lépéssel vitte előre a Keleti-fűtőház éves tervének határidő előtti befejezését. *Gőzüzemi vontatási* részlegünk kilométer tervének teljesítésénél 26, százelegytonnakilométer tervének teljesítésénél pedig 37 és félnapos előnyre tett szert. Mozdonybrigádjaink eddig több mint 10 000 tonna szenet takarítottak meg. Minden reményünk meg van arra, hogy a novemberi megtakarítással együtt annyi szenünk lesz, hogy *decemberben valamennyi vonatunkat megtakarított szénnel vihetjük.* A *villamosüzemrésznek* 22 napos előnye van az éves terv teljesítésében, a *motorüzemrész* pedig december 12-i tervén dolgozik. A sikereken felbuzdulva a fűtőház dolgozói elhatározták, hogy *december 5-ig befejezik évi tervüket.*

A fűtőház 424—258 számú új mozdonyának Vörös Csillag-brigádja versenyre hívta valamennyi brigádot, amely új gyártmányú mozdonyon teljesít szolgálatot. A verseny célja a széntakarékosság növelése legalább tíz százalékkal, a javítási órák csökkentése 15 százalékkal, a mosástól-mosásig terv túlteljesítése, fémtiszta kazán biztosítása stb. *(Korponai Jenő leveléből.)*

Valamennyi vállalásukat túlteljesítették a komlóiak

Amikor a budapesti üzemek felhívása megjelent, *Komló állomás* dolgozói csatlakozásukban vállalták, hogy évi tervüket december 1-re befejezik: eddig az időpontig 130 000 tonna szenet szállítanak el túlsúlyként, 24 000 perc tolatási idő megtakarításával pedig 20 000 forintot spórolnak a népgazdaságnak. Büszkén jelentjük, hogy *vállalásunkat máris túlteljesítettük, mert november 1-re eleget tettünk ígéretünknek.* Eddig az időpontig 131 269 tonna elegyet küldtünk el túlsúlyként, 131 ezertonnás vonat közlekedését tettük feleslegessé és ezzel növeltük a vonal átbocsátóképességét is. A tolatási idők csökkentésénél is november 1-re teljesítették ígéretüket a dolgozók: a felajánlott 24 000 perc helyett 25 160 percet takarítottak meg 23 019 forint értékben.

Azóta brigádértekezleten tárgyalták meg, hogy milyen további vállalásokat tegyenek. Elhatározták, hogy *újabb 25 ezer tonna túlsúlyt továbbítanak és az év végéig még öt ezer perc tolatási időt takarítanak meg.* A legjobb eredményt a *Kossuth-* és a *Petőfi*-DISZ-brigád érte el. A Kossuth-brigádból *Tolnay Gyula* és *Kovács György* forgalmi szolgálattevő a túlsúlyos vonatok indításában került első helyre. Ők már október 31-én december 23-i tervüket teljesítették. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

Feltették a koronát az ünnepi műszak végére

A *szegedi* igazgatóság területének dolgozói szép teljesítményekkel tettek pontot a forradalmi műszak végére. November 6-án a 779. számú tehervonat, amely Szegedről 20,15-kor indult és 1024 tonna exportküldeményt vitt, Ceglédig megállás nélkül futotta be a 115 kilométeres távolságot. *Bolgár István* mozdonyvezető, *Bite János* és *Kis Gergely* fűtők tudták, hogy fontos exportküldeményről van szó, ezért egyszer sem álltak meg vízvétel, kezelés céljából.

A szép teljesítményben része van a menetirányító szolgálatnak is. Az ő érdemük is, hogy 6-án az utazási sebességet 102,2 százalékra teljesítette a forgalmi szolgálat. A menetrendszerinti közlekedtetés a 100 százalékos tervvel szemben 126,3 százalékos volt az igazgatóság területén ezen a napon. Hetedikén reggel szolgálatátadáskor a két menetirányító-brigád tagjai értékelték az előző napi eredményeket és a szolgálatban levő Boros Károly főmenetirányító brigádja vállalta, hogy *túlszárnyalja az előző napi eredményeket.* Sikerült is az utazási sebességet 102,9, a menetrendszerinti közlekedést pedig 128 százalékra teljesíteni. A berakási terv teljesítése 192,6, a kocsikihasználási terv teljesítése pedig 110 százalékos volt.

A vontatási szolgálatnál a mozdonyfélfordulót 112 százalékra teljesítették ezen a napon. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

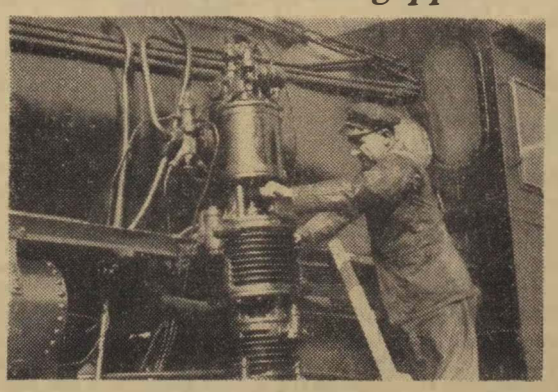
A Miskolci Járóműjavító már decemberi tervén dolgozik

Az élüzem-címet nyert *Miskolci Járóműjavító* ÜV dolgozói egy pillanatig sem pihennek. A forradalmi műszak lendületével lankadatlanul arra törnek, hogy teljesítsék az éves tervük határidő előtti befejezésére vonatkozó vállalásukat. Erre meg is van a kilátás, mert *jelenleg már december 5-i tervükön dolgoznak. Hegyi János* mozdonylakatos brigádja jár az élen 130 százalékos teljesítménnyel. A brigád minden tagja selejtmentes munkát végez és 18 hónapja teljesíti a sztahanovista feltételeket. *Zsiros József* esztergályos, a szakma kiváló dolgozójának átlagos teljesítménye 145 százalék. Kifogástalan minőségű munkát végez *Dobos Pál* sztahanovista fúrós is, akinek átlagos teljesítése 148 százalék. *Királyházi Ferenc* többszörös sztahanovista szegcsavar-esztergályos 145 százalékos tervteljesítése ugyancsak alkalmas arra, hogy példaképül szolgáljon.

Felére csökkent az engedélyrevárások száma

Kőbánya-felső pályaudvar dolgozói *„Fogadj, hogy fogadhassak!"* jelszóval kezdték az őszi forgalmat, az engedélyrevárások csökkentése érdekében. Figyelemre méltó kezdeményezésüknek meg is lett az eredménye, mert az előző év hasonló időszakához képest *felére csökkent az engedélyrevárások száma.* Míg tavaly szeptemberben és októberben 154 vonat várt engedélyre, hosszabb vagy rövidebb ideig, addig az idén szeptemberben és októberben 83 volt az engedélyre váró vonatok száma. Az idei engedélyre várások többnyire egy-egy fontosabb küldemény akadálytalan közlekedtetésének biztosítása érdekében történtek. Hasonló az eredmény a szomszéd állomások munkájában is, ahová kihat Kőbánya-felső pályaudvar kezdeményezésének következménye. *(Gyergyói Imre leveléből.)*

Jól karbantartott géppel



A soproni fűtőház létszámába tartozó Almási László mozdonyvezető és brigádja mozdonyával 8000 kilométert futott mosás nélkül, s közben széntakarékossági tervét 120 százalékra teljesítette.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Tegyék színvonalasabbá pártszervezeteink a propaganda-munka irányítását

A párttagság eszmei-politikai nevelésének ismét egy jelentős szakaszához érkeztünk: megkezdődött az 1955—56-os pártoktatási év.

Már az első foglalkozások számos tapasztalattal szolgáltak.

Ismeretes, hogy az idei oktatási évben megváltozott a politikai iskola és a marxizmus—leninizmus alapjai című oktatási forma, valamint a propagandisták képzése. A két oktatási forma propagandistái a Központi Vezetőség határozata értelmében témánként három-, illetve négynapos bentlakásos tanfolyamokon nyernek kiképzést.

Az októberi propagandista tanfolyamok jellemző hiányossága az volt, hogy *a propagandisták egy része előzőleg nem tanulmányozta megfelelően az anyagot, többen nem készítettek jegyzeteket, amely az elmélyült, alapos tanulás elengedhetetlen feltétele.* A pártszervezetek fontos feladata, hogy a jövőben ellenőrizzék és segítsék a propagandisták felkészülését. Rendszeresen tájékoztassák a propagandistákat az alapszervezet előtt álló feladatokról, nézzék meg jegyzeteiket, foglalkozzanak az alapszervezethez tartozó tanfolyamok problémáival.

Követésre méltó kezdeményezések

A propagandisták többsége, felhasználva a propagandista tanfolyamok tapasztalatait, gondosan felkészült az első, illetve második foglalkozás levezetésére, valamint az előadások megtartására. Például Dombóvár állomáson *Kuckó Dezső* elvtárs, a marxizmus—leninizmus alapjai című oktatási forma propagandistája a *politikai gazdaságtan alapfogalmait falitáblán, szemléltetően ismertette a szemináriumon és ezzel a módszerrel elérte, hogy a hallgatók könnyebben értették meg a termelési módok, a társadalmi formák fejlődéséről szóló általános tanításokat.*

Pusztaszabolcs állomáson a politikai iskola I. évfolyamának hallgatói nagy érdeklődéssel vesznek részt a szemináriumokon. Miért van ez a nagy érdeklődés? Mert a foglalkozások színvonalasak és érdekesek. *Tóth Sándor* és *Sebők Károly* propagandisták

az anyag tárgyalását összekötik a napi munkában felvetődő problémákkal.

Az alaposan felkészült, lelkesen tanító propagandista iskoláját szívesen látogatják a hallgatók, mert érzik, hogy az ott tanultak segítik őket napi munkájukban.

Találunk azonban olyan propagandistákat is, akik nem érzik kellően felelősségteljes pártmegbízatásuk súlyát és nem készülnek fel a foglalkozásokra. *Bakóca-Godisa* állomáson a marxizmus—leninizmus alapjai című oktatási forma propagandistáját, *Tóth György* elvtársat le kellett váltani, mert a foglalkozásokra nem készült fel és emiatt komolytalanná vált a szeminárium. A pártszervezet helyesen jár el, ha az ilyen propagandistát felmenti a propagandamunkától, visszavonja az előlegezett bizalmat.

A propagandisták

ne csak a szemináriumokon foglalkozzanak a hallgatókkal,

hanem hétközben is beszélgessenek velük és érdeklődjenek munkájuk, tanulásuk iránt. Érjék el, hogy a hallgatók a propagandistában tanítójukat, nevelőjüket lássák. *A pártoktatás színvonalának emelését segíti elő az is, ha időnként pártcsoport-értekezleteken értékelik a hallgatók tanulását, megdicsérik a rendszeresen részt vevő, jól tanuló elvtársakat és megbírálják a távolmaradókat.*

A hiányosságokból is tanulnunk kell

A pártoktatás első két foglalkozása arra figyelmeztet bennünket, hogy pártszervezeteinknek a továbbiakban fokozottabb segítséget kell nyújtaniok a propagandisták felkészüléséhez. A tapasztalat azt mutatja — egy-két kivételtől eltekintve —, hogy ahol a hallgatók nem jönnek össze a foglalkozásokra, ott a pártszervezet mozgósító erejében és a propagandista felkészülésében kell az okot keresni. Nem véletlen, hogy *Budapest-Kelenföld* állomáson, ahol az iskolákat jóval a pártoktatási év kezdete után indították be, a hallgatók hiányosan felkészülve és kevesen jelentek meg a foglalkozásokon. *Szepesi* elvtárs, a marxizmus—leninizmus alapjai című oktatási forma propagandistája készületlenül ment a foglalkozásra és előadás helyett a hallgatókkal olvastatta fel a tananyagot. Az ilyen foglalkozások nem kötik le a figyelmet, szárazak, unalmasak.

Tatabánya-alsó állomáson az oktatás még november első napjaiban sem kezdődött meg és ezt azzal „magyarázták", hogy az őszi munkák alatt a dolgozóknak nincs idejük részt venni a pártoktatásban. *Az ilyen felfogás egyenlő az oktatás lebecsülésével, a párt határozatainak súlyos megsértésével.*

Az októberi taggyűléseken a párttagság nagy aktivitással tárgyalta a pártoktatás kérdéseit. Számos jó javaslat is elhangzott. Javasolták például, hogy *az alapszervezet vezetősége foglalkozzon vezetőségi ülésen egy-egy propagandista munkájával, tartsanak politikai információt a propagandisták részére, rendezzenek időnként propagandista tanácskozásokat, vonják felelősségre az igazolatlanul hiányzó hallgatókat,* stb. Ezeket a jó javaslatokat ne hagyják a pártvezetőségek feledésbe menni.

A színvonalasabb pártoktatás az egész pártmunka megjavításának fontos tényezője. A lehetőség megvan a pártoktatás kezdeti eredményeinek fokozására, és a mutatkozó hiba kijavítására. Az alapszervezeteken a sor, hogy mozgósítsák a propagandistákat, a pártoktatásban részt vevő hallgatókat a párt szervezeti szabályzatában előírt kötelességek maradéktalan végrehajtására.

Vereczki Jenő,
a vasút-politikai főosztály munkatársa.

Hogyan lettem tagjelölt

Szeptember 24-én voltam életemben először párt-taggyűlésen. A dátum örökké emlékezetes marad számomra, mert ezen a taggyűlésen vettek fel tagjelöltnek. Emlékszem, felszólalt *Sági István* elvtárs, *Ferge* elvtárs, valamint a DISZ-bizottság megbízottja, aki az egyik ajánlóm is volt. Figyeltem szavukat, de közben remegett a térdem és izgalmam csak akkor hagyott alább, amikor a szavazásnál felemelkedett valamennyi elvtárs tagsági könyve.

Életem fordulópontja

Néhány percig tartott a szavazás, de én ez idő alatt végig gondoltam egész életemet, az utat, amelyen eljutottam a párt kapujáig. Szüleim zsellérek voltak, kevés keresetükből négy gyermeket neveltek fel. Arról, hogyan éltünk, felesleges beszélni, hiszen sorsunk százezreké volt.

A földosztásnál kilenc hold juttatottat kapott a család, ezen dolgoztam én is évekig. Életem fordulópontja 1949-ben volt, amikor 19 éves koromban a vasúthoz kerültem a Nyugati-pályaudvarra beraktárosnak. *Itt ismertem meg a pártot, a munkásosztályt, a párt ifjúsági mozgalmát.* De a párt harcának célját csak később, a hadseregben értettem meg. Három esztendeig szolgáltam a hazát, a hadseregben lettem DISZ-tag. katonaidőm alatt foglalkoztam először rendszeresen politikai kérdésekkel. Igyekeztem helytállni: DISZ vezetőségi tag, majd tiszthelyettes lettem, végül magam is vezettem politikai foglalkozásokat.

Amikor 1953-ban újra rakodómunkás lettem, régi munkahelyemen, már nemcsak a munkát, az életet is másképp láttam. Megértettem: *az ember maga alakítja sorsát, a jobb életért magunknak kell dolgozni.* Erről így nem beszéltem, de úgy gondolom, munkámmal, cselekedeteimmel kifejezésre juttattam. A tatai ponkon egyetlen nap sem maradt vissza áru, munkahelyem tiszta, rendezett volt. *Elsősorban jól végzett munkám miatt ért az a bizalom, hogy tagja lettem a DISZ-vezetőségnek.*

Nemcsak szóval

Most már egy éve, hogy a DISZ-vezetőségben ellátom az oktatási felelős tisztségét. Az idén két Petőfi-iskola indul a ponkon, 15—15 hallgatóval. A hallgatók többségével személyesen beszélgettem, igyekeztem meggyőzni őket a tanulás fontosságáról. Úgy érzem, ez sikerült, és főleg azért, mert nemcsak szavakkal, hanem tettel is agitáltam: jelentkeztem Petőfi-iskolára.

Két hónapja vettek fel a taggyűlésen tagjelöltnek. *Elmondták rólam, hogy már 1956 áprilisi tervemet teljesítem, 250—270 százalékos átlagteljesítményt érek el. Munkahelyem tiszta, számadáselvá-lasztás nem fordul elő. Dicsértek a vasgyűjtésben elért eredményemért, a felszabadulási műszak magas teljesítményéért, a békekölcsön-jegyzés agitációs munkájáért.* De elmondták az elvtársak azt is, hogy tudják, hosszú még az út ahhoz, hogy tagjelöltből párttag lehessek.

Még nagyobb akaraterővel

— *Felelősséggel tartozunk mi, kommunisták a fejlődésért* — mondotta *Sági* elvtárs. — *Nekünk is segítenünk kell, hogy kommunista váljon belőle. Furulyás elvtárs, forduljon bizalommal hozzánk, idősebb párttagokhoz és igérjük, hogy mindig segíteni fogunk...*

Nem felejtettem el sem a dicséretet, sem a tanácsot. Néhány hete nehezebb helyre kértem magam, a gyöngyös—salgótarjáni vonal berakóponkjára. Teljesítményem itt is 270—275 százalék, *a forradalmi műszakban pedig 325 százalékot értem el és a munka minőségéért is dicséretet kaptam.* Nagyobb igyekezettel dolgozom a DISZ-vezetőségben, szorgalmasabban járok szakoktatásra és nem hiányzom a Petőfi-iskoláról sem. Bízom abban, hogy jó tagjelölt, s idővel harcos kommunista válik belőlem.

Elmondta:

Furulyás János,
Budapest-Nyugati-pályaudvar

A húsz budapesti üzem versenyfelhívása nyomán

A húsz budapesti üzem versenyfelhívása az éves tervek határidő előtti teljesítésére nagy visszhangra talált a vasúton. A szegedi igazgatóság területének vasutasai is lelkes felajánlásokat tettek, majd megkezdték a munkát, hogy valóraváltsák adott szavukat.

A harmadik negyedévben már figyelemreméltó eredmények születtek az igazgatóság különböző szakszolgálatainál. A pályafenntartás vállalta, hogy éves terve befejezéséig anyagtakarékossággal, újítások bevezetésével és egyéb módszerekkel 378 300 forint megtakarítást ér el. *A pályafenntartás dolgozói három hónap alatt 241 000 forintot takarítottak meg,* s ezzel éves vállalásuk 63,7 százalékát teljesítették.

A *vontatási szakszolgálat* még nagyobb sikert ért el a harmadik negyedévben. Vállalásuk (szénmegtakarítás, túlsúlytovábbítás, kocsiműhelyi megtakarítás) 2 017 000 forint, melyből a harmadik negyedévben 1 463 821 forintot, azaz *a vállalás 72,57 százalékát teljesítették.*

A *távközlő- és biztosítóberendezési osztály* szolgálati helyei 73 510, a *kereskedelmi osztályé* 19 172 forintot, az *anyagosztályé* pedig 17 611 forintot takarítottak meg, vagyis vállalásaik 80,35, 71,75 és 87,39 százalékát teljesítették.

Ezek a számok beszédes bizonyítékai a szegedi igazgatóság dolgozói lelkes munkaversenyének. A szakszolgálatok összesen 1 815 316 forintot takarítottak meg a népgazdaság számára a harmadik negyedévben és ezzel *hat hónapra vállalt megtakarításaiknak 71,64 százalékát három hónap alatt teljesítették.* Ha tovább fokozzák a munkalendületet, minden lehetőség megvan arra, hogy a húsz budapesti üzem versenyéhez csatlakozva tett vállalásaikat határidő előtt kimagasló eredménnyel teljesítsék.

Nemzetközi ÉLET

NEHÉZ ESZTENDŐK

Írta: Czvikker István, a Lupta CFR munkatársa

1936.

A naptár 1936-ot mutatott. Nyár derekán Teodorescu vasútügyi vezérigazgató elrendelte hogy a magyar anyanyelvű vasutasokat román nyelvvizsgára kell küldeni. Aki nem felel meg, azt elbocsátják. Az egész országban elérte tetőfokát a kisebbségi munkások üldözése, elbocsátása.

Sohasem fogom elfelejteni a nyelvvizsga előtti keserves napokat. A nagyváradi állomáson több, mint száz magyar anyanyelvű vasutas várta a vizsga napját. A mi kis viskónkban is rendszerint hajnalig égett a lámpa. Apám éjszakákat görnyedt a füzetek fölött. Magolta a nyelvtant és a helyesírást, hiszen három gyermekének szinte a léte függött a nyelvvizsgától. Munkatársai hasonló szorgalommal tanultak.

Alig néhányuknak sikerült a „vizsga". Gáll Bálint vonatvezető, Sinkó István és Dezsi Károly vonatfékezők, Nagy Gyula lakatos s még sok hozzájuk hasonló becsületes munkás megkapta az elbocsátó levelet. A magyar alkalmazottak alig húsz százaléka maradt a vasúton. De Váradról ezeknek is menniök kellett. Apám, Novák Dénes kolozsvári tolatásvezetővel, Ajtai János és Borzási Márton dési vonatkísérőkkel, Kovács György, Nagy János és Gyurácska Ferenc mozdonyvezetőkkel a bukaresti rendezőpályaudvarra került. De mindez csak egyik megnyilvánulása volt az akkori rendszer nemzetiségellenes magatartásának.

A vasút a legvakmerőbb üzérkedések színhelye volt. Aki jó pozicióra vágyott és pénze is volt hozzá, az hamarosan megismerkedett Rotáruékkal, a minisztérium M. 1. osztályáról. Ők „árusították" az állomásokat, természetesen búsás fizetség ellenében. 1938-ban Andrei Emil állomásfőnöknek 100 000 lejbe került, hogy Maroshévízre kerülhessen. Marosvásárhelyen 80 000, Palotailván 60 000 lejbe került a főnöki beosztás. Az állomásfőnökök aztán hasonló módon szerezték vissza bőséges kamattal az állomásokért fizetett „sperceit". Marinescu mérnök, Marosvásárhely-első állomás főnöke például 1000 leit szedett minden vagon kiutalásért.

Hasonlóan mentek a dolgok a kolozsvári üzletvezetőségen is. Itt Sirb Ioan és Vedeanu Vasile, az M. 1. osztály megbízottjai „intézték" az alkalmazottak ügyeit, de ott volt Triteanu, százholdas kocsárdi földbirtokos is, aki a kocsárdi fűtőház mellett építendő lakásokra kiutalt 50 000 téglából emeltetett családi villát magának.

A fővonalról rövidesen minden magyar állomásfőnököt leváltottak, itt még pénzért sem lehetett álláshoz jutni. Egyébként is 30 000 lejbe került az állomásfőnöki vizsga.

1940.

1940-ben, a bécsi diktátum alapján Észak-Erdélyt Magyarországhoz csatolták. A magyar vasutasok közül sokan azt remélték, hogy ezzel megszűnik az üldöztetés és megalázás. Nem így történt. Az erdélyi vasúti munkások, függetlenül attól, hogy magyarok, vagy románok voltak, beszéltek-e magyarul, vagy sem, egyaránt „idegenek" voltak az idehelyezett főnökök előtt. Orbán Ferenc állomásfőnök kijelentette: „kitakarítom az állomást a románoktól". Ki is takarította. Rövidesen csak néhány volt C. F. R.-ista maradt a nagyváradi állomáson.

Az erdélyi vasútasoknak mintegy ötven százalékát már az első két hónapban áttelepítették. Erdélyben egész sereg „méltóságost", „tekintetest" ültettek a nyakunkra. A szatmári állomásfőnök ablaka előtt még akkor is tisztelegve kellett elmenni, ha a „főnök úr" nem volt odabenn. A kolozsvári állomásfőnök irodájából minden reggel háttal jöttek ki a dolgozók a jelentkezésről.

De még ez sem volt elég. Jött a bűnös, szovjetellenes háború, s aki eddig csak az elbocsátástól, a nyomortól, a megalázástól rettegett, ezután arra is felkészülhetett, hogy bármelyik pillanatban a frontra, vagy a koncentrációs táborokba kerül.

De ezek már utolsó rúgásai voltak Horthy-fasiszta rendszerének. A háború végülis őket seperte el.

1945.

A lázas munka évei következtek 1944 után. Helyre kellett állitanunk a vasúthálózatot, amelynek 90 százalékát felrobbantották, vagy elhordták a visszavonuló fasiszták. A helyreállitás az első napokban megkezdődött, s a forgalom az első hónapokban megindult. Ekkor már együtt dolgoztak az összes ittmaradt román, magyar és más nemzetiségű vasutasok. Nem volt többé nemzetiségi és faji megkülönböztetés. A párt csak egyet kért mindenkitől: Becsületes, jó munkát! Újra felépült a marosvásárhelyi, dédai, gyergyószentmiklósi fűtőház, a ratosnyai és várhegyi állomás, kibővült Radnóton, Ludason, Szentpálon, Sáromberkén, Régenben, Marosvécsen, Dédán, Gyergyószentmiklóson és sok más helyen az állomás.

Megszüntek a régi rendszer gáncsoló intézkedései. Megjavultak az életkörülmények. A múltban messze el kellett kerülnünk az aranyzsinóros méltóságosok és kegyelmesek kaszinóját. Ma egyre több munkásklub nyílik, Marosvásárhelyen 15 000 kötetes könyvtár áll a vasutas dolgozók rendelkezésére. Szakmai tanfolyamra járnak, Vásárhelyen több, mint 200 munkás nyert így szakképesítést. A műsorainkból emelik a legjobbakat azokra a vezető helyekre, ahová egy évtizeddel ezelőtt még csak a hirhedt M. 1. osztály drága protekciójával lehetett bejutni.

Apáinkat és bennünket nyelvvizsgákra kényszeritettek, de tanulásra nem nyujtottak lehetőséget. Gyermekeink — kevés kivétellel — elvégzik a középiskolát s kormányunk sokat küld közülük felsőfokú tanintézetekbe. Mózes Irén, Papp Károly és még néhány munkatársam gyermeke a vásárhelyi orvosi egyetem hallgatója.

Bennünket, vasutasokat az egész ország népe szeret és megbecsül. Szovátán, Borszéken, Vasile-Roaitán, Slanic Moldovei-on, Herkules-fürdőn és másutt vasutas üdülőink vannak, ahol nemzetiségre való tekintet nélkül pihenhetünk.

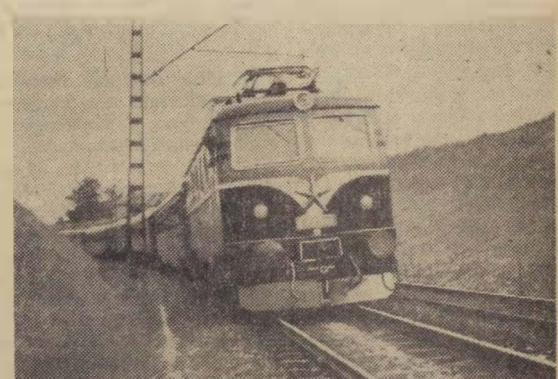
★

Mi, vasutasok nem felejtjük el soha ezeket az éveket. Most, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának idején, az új ötéves tervünk előestéjén ezek is lelkesítik vasutasainkat további sikerekre.

Új képes folyóirat jelenik meg

Az IBUSZ kiadásában újfajta, mélynyomású *képes folyóirat* jelenik meg novemberben. A folyóirat hazánk tájait, népművészetét, történelmi nevezetességeit, a hazánkban folyó nagy építkezéseket ismerteti majd, s idegenforgalmi híreket közöl. A *Képes Magyarország* című havi folyóirat első száma sok fényképpel, sport-, divat- és rejtvényrovattal *november 20-án* jelenik meg először.

A Csehszlovák Köztársaságból



A szlovákiai Zselina—Martin—Vrutki villamosított vonalon a szerelvények teljes megterhelés esetén is elérhetik a 120 kilométeres sebességet.

„Az új műhelyben nem szabad visszatérő javításnak lenni"

— Látogatás a ferencvárosi kocsijavító-műhelyben —

A látogató már meg sem lepődik, amikor új létesítményre bukkan Budapest-Ferencváros pályaudvaron. Épül, alakul legnagyobb rendezőpályaudvarunk, hogy ne csak a legnagyobb, hanem a legkorszerűbb is legyen, hogy az itt dolgozó vasutasok minél kedvezőbb munka- és szociális körülmények között végezhessék munkájukat.

Az új létesítmények között az egyik legjelentősebb helyet a kocsijavító műhely foglalja el. A *„Május 1" laktanya* új épületének szomszédságában emelkednek a kocsiműhely csarnokai, az emeletes irodaház, amelyben helyet kapott az oktatóterem, a tágas, tiszta ebédlő, az öltözők és a fürdőhelyiségek. Az épület mellett öt vágányon sorakoznak a javítandó teherkocsik. A brigádok egyelőre még a szabad ég alatt dolgoznak, mert a csarnoktetők építését csak tavaszra „irányozták elő". Más panasszal nem is igen találkozunk az új műhelyben.

Pillantás a múltba

A műhely tulajdonképpen nem is új, 1932 óta működik, itt állott azelőtt is néhány méterre az új épület helyétől. Az ütött-kopott baraképület, a féklakatosok vagonműhelye, amelynek emlékét most már csak néhány fénykép őrzi, hű példázója volt a Horthy-rendszer „szociális gondoskodásának".

— Elmondani is nehéz, milyenek voltak a munkakörülmények, a szociális viszonyokról nem is beszélve — mondja *Zerényi István* csoportvezető, a műhely legrégebbi dolgozója, aki már 1917-ben is kocsilakatos volt Ferencvárosban. — Téli védőruhát egyáltalán nem kaptunk, négy mosdótál képviselte a higiéniát, a javítóbakon ülve, papírból ebédeltünk.

— Most 12 zuhanyozó, 22 mosdókagyló, hideg és melegvíz áll a dolgozók rendelkezésére, a műhelycsarnokokat termoventillációs rendszerrel fűtik, dolgozóink mind megkapták már védőruháikat — mondja a jelenről *Szűklai László* főművezető. Ugyancsak ő és *Filep István* főmérnök beszélnek a *technikai fejlődésről*, amelynek segítségével a dolgozók július óta, mióta átköltöztek az új műhelybe, tervüket mindig *115—120 százalékra* tudják teljesíteni, míg a régi műhelyben a 100 százalék elérése is nagy erőfeszítést kívánt. Új esztergaműhelyt, keréktalpesztergát kaptak, a Budavidéki Gépgyárban most készül a műhely rúgós kalapácsa, a legközelebbi tervekben kerékpársüllyesztő építése szerepel, bevezették az elektromos ívhegesztést, mellvasegyengető készüléket szereltek fel, az anyagokat csillékkel szállítják a munkahelyekre.

Az új technika segítségével

A műszaki fejlesztéshez a dolgozók is hozzájárulnak újításaikkal, ésszerűsítéseikkel. A famegmunkáló gépek késeinek köszörülését például igen ügyes szerkezettel oldották meg, a mellvasegyengetőhöz pedig gázhevítő készüléket szerkesztettek. A régi műhelyben a legnagyobb teljesítmény naponta 90 kocsi futójavítása volt, most már nem ritkaság a 130 kocsi. A teljesítmények növekedésével, a műszaki fejlesztéssel nőtt a dolgozók keresete is. *Fábri István* alvázlakatos ifi-brigádjának például minden tagja prémiumban részesült, pedig valamennyien kezdők. De ugyanígy a *Mándi* és *Maksa* ifi-brigádok, *Badacsonyi Jenő* hegesztő-brigádja is igényegesen növelni tudta a teljesítményét.

A további műszaki fejlesztéssel azt akarják elérni a dolgozók, hogy a futójavítások mellett minél több középjavítást végezzenek. Ehhez azonban a forgalmi dolgozók segítségét is kérik, mert tervüket csak úgy tudják megvalósítani, ha a gurítódombon csökken a kocsisérülések száma. Ezenkívül mielőbb szükség lenne a régi, balesetveszélyes kéziemelők kicserélésére, amelyek valóban méltatlanok a korszerű műhelyhez.

— Legfőbb célunk a kocsijavítások minőségi elvégzése — mondja búcsúzóul *Vasborosi Imre* kocsilakatos. — Jelszavunk: *az új műhelyben nem szabad visszatérő javításnak lenni — nem is volt még.*

Kiskunhalas útja az első élüzem jelvényig

A világhírű halasi csipke szülővárosának állomása nagy örömmel fogadja ezekben a napokban a látogatót; jólesik az állomás dolgozóinak, hogy mások is osztoznak örömükben, abban, hogy az állomás homlokzatára felkerült az élüzem jelvény.

Az átmenesztők jó munkája

Ha bárkit megkérdezünk a dolgozók közül, hogyan értékel el a jó eredményeket, a válasz csaknem szó szerint ugyanaz:

— Nem volt könnyű. Az állomást már úgy kinőtte a forgalom, mint kamaszgyerek a tavalyi ruhát. A helyszűke legfontosabb feladatunkká tette, hogy mintagazda módjára gazdálkodjunk hat vágányunkkal. A második negyedévben már nem sok hiányzott az élüzem-szinthez, a kocsitartózkodási egységidőben volt csak lemaradásunk. Fokozott erővel üzdöttünk tehát a kocsiácsorgás ellen, minél előbb igyekeztünk elküldeni az elegyet. Ezért még szorosabban kellett együttműködnünk a menetirányítókkal és a fűtőházzal.

Elmondják az állomás dolgozói, hogy az átmenesztők jó munkájának nagy része van az élüzem cím elnyerésében. *Barta László, Horváth Béla, Magyar Károly* és *Pintér Józsefné* figyelemmel kísérik minden egyes kocsi tartózkodási idejét, szinte stopperórával mérik, s ha csak néhány perccel is meghaladta a tartózkodást, jelentik a szakvezetésnek. A kocsitartózkodási idő állandó ellenőrzésével sikerült elérniök, hogy ennél a tényezőnél 13 százalékkal teljesítették túl az élüzem-szintet.

A jó kapcsolat a menetirányítókkal szintén hozzájárult az eredmények javulásához. A menetirányítók az állomással történt előzetes megbeszélés adapján igyekeznek minél több vonatot áthaladtatni az állomáson.

A fűtőház munkája szorosan egybekapcsolódott az állomáséval. A *Kelebia* és *Bátaszék* felé küldendő vonatokhoz mindig időben biztosítja a gépet, és ezzel egyformán segíti az állomást a határforgalomban és a pécsi szénmedence kiszolgálásában, de nem kevésbé fontos körülmény, hogy a *szegedi* és a *békéscsabai* térségbe irányuló elegyeket is várakozás nélkül továbbítja.

— A húsz budapesti üzem felhívásához az elsők között csatlakoztunk — mondja *Csala* elvtárs, a fűtőház főnöke. — Nagyrészt a csatlakozás nyomán megindult versenynek köszönhetjük, hogy évi kilométertervünket október 2-án befejeztük. Hozzánk tartozik a *kalocsai, bajai* és a *kunszentmiklós-tassi* fűtőház is, ahol szintén kedvezőek az eredmények. Mindannyian csatlakoztunk a pécsiek téli felhívásához.

Szívesen vállalnak túlsúlyt

A kívülről meglehetősen elhanyagolt látványt nyújtó, méreteiben is kicsiny fűtőházban valóban eleven versenymunkát találunk. Az állomáson és a vonalon azt mondták: *„a halasi fűtőház mozdonyvezetői még soha nem vonakodtak a túlsúlyos vonatok továbbításától".* S most itt írásban látjuk ennek bizonyítékát: *Retek Sándor* mozdonyvezető és *Huszár István* fűtő, a fűtőház DISZ-brigádjának tagjai 6087 tonna túlsúlyt továbbítottak 324-es gépükkel, *Mórágyi Lajos* mozdonyvezető és *Rózsa János* fűtő túlysúly-továbbítása pedig 4220 tonna volt szeptemberben. *Farkas II. László* mozdonyvezető és *Varga László* fűtő 22-es sorozatú mozdonyával 59 százalékos szénmegtakarítást ért el. A mozdonyszemélyzet jó munkájához hozzájárult a fiókműhely is, jó minőségű munkával 162,5 százalékra teljesítette időszakos javítási tervét.

Az egybehangolt, jó munka a legfőbb tényezője annak, hogy Kiskunhalas állomás eredményesen tudja ellátni fontos munkáját itt, a Dunántúl és a Tiszántúl jelentős forgalmi találkozópontján.

Aki mögött negyven ésszerűsítés van

Belépünk az Északi Járműjavító XV. osztályának egyik műhelyébe. Egy hosszú asztalon elhasznált és új alkatrészeket látunk. Mindegyik alatt kis cédula, melyen ez áll: *„Ilyen volt — ilyen lett"*, és annak a dolgozónak a neve, akinek javaslata nyomán régi, használhatatlannak vélt anyagból fontos új alkatrészek készülnek.

Az egyik papíron régi, elkopott hajtókarcsavar fekszik és mellette az ilyenből készült új, kisebbméretű hajtókarcsavar. Látszatra nem nagy dolog, de ha figyelembe vesszük, hogy ezzel külföldi anyagot — valutát takarítunk meg, mindjárt megnő jelentősége. Bene András javaslata. Egyébként igen sokszor olvassuk nevét egy-egy kiállított újítás mellett.

Bene András motorszerelő először 1949-ben adott be újítást és azóta közel *negyven ésszerűsítése* volt, amelyeknek zömét bevezették és jutalmazták.

Egyik legjelentősebb újítása, amit *Vasvári Sándorral* közösen 1953 márciusában nyújtott be, a *„Schutz D—400 typ. motorok hengerperselyezése"* volt. A motorok hengerei a sok használattól és fúrástól teljesen használhatatlanná váltak. Új hengereket beszerezni nem lehetett és így a motorok nagyrésze állt. Az újítás lényege a Schutz D—400-as motorhajtánykocsik hengereinek ócska anyagokból való felújítása hüvelyezés által. Az újítás bevezetése lehetővé tette, hogy a hengeröntésre váró motorokat üzembehelyezzék. Az azóta eltelt idő bebizonyította, hogy *Bene András* és *Vasvári Sándor* megérdemelte az 551 forint jutalmat, mert az újítást követő egy év alatt 12 532 forint megtakarítás jelentkezett.

Amikor azt kértük *Bene Andrástól*, hogy beszéljen arról, milyen újításai vannak még, csak annyit válaszol: — *Nem tudom én azt mind fejbe tartani.*

De beszél helyette a karton az újító irodán, ahol szép sorban fel van írva, hogy mikor mit javasolt. Egyik helyen ez áll: *„Műszaki újítás"*. Kérésünkre az elvtársak kikeresik az anyagot, amelyből kiderül, hogy általa az Opel-szivattyút Wanderer-motorhoz is fel lehet használni.

A XV. osztályon több *Bene Andráshoz* hasonló kiváló és az újért harcoló ember van.

Nem lehet csodálkozni azon, hogy itt jó úton halad ez a nagyszerű mozgalom, mert a műszaki vezetők és elsősorban Berta osztályvezető elvtárs szívén viseli a dolgozók kezdeményezéseit. Nincs olyan pártcsoport-ülés vagy szakszervezeti nap, ahol ne foglalkoznának ezzel — az egyénnek és közösségnek egyaránt hasznos — munkával.

B. J.

A GYSEV az őszi forgalomban

Az őszi forgalom a GYSEV erőpróbája is. A munka súlypontja a *Petőházi Cukorgyár* kiszolgálása, de alaposan kiveszi részét a GYSEV külkereskedelmi forgalmunk lebonyolításából is, hiszen a nyugati országokba irányuló export majdnem teljes egészében áthalad vonalán.

A nehéz és felelősségteljes munka szálai az igazgatósági forgalmi menetirányítók kezébe futnak össze. A múlt évben felszerelt szelektoros készülékeken figyelik, irányítják a forgalmat, hallgatják az állomások forgalmi szolgálattevőinek jelentéseit, és adják rendelkezéseiket. Egy gombnyomás és máris megvan az összeköttetés a kívánt állomással.

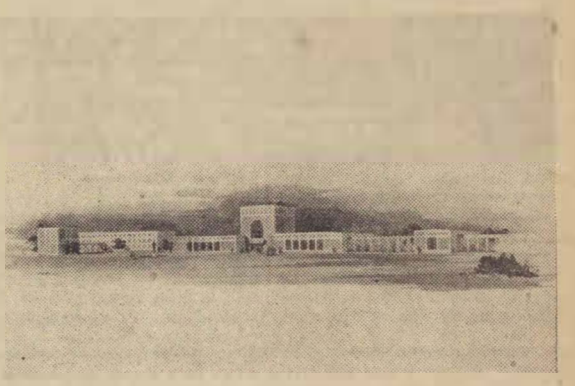
Finta Tibor menetirányítónak éppen Petőháza jelenti, hogy a cukorrépa befutás napról napra erősödik, figyelmezteti a menetirányítót a vonatforgalom fokozására. *Finta* elvtárs máris *Kapuvár* és *Csorna* állomással lép érintkezésbe, tájékozódik, rendelkezik a vonatok nagyságáról, futásáról, nehogy valamelyik állomáson vagy a cukorgyár területén torlódás álljon elő.

Az állomási dolgozók is tisztában vannak feladataik súlyával. *Sopron* állomás forgalmi szolgálattevői a szolgálat megkezdése előtt megbeszélik a dolgozókkal a feladatokat, gyors és fegyelmezett munkára oktatják őket.

Jelentős feladat hárul a kereskedelmi szolgálatra is. A soproni kereskedelmi dolgozóknak nem mindegy, hogy a húsztonnás kocsi teljesen ki van-e használva. *Seiffert Béla* raktárnok kiváló eredményt ért el a kocsikihasználásban, tervét 110 százalékra teljesítette.

A GYSEV-nek az idén csaknem 10 százalékkal több kocsit kell mozgatnia, mint tavaly. A pártszervezetek és az üzemi bizottságok jó munkával segítik a dolgozókat, akik meg is felelnek a várakozásnak és a maguk területén sikerre viszik az őszi forgalmat, amint azt a vasútüzemi értekezleten megígérték.

Új felvételi épületet kap Szolnok



A háború megrongálta egyik legnagyobb vasúti csomópontunk, a *szolnoki* állomás épületét. A már korszerűtlenné vált, romos állomásépület helyén korszerű állomásépületet emel népi államunk. Az építkezést 1956. elején kezdik meg és 1957 tavaszán fejezik be.

A felvételi épület 320 méter hosszú lesz. Főbejárata a várost az állomással összekötő Beloiannisz sugárút tengelyébe kerül. 500 négyzetméter alapterületű előcsarnokot, váróhelyiséget, kultúrvárótermet, valamint anyák várótermét is létesítenek az épületben.

A vasúti munka zavartalan végzésére szolgál egy toronyszerű épületrész. A toronyból az egész állomást áttekinthetik.

A mintegy 30 millió forint költséggel épülő állomásépületet képzőművészeti alkotásokkal, freskókkal, szobrokkal díszítik.

Békéscsaba vasutasai között

A Viharsarok egyik legfontosabb városa: *Békéscsaba*. Nem a földrajztudomány, hanem a történelem nevezte el Viharsaroknak ezt az országrészt, mert a kubikosok, a nincstelen földmunkások között folyvást izzott a parázs és örökös vihar dúlt. *Szántó Kovács János* és *Áchim András* parasztjainak zendülése végigsepert a tájon megrázta kínzóiknak hatalmát, felrázta a nincstelen proletárokat.

Ma szép, termékeny vidék a békési táj. Erdő alig akad, annál több a szántóföld. Csaba a megyeszékhely, a vidék mezőgazdasági és ipari központja. A csabai hentesáruk világhírűek. Automata berendezésű téglagyára ott füstölög a tiszta, nagykiterjedésű pályaudvar tőszomszédságában. Nem kevesebb, mint 30—40 millió tégla és 25—30 millió cserép készül itt évente. Ennyit szállítanak vasutasaink szerte az országba. A néphumor által „csirkegyárnak" elkeresztelt baromfifeldolgozó telepén tízezerszámra dolgoznak fel a baromfit. Az elmúlt tíz esztendő alatt fejlődött ki a város textil- és malomipara, szerszámgépgyártása. Az egyre szaporodó, bővülő üzemek termékeinek elszállítása ugyancsak próbára teszi a vasutasokat.

Élen a csomóponti versenyben

Ha arra akarunk választ adni, vajon megfelelnek-e a békéscsabai vasutasok feladatuknak, — nem tűnik nehéznek a felelet. A harmadik negyedév élüzemei között ott találjuk a békéscsabai állomást és fűtőházat. Kiváló munkájuk elismeréséül mindkettő elnyerte a miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének zászlaját. A II. csoportba tartozó csomópontok közül Békéscsaba a legjobb eredménnyel dicsekedhet.

Az állomás párosversenyben van Székesfehérvárral. Lelkesedésükre mi sem jellemzőbb, minthogy terhelési tervüket öt, a kocsitartózkodási egységidőt hat, a kocsikihasználási tervüket tíz, menetrendszerinti indítási tervüket pedig 43 százalékkal jobban teljesítik, mint a fehérváriak. Egyedül a kocsimozgatási egységidejük marad el nyolc százalékkal a fehérváriak mögött.

A siker kulcsai

A siker titkát abban látják, hogy a szakszolgálati ágak együttműködése nemcsak papíron van meg. Különösen dícsérik a fűtőháziak elvtársi segítségét. Ritkaságszámba megy egy gépre- vagy vonatravárás. Jó szénnel szerelik ki a tartalékokat, javítás miatt nem ácsorognak a mozdonyok. A siker másik kulcsa: a szovjet síktolatási módszer alkalmazása. A megállás nélküli szalasztást lökéssorozattal, valamint a duplázást művelik előszeretettel. *Kiszely* András, *Lehel János* és *Makai* Márton brigádja úgy végzi a síktolatást, hogy örömmel nézni. Balesetük évek óta nem volt.

A fűtőház vontatási dolgozói a múlt évhez viszonyítva húsz százalékkal több elegyet vontattak és 11 százalékkal csökkentették az önköltséget. Vonataik nagyrésze 30—50 százalékos túlsúllyal közlekedik. Eredményesen vesznek részt az összekapcsolt mozgalomban.

A dolgozókat joggal keseríti el, hogy a többszörös élüzem fűtőház öltöző- és mosdóépületét a Magasépítési Vállalat hanyagsága miatt — csupán néhány armatura hiányzik — még mindig nem tudják átadni rendeltetésének.

A békéscsabai vasutasok az élüzemjelvény birtokában még lelkesebben dolgoznak a kitüntető cím megtartásáért.

KÖZEL KÉTMILLIÁRD FORINT...

Vasárnap Pesterzsébeten tartották meg az *Ötödik Békekölcsön* első sorsolását. 96 250 kötvény számát húzták ki 23 287 800 forinttal.

Az 1950. szeptember óta lezajlott 32 államkölcsön húzásson — az egész kötvényeket véve alapul — 7 055 200 kisorsolt kötvényre 1 966 000 000 forintot fizetett vissza államunk a kölcsönjegyzőknek. Az Ötödik Békekölcsön vasárnapi húzásával a kisorsolt egész kötvények száma 7 151 450-re, a kötvénytulajdonosoknak visszafizetett összeg pedig 1 989 287 800 forintra emelkedett.

Amikor a balesetelhárítási értekezletet éri baleset

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete munkavédelmi és társadalombiztosítási osztályának együttes rendezésében november 11-én kilenc órara az *Északi Járműjavító* kultúrotthonában balesetelhárítási értekezletet szándékoztak tartani.

De csak szándékoztak... A meghívó, amelyet *Krekó* Ferenc elvtárs, a munkavédelmi és munkásellátási osztály vezetője írt alá, annak rendje és módja szerint eljutott közel nyolcvan elvtárshoz. Napirenden a vasúton előforduló balesetek értékelése és a balesetek elleni harc lett volna. Előadója azonos a meghívó aláírójával.

Nehogy azonban a meghívottak tévedésből máshova menjenek, még azt is ráírták a meghívóra, hogy az értekezlet színhelye a 75-ös trolibusszal és az 55-ös autóbusszal közelíthető meg.

Még alig „pirkadt", de már tele volt a járműjavító bejárata meghívottakkal. Eljött a kilenc óra is anélkül, hogy bárki füle botját mozgatta volna a rendezők közül. A megjelentek közül számosat a munka legközepéből emelt ki a meghívó. És miután az invitáló szerv megbecsülésnek örvend, mind egy szálig ott is voltak, de az előadó és a két osztály munkatársai minden fürkészés ellenére nem voltak találhatók. Végül valaki azt találta ki, hogy meg kellene kérdezni a munkavédelmi osztályt, hogy áprilisi tréfának szánták-e az összejövetelről szóló értesítést most novemberben, vagy késve bár, de megtörve nem, mégis megtartják az értekelést. Nem tartották meg!

Vajon milyen véleménnyel vannak a megjelentek a szakszervezet és elsősorban az illetékes osztályok munkájáról? Ki pótolja a feleslegesen kiesett munkaidőt, kinek lesz „bátorsága" egy újabb értekezlet összehívására a fenti tárgyban?

Az eset nagyban csorbítja a szakszervezet tekintélyét, s elsősorban a kezdeményezőkét. Tanulságai okulást kell hogy jelentsenek a jövőre vonatkozóan.

AZ ELSŐ NAP

Jó két hónappal ezelőtt, a szakszervezet kultúrnevelési osztályán beszélgettünk Rontó Bela elvtárssal.

— Falura megyek, a mezőgazdaságba — mondta akkor és úgy nézett végig íróasztalán, amelyen ott sorakoztak a vasutas kultúrotthonok, kultúrcsoportok jelentései, programtervei, kérései, mintha búcsúzna tőlük. Búcsúzna a vasútnál töltött tizenkét évtől, amelynek során csaknem egy tucatnyi poszton teljesített szolgálatot, a raktári munkástól a térfelvigyázóig, az átmenesztői beosztástól a tisztképző tanfolyamon keresztül a szakszervezeti mozgalmi munkáig.

És most, a búcsú után két hónappal megérkezett, ha nem is falura, de a mezőgazdaságba, a karcagi Szabad Ifjúság Termelőszövetkezetbe. A párt hivta a pesti íróasztal mellől és a part várta itt Karcagon, szives szóval, tanáccsal, segitséggel, hogy már az első órákbar se érezze magát idegennek.

— Mivel telt el az első nap? — kérdezzük Rontó elvtárstól a termelőszövetkezet irodájában.

— Ismerkedéssel. És ahogy látom, az első hetek nagy része is azzal fog eltelni. Hiszen nem olyan könnyű megismerni 206 embert, megnyerni a bizalmukat, bejárni 2156 hold földet, megismerkedni a szövetkezet fejlődésével és terveivel. Már láttam a tehenészetet, a sertésállományt, az új istállót, a sertésfiaztatót, a juhhodályt. És találkoztam, beszélgettem emberekkel, akiknek szavaiból már kezdtek is kibontakozni a ram váró munka körvonalai.

— Párttitkár elvtárs — mondta például a szövetkezet legfiatalabb tagja, a 17 éves Főző Sándor fogatos brigádvezető — meg kell ám itt fogni egy kicsit a DISZ-t, nem tudom, mi van vele most, nem is hallat magáról, pedig még tavaly is olyan szépen összehozott minket fiatalokat színjátszásban, sportban, tanulásban . . .

— Párttitkar elvtárs — fogott meg Kovács György — nem is tudom, mióta nem volt már nálunk tagjelöltfelvétel. Nemigen foglalkozik senki velünk, pártonkívüliekkel, de még tán a párttagokkal sem.

— Elvtárs — fordult hozzám Aggod Imréné — régen szeretnék már az asszonyok, ha össze tudnák hozni az MNDSZ-szervezetet. Dehát irányítás, tanács nélkül . . .

— Az elvtárs vasutas volt, ugye, úgy hallottuk — mondta szinte szemrehányóan az új istállónál az idős Ormos István. — Nohát, mert a Debreceni Járóműjavitóból tavaly itt voltak egypáran, megigérték, hogy eljönnek máskor is, patronálnak bennünket, aztán azóta se láttuk őket. Pedig ni, hogy elkelne ide az istállókhoz, a takarmányozáshoz, trágyahordáshoz két csillekocsi, kisvasút. Meg aztán van egy szecskavágónk, amit nem tudunk beállitani. Hát ebben is segithetnének . . .

— Ez a néhány beszélgetés is mutatja — mondja Rontó elvtárs —, hogy az első nap sem telt el haszontalanul. Anynyit már a kéthónapos iskolán hallottam, hogy a karcagi Szabad Ifjúság, a termelőszövetkezeti város tiz szövetkezete között gazdaságilag egyike a legerősebbeknek, munkafegyelem szempontjából pedig az első helyen van. De a jót még jobbá lehet tenni. Ezt szeretném elérni, mint a szövetkezet új párttitkára. Nemcsak a földet, hanem az embereket is művelni kell, hogy minél szebb eredménnyel járulhassunk hozzá a mezőgazdaság fejlesztéséhez.

Búcsúzóul még egy kérdéssel fordultunk Rontó elvtárshoz:

— És a család mit szól a vidéki élethez?

Nem is sejtettük, milyen fájó pontot érintettünk a kérdéssel. Rontó elvtars arca elkomorul:

— Sajnos, a vasút még nem tette lehetővé, hogy a családommal együtt örülhessek az új munkának. Feleségem és hatéves kislanyom örömmel vállalták a vidéki életet, szép lakást is kaptunk, de nem tudom, mikor költözhetnek ide véglegesen. Feleségem ugyanis október 10-én beadott áthelyezési kérelmére még nem kapott választ. Jelenleg a BVKH-nál statisztikus, jártas a kereskedelmi teendőkben és mint az itteni állomásfőnöktől hallottam, a segédhivatalban vagy a kereskedelmi szolgálatnál úgyis sürgős létszámkiegészítésre lenne szükség. Az áthelyezésnek tehát nem látom semmi akadályát, ha csak nem a sajnos jólismert bürokráciát . . .

Ennek ellenére azzal a reménnyel búcsúzunk Rontó elvtárstól, hogy rövidesen megoldódik ez a probléma is s nem hagy benne fájó nyomot, amikor a vasútnál töltött tizenkét esztendőre emlékezik.

(Bi—)

A szakszervezeti választások tapasztalatai Miskolc-Gömöri pályaudvaron

Néhány napja zajlott le állomásunkon a szakszervezeti választás. A választást gondos előkészítő munka előzte meg, amelyhez *a pártszervezet körültekintő, értékes segitséget adott.* Pártvezetőségi értekezleten tárgyaltuk a szakszervezet eddigi munkájának eredményeit és hiányosságait. Számbavettük a bizottsági elnökök munkáját és azoknál a bizottságoknál (pl.: munkáselállás, kultúrnevelés), ahol hiányosságok voltak, az elnökök helyébe új, a szakvonali munkában is élenjáró dolgozókat javasoltunk. Megvitattuk a bizalmi csoportok, a bizalmiak munkáját. Például megállapítottuk, hogy *Miskolc repülőtér* állomáson még három bizalmi beállítása szükséges. *Kovács Józsefné* helyett, aki felületesen végezte munkáját, másik elvtárs megválasztását javasoltuk.

Részletes munkatervet készítettünk a választások előkészítéséhez és lebonyolításához.

Üzemi bizottsági aktiva- és összbizalmi értekezleten tárgyaltuk a választások fontosságát

és feladatait. Megbeszéltük a bizalmiakkal a beszámolók jelentőségét, megmagyaráztuk, milyen fontos, hogy a beszámolókból dolgozóink *hű képet kapjanak szakszervezeti munkánkról*, valamint arról, hogy az üzemi bizottság, a bizalmiak mit tettek állomásunk dolgozóinak érdekében.

Körültekintő gondossággal a reszort bizottsági elnökökkel karöltve készítettük el üzemi bizottságunk beszámolóját. A beszámolóban nagy gondot fordítottunk arra, hogy megmutassuk szervezett dolgozóinknak, *mit tett üzemi bizottságunk a párt Központi Vezetőségének határozatai, valamint a SZOT V. és VII. teljes ülésén hozott határozatok megvalósitásáért.* Részletesen ismertettük a beszámoloban azt is, hogy mit nyújtottunk állomásunk dolgozóinak az elmúlt választások óta.

A választások alatt *nem feledkeztünk meg az egyéb szakszervezeti munkákról sem.* Különösen sokat foglalkoztunk a termeléssel, s a munkaversenyt összekötöttük a választások sikeres lebonyolításával.

Választási műszakot szerveztünk

és a műszak ideje alatt legjobb munkát végző dolgozókat a választási taggyűlésen megjutalmaztuk. Jutalmat kaptak a szakszervezeti munkában élenjáró aktívák is.

Dolgozóink megértették a választások jelentőségét. A szakszervezeti demokrácia tiszteletben tartásával biztositani tudtuk, hogy a szakszervezeti tagok valóban

az arra legérdemesebbeket választották

vezetőikül és ezzel *megteremtették az előfeltételét a szakszervezeti munka megjavitásának*, alapot adtak ahhoz, hogy még több segitséget tudjunk adni a tervek teljesitéséhez, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításához.

Balogh Tibor
Miskolc-Gömöri pu. ÜB-elnöke

A küldöttközgyűlésekről

Az üzemi bizottságot és a számvizsgáló bizottságot — a SZOT elnökségének határozata szerint — az ezernél több szervezett dolgozót foglalkoztató üzemekben, hivatalokban küldöttközgyűléseken választják meg.

Indokolt esetben (például, ha az alapszervezet több műhelybizottságból áll), a szakszervezet központi vezetőségének engedélyével ott is lehet küldöttközgyűlést tartani, ahol nincs ezer szervezett dolgozó. De ahol az alapszervezet tagjainak száma nem éri el a hatszázat, minden körülmények között taggyűlést kell összehívni.

A küldöttek számát — a szervezett dolgozók létszámának megfelelően — a SZOT elnökségének határozata szabja meg. *A küldöttek részére igazolványt (megbizólevelet, mandatumot) kell kiállitani.* A tapasztalatok szerint ezt sok helyen elmulasztják, pedig ez a szakszervezeti demokrácia megsértését jelenti.

A le'épő üzemi bizottságnak és számvizsgáló bizottságnak azok a tagjai, akik nem választott küldöttek, az üzemi küldöttközgyűlésen tanácskozási joggal vesznek részt. Ugyancsak tanácskozási joggal vehetnek részt a felsőbb szakszervezeti szervek, illetve a pártszervezet képviselői. *Szavazati joguk csak a választott küldötteknek van.*

Mandátumvizsgáló bizottságot csak ott kell választani, ahol az üzemi bizottságot küldöttközgyűlésen választják meg. (Taggyűléseken tehát nem kell.) A taggyűlés határozatképességét a taggyűlést levezető elnök állapítia meg.

A mandatumvizsgáló bizottság az üzemi bizottság beszámolója és a számvizsgáló bizottság jelentése utáni szünetben megvizsgálja minden egyes küldött megbízólevelét és szakszervezti tagsági könyvét. Összeszámolja, hány küldött jelent meg a közgyűlésen. Ellenőrzi, hogy a SZOT elnöksége választásokról szóló határozata hány küldöttet ir elő s ennek alapján megállapítja, hogy határozatképes-e a közgyulés.

A vita lezárása és az üzemi bizottság választása után a mandátumvizsgáló bizottság elnöke a fentiekről jelentést tesz a közgyulésnek. Amennyiben a küldöttközgyűlés nem határozatképes — a megválasztott küldöttek kétharmadánál kevesebb jelent meg — úgy 14 napon belül új közgyűlést kell összehívni, amely már a részvevők számától függetlenül határozatképes.

GYEREKSZÁJ



— Hány éves vagy kisfiam?
— Otthon öt, a vonaton három és fél!

LANDLER JENŐ SZÜLETÉSÉNEK NYOLCVANADIK ÉVFORDULÓJÁRA

Nyolcvan évvel ezelőtt — 1875. november 23-án — született egy Zala megyei kis faluban Landler Jenő. A fiatal vasutasok keveset tudnak róla, de az idősebbek szeme felragyog *Landler Jenő* nevének hallatára. Nevének említése sokéves harc emlékét eleveníti fel.

Ml. magyar vasutasok úgy emlékezünk rá, mint a vasutasok nagy barátjára, mint az 1900—1919-es évek közötti vasutas mozgalom szervezőjére, vezetőjére. Nem volt még munkásvezér, aki annyira egybeforrt a vasutassággal — a nagy vasúti főmühelyek proletárjaival éppúgy, mint a lassabban öntudatosodó forgalmi szakmunkásokkal és kisfizetésű vasúti alkalmazottakkal — mint ő. Joggal írhatta 1918. decemberében ezeket a sorokat: *„Nem hiszem, hogy lateiner ember és a munkásság között meghittebb, családiasabb, közvetlenebb viszony kifejlődhetik, mint köztem és a vasúti munkás elvtársaim között kifejlődött."*

★

A huszadik század fordulóján Landler Jenő, mint fiatal ügyvéd került kapcsolatba a vasutasokkal. A gyakori balesetek miatt perbefogott vasutasok érdekeit képviselte. Az igazság, a jog ezekben a perekben a vasutasok oldalán állott, ezért lett Landler Jenő — az igazság és jog szenvedélyes harcosa — a vasutasok szószólója.

Amikor 1904-ben a vasutasok szerte az országban a sztrájk fegyveréhez nyúltak — hogy kierőszakolják fizetésük felemelését, szolgálati szabályzatuk módosítását, szervezkedési és politikai szabadságjogaikat —, Landler a sztrájkolók mellé állt. A sztrájk miatt bíróság elé állított vasutasok tárgyalásán fennhangon hirdette, hogy: *a vasutasok a sztrájkkal az élethez való jogukat védelmezték. „A vasutas sztrájkban — mondotta —, egy porba tiport . . . társadalmi osztály öntudatra ébredésének jelét, a szabadságnak hajnalhasadását, megfeszitett igazságához vezető igaz út első állomását látom, üdvözlöm és csodálom."* A tárgyalóteremben egybegyűltek tetszéssel fogadták a fiatal ügyvéd nagyhatású beszédét, s így vélekedtek: *„Ez az ember a mi emberünk. Lesz ez még a vasutasok vezére."*

Az 1904-es sztráik után Landler tevékenyen bekapcsolódott a vasutasmozgalom szervezésébe. Egyik ügyvédtársával sajtó alá rendezte és könyvalakban megjelentette a vasutassztrájk bűnperét. A *Vasutas Szövetség* megteremtéséért folyó harc egyik vezetője volt. De a vasutasmozgalom érdekében kifejtett tevékenységet nem korlátozta a szövetségben végzendő munkára. 1906. júliusában átvette a *„Vasutasok Lapja"* című hetenként megjelenő újság szerkesztését. A harcos vezércikkek mellett a lap cikkeinek többségét maga írta. Cikkeiben síkraszállt az államvasutak vezetésének megreformálásáért, a vasutasok gazdasági helyzetének javításáért, szervezkedési és politikai jogaik kiharcolásáért.

Amikor az 1905-ös oroszországi forradalom hatására hazánkban is nagy tömegmozgalmak rázkódtatják meg a feudális Magyarország, a dualizmus épületét, Landler a törvényerejű szolgálati rendtartás (pragmatika) kiharcolásáért hívja harcba a vasutasokat. *„Ébredjetek nagy álmotokból vasutas testvérek . . . Tunya álmra hajtsuk fejünket akkor, amidőn az egész társadalom hullámzik, szervezkedik, összeveti minden erejét egy magasbb cél, egy szebb, jobb és emberibb életmód, szabadabb mozgási tér elnyerésére és a jövőre való garancia fejében? Ez nem lehet! S ha a pokol minden ördögével kellene is szembeszállnunk, felvesszük a küzdelmet . . . sorakozzon minden vasutas sietve a kibontott zászló alá, melyet a pragmatikánk kivivása céljából erős elhatározással viszünk a döntő ütközetbe, hogy győzzünk az ármány felett, vagy ott veszünk, de gyáván meg nem hajlunk a poklok kapuja előtt sem!"*

Landler Jenő ebben az időben politikai állásfoglalását tekintve még polgári demokrata. A megélénkülő munkás—paraszt és nemzetiségi mozgalom öt éppúgy, mint a többi polgári demokrata értelmiségi politikust, válaszút elé állította. Vagy a határozottabb harc útjára lépő néptömegekkel együtt halad s csatlakozik a munkásosztály szocialista pártjához, vagy a nagybirtokos, nagytőkés kormány mellé állva szembefordul a néptömegekkel. Amikor a történelem feltette e kérdést, Landler Jenő már elválaszthatatlanul összeforrott a vasutas tömegekkel. Állásfoglalását megkönnyítette lázadó természete mellett az is, hogy a vasúti munkástömegek is egyre inkább *„orosz módra"* kezdtek cselekedni.

A szociáldemokrata párthoz való nyílt csatlakozásához az utolsó lökést az adta neki, hogy a polgári vezetés alatt álló vasutas szövetség vezetősége cserbenhagyta, elárulta a budapesti villamosvasutasok 1906. októberi sztrájkját, amelynek szervezője és vezetője Landler volt. E sztrájk után a vasutasmozgalom más vezetőivel kilépett a *Szentkorona Országainak Vasutas Szövetségéből* és csatlakozott a szociáldemokrata vezetés alatt álló *Vasúti Munkások Szövetségéhez.*

Ebben az időben a magyar uralkodó osztályok a szociáldemokrata párt áruló vezetőinek segítségével úrrá lettek a forradalmi válságon, vad dühvel vetették magukat a munkásosztály és a falusi szegénység mozgalmára és szervezeteire. 1907-ben az új Szolgálati Rendtartás megvonta a vasutasok sztrájkhoz való jogát. 1908-ban — alig kétesztendős működés után — feloszlatták a Vasúti Munkások Szövetségét.

A kereskedelmi miniszter felbúzdulva azon, hogy a szociáldemokrata párt és szaktanács vezetősége leszerelte a vasutasok és a munkásosztály más osztagainak, a munkásszövetségek feloszlatása elleni tiltakozását, rendeletet adott ki, amely elbocsátás terhe mellett megtiltotta, hogy vasutasok a szociáldemokrata pártnak tagjai legyenek.

Landler Jenő a rendelet megjelenésének másnapján a Népszavában írt cikkében bebizonyította, hogy e rendelet ellentétben van a vasutasok törvényerőre emelt Szolgálati Rendtartásával s harcba szólított a *„törvénytipró, törvényellenes, igy tehát önkényes és érvénytelen"* rendelet ellen. *„E rendelet . . . egyenesen törvénybe ütközó, s mint ilyent senkinek respektálni azt nem kell, sőt . . . fel kell világositani az egész ország vasutasságát, hogy e rendeletet sem tudomásul venniök, sem annak rendelkezését megtartani nem kell, sőt ha öngyilkosságot elkövetni nem akarnak, ha csak morzsáját akarják megmenteni a legprimitivebb emberi jogaiknak, nem is szabad . . . Nem maradhat más hátra, tehát, mint a rendeletnek ellenszegülni, minden vasutasnak. Ha kell a legvégső eszközzel: az engedelmesség egyenes megtagadásával is!"*

A szociáldemokrata párt áruló vezetői megakadályozták, hogy komoly tömegharc fejlődjön ki a kereskedelmi miniszter e rendelete ellen. Landler Jenőt e cikk miatt bíróság elé állították. De határozott állásfoglalása e törvénytelen rendelet ellen a szociáldemokrata párthoz való csatlakozásra, a Népszava előfizetésére serkentette a vasutasokat. Landler ettől kezdve félig illegálisan, de következetesen harcol a vasutasoknak a munkásosztály pártjához való csatlakozásáért és az osztályharcos alapon szervezett egységes Vasutas Szövetségért. Ezt a harcot Landler mindig egybekapcsolta a vasutasság napi gazdasági követeléseivel, hangoztatva: *„gazdasági érdekeket az egyesülési és gyülekezési jog nélkül megvédeni nem lehet."*

Landler politikai fejlődésére döntő befolyással volt az, hogy nem élte a szakszervezeti bürokraták nyugodt, gondtalan életét, hanem a kormány tiltó rendeletei ellenére, állandó üldözés közben végezte felvilágosító és szervező munkáját a vasutasok és az állami üzemek munkásai körében. Részben ennek, részben a munkástömegekkel való szoros kapcsolatának következménye, hogy lényegében kezdettől fogva a szociáldemokrata párt balszárnyán találjuk. Landler már a háború előtti években szembekerül a pártvezérek opportunizmusával, a párt hivatalos irányzatával és a munkástömegekre támaszkodva mind határozottabban követeli a meg nem alkuvó forradalmi proletár politikát. Különösen élessé váltak ellentétei a pártvezetéssel a háború évei alatt.

„Nemcsak nem támogatta a háborút, hanem egyike volt a keveseknek Magyarországon, akik kitárt mellel állottak a szuronyok elé a tömegek élén a csendőrök és a szociáldemokrata vezetőkkel szemben. Drága volt néki a munkásosztály becsülete és rajta volt, hogy ezt a becsületet megmentse . . ." — olvassuk az MKP Központi Vezetőségének Landler halála alkalmából kiadott gyászjelentésében.

Amíg a szakszervezeti bürokrácia azért dolgozott, hogy kiérdemelje a haborús kormány elismerését, addig Landler harcbavitte a tömegeket a háború és annak következményei ellen. Nem kis mértékben az ő érdeme, hogy a vasutasok és az állami üzemek munkásai a háború kezdetétől fogva élen jártak az életszínvonal csökkenésének megakadályozásáért, a háború mielobbi befejezéséért vívott harcban. Landler — a fáradhatatlan agitátor, és népszerű szónok, a tömegekkel együttérző, velük egybeforrt munkásvezér — az egyik szervezője a háború második felében lezajló nagy háború ellenes tömegmozgalmaknak. Különösen kimelkedő szerepe volt az 1918. januári és júniusi többnapos általános politikai sztrájkban. Az 1918. júniusi általános nagy tömegmozgalom fő jelszavát: *„Kövessük Szovjetoroszország példáját!"* — ő adta harcba szólító röpcédulaján. A háború és az uralkodó rendszer elleni júniusi megmozdulás után Landler Jenőt letartóztatták.

A háború ellenes tömegmozgalmak szervezése közben került kapcsolatba nagyüzemi munkásrétegekkel, a falvak és uradalmak földmunkásaival. E harcokban vezére lett a tömegeknek, anélkül, hogy kongresszuson választották volna meg. Nem szavazás emelte munkásvezérré, hanem a tömegharc, amelynek mindig az élén járt. Igy lett ő, a nem választott munkásvezér, a tömegek hivatott vezére.

GADANECZ BÉLA
(Folytatjuk.)

Vasutasok a Hernád völgyében

Felsőzsolcától Hidasnémetiig (I.)

Szürke, átlátszatlan köd ül a vágányokra, a pályát szegélyező fák ágai közé. Borongós a hajnal s kedélytelen az utas a vasútállomáson. Pedig ezen a vidéken egyébként derűsek az emberek — a borsodi szénmedence szinte teljesen átformálódott, újjászületett, meggazdagodott az ötéves tervben. Miskolcról a szélrózsa bármely irányába indul is az utas, új gyárba, házba, üzembe ütközik.

A vasútforgalom is hihetetlenül megnőtt, de a növekedéssel, sajnos, nemigen tartott lépést a vasútfejlesztés. Miskolctól nyolc percnyire, *Felsőzsolcán* még a gyakorlatlan szem is azonnal észreveszi ezt. A vágányokon összeszorulva állnak a hosszú kocsisorok, miskolci bebocsátásra várva. Felsőzsolcát Miskolc kapujának, de „Miskolc üvegnyakának" is nevezik. Találó hasonlat. A keskeny nyakon nehézkesen áramlik át a *nyirábrányi, hidasnémeti, miskolci* elegy. Az állomás fogadóvágányai száztengelyesek, de 150 tengelyesnél kisebb vonat nemigen jár erre. Dicséretes, hogy ilyen körülmények között a kocsitartózkodási tervet 130 százalékra teljesítik, az idegen kocsik tartózkodása 5—5 és fél óra és a többi eredményükkel sincs okuk szégyenkezni.

Lesz-e fejcsóválásból pénztárhelyiség?

Egy régi közmondás azt tartja, hogy aki közel van a tűzhöz, az jobban melegszik. Zsolca úgy látszik, kivétel ez alól, mert bár közel az igazgatóság, igéreteken kívül más meleg mégsem jut el hozzájuk. Legjobban a jegypénztárosok fáznak. Parányi helyiségükön átfütyörész a szél. A fűtést eltiltotta a tűzrendészet. A pénztárban az asztalt egy szék pótolja, erről történik a jegykiadás és ezen áll a „kassza" is. Vele szemben — oldalt a pénztárablaknak — egy másik széken ül a pénztáros. Dereka szinte kicsavarodik munka közben. Az igazgatóságról már három ízben voltak helyszíni szemlét tartani és minden alkalommal fejcsóválva megállapították: *azonnal változtatni kell a helyzeten.* Sajnos, fejcsóválásból nem lesz pénztárhelyiség. Most már valami mást kellene tenni, például a pénztárhelyiséget felcserélni az irattárral és máris megoldódna a probléma.

Amikor magunk mögött hagyjuk Felsőzsolcát, már szakadozik a köd, a nap is bontogatja sugarait. Egyszerre tárul elénk a vidék szépsége, a dús termőföldek, a pályát szegélyező akácsorok.

Nősül a forgalmista

Onga rakodónál nem akartunk megállni, azonban egy tehervonat mégis erre kényszerített. Nem bántuk meg. *Kocsi Benjámin* pályaőr házatáján nagy sürgés-forgás fogad. A kerítésen egy levágott birka friss, vöröses húsa szellőzik. Benjámin bácsi erős, nagy darab ember, széles mosollyal köszönt. Szeme kissé keresztbeáll — a pálinka hatása ez is, meg kedves bőbeszédűsége. A pályaőr éppen szabadságon van és jelenleg „tréningezik" fia vasárnapi lakodalmára — előtte hatalmas demizson, jófajta szilvóriummal. Megtudjuk, hogy a birka és a demizson pálinka az esküvői lakoma egy része. Mégpedig kisebbik része, mert levágott még tizenkét hízott libát, tíz tyúkot és 200 liter bor is torokra vár. Emellett 30 kiló marhahússal járul hozzá az ünnepi húsleveshez. Nem marad éhen a meghívott száz vendég, mert a biztonság kedvéért mindegyik hoz még egy tyúkot és egy tálca süteményt.

Sok boldogságot kívánunk így ismeretlenül is Benjámin bácsi fiának, aki *Füzesabonyban* forgalmista és ifjú feleségének. Aztán indulunk tovább.

A sínpár a Hernád gazdag völgyében szalad. Szikszó előtt útitársam, a vonalfőnök elvtárs, egy piroscserepes, takaros házacskára hívja fel a figyelmemet. *Török Dezső* előmunkás új otthona, melynek falait egy vasárnap húzták fel „kalákába" az elvtársak.

Aszaló megállóhelyen *Gunya Lajos* pályaőr, a *halmaj—zsolcai* vonal párttitkára teljesít szolgálatot. Nagybajuszú, piros pozsgás, ízes beszédű, idős elvtárs a népszerű Gunya bácsi. Rengeteget dolgozik: párttitkár, propagandista, tanácstag. Sok elfoglaltsága mellett azonban szakít időt arra is, hogy az emberek ügyes-bajos dolgaival foglalkozzon, segítsen ott, ahol lehet. Ő viszont kevés segítséget kap mind a politikai osztálytól, mind az aktívaktól. *Szilárdi Balázs* szikszói állomásfőnök például nem vállalta el a propagandista munkát, mert „kevés a szókincse". Amikor mi beszélgettünk Szilárdi elvtárssal, nem vettük észre ezt a „fogyatékosságát".

Bánki Géza

(Folytatjuk)

Vita:

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

A „Vitá"-ban különös érdeklődéssel olvastam *Kempl József* október 31-én közreadott hozzászólását. Mindenben igazat adok Kempl elvtársnak, aki igen helyesen látta meg, hogy — vasutas szakkifejezéssel élve — az alépítmény a legfontosabb a szakszervezeti munkában is. Tudom, hogy szakszervezeti bizalmi-társaim nem sértődnek meg, ha az alépítményt velük hozom kapcsolatba. Valóban, *ők az alapjai a szakszervezeti munkának — de csak akkor, ha jól dolgoznak, megfelelő irányítást kapnak.*

En két év óta vagyok bizalmi a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség XII. szakaszán, a rákospalotai kertészetben. Tapasztalataim szerint a munka csak akkor mehet jól, ha a bizalmi *egyénileg* foglalkozik csoportja minden tagjával. Nálunk például sok olyan áthelyezett dolgozó van, aki hosszabb-rövidebb idő óta nem fizetett tagdíjat. Sokszor beszélgettem ezekkel az elvtársakkal, érdeklődtem egyéni és családi körülményeik iránt, beszéltem a tagdíjfizetés fontosságáról. Az eredmény az, hogy most már mindnyájan részletekben törlesztik az elmaradt tagdíjakat.

Másik tapasztalatom, hogy *igen nagy hatással van a tagdíjmorálra a vezetők példamutatása.* Azelőtt nálunk a vezetők nagyrésze rendszertelenül fizette a tagdíjat, a beosztottak ezt észrevették s ők is elhanyagolták a tagdíjfizetést. Mióta sikerült meggyőzni a vezetőket a rendszeres tagdíjfizetés jelentőségéről, az általános tagdíjmorál is javult.

A legjobb módszer, mint már említettem, az emberekkel való foglalkozás. Jó lenne, ha ezt nem csupán a bizalmiak feladatának tekintenék, hanem az ÜB vezetőségi tagjai is több időt és alkalmat találnának a közvetlen, egyéni beszélgetésekre. Ha áthelyezett vagy új felvételes érkezik, keressük fel őket minél előbb, beszélgessünk velük, hogy az első napokban se érezzék idegennek magukat. A bizalmi szeme legyen az embereken, ne csak a tagdíjat szedje, hanem legyen a dolgozók legfőbb bizalmasa, aki meg is érdemli a bizalmat, ha nemcsak ígér, hanem cselekszik is.

Veres János

KÁRMEGELŐZÉSI ANKÉTOT TARTOTT A BVKH

A BVKH értekezletre hívta össze a gazdasági minisztériumok, a legnagyobb budapesti vállalatok, a vasúti főcsoportok 5. szakosztálya és a budapesti igazgatóság képviselőit *a vasuti szállítás közben keletkezett árukárok megelőzésének érdekében. Bánkuti* Gábor elvtárs, a BVKH vezetője kérte a megjelenteket, tárják fel a karesetek okait és tegyenek javaslatokat megelőzésükre.

A BVKH részéről *Veégh* Zoltán elvtárs számolt be a gyakorta előforduló árukárokról és érdekes statisztikát közölt megoszlásukról. Augusztusban a káresetek 76,5 százalékáért a fuvaroztató felek, 17,9 százalékáért a vasút, 5,6 százalékáért a vasút és a felek közösen hibáztathatók. A káresetek, illetve a kártérítési ügyek 20,2 százaléka törésből, sérülésből, 12,7 helytelen súlybevallásból, 9,3 mérlegelési különbözetből, 7,1 elfolyásból, 5,1 százalék a csomagolóanyag szakadásából és az áru szóródásából ered. A fennmaradó rész az előállatok elhullásából, a kocsik beázásából, forgalmi okokból, tűzesetekből, dézsmálásból és egyéb okokból származik.

Részletesen foglalkozott ezután az előadó *az árudarabok tartós megjelölésével*, ismertette a címzés előírásszerinti módját, mint a kármegelőzés egyik legfontosabb követelményét, majd a hiányos csomagolásból és a helytelen berakásból eredő károkra hívta fel a figyelmet. Igen nagy mennyiségben kerül szállításra öblös és táblaüveg, kályhacsempe, tégla, samottégla, betonépületelem, betoncső, tetőcserép stb., ezek természeti tulajdonságuknál fogva könnyen törnek, sérülnek. A sérülések egy részét az okozza, hogy a feladó vállalatok nem csomagolják és rakják be szakszerűen az árut, másrészét pedig az, hogy a vasutasok gyakran kíméletlenül kezelik, nem rögzítik megfelelően az általuk berakott darabokat. *A sérülések tekintélyes része a kíméletlen kocsimozgatásból származik.* A tolatási és a gurítási szolgálat dolgozói jelentős mértékben felelősek például az *elfolyási károkért*, de a folyton ismétlődő elfolyások oka elsősorban a *ládák hézagos berakása, a tömítőanyagok hiánya*, amiért viszont a fuvaroztatók a felelősek.

Anyagi felelősségrevonás

Elmondotta az előadó, hogy a címzettek kívánságára az állomások tömegesen vesznek fel *kárjegyzőkönyveket* olyan esetekben is, amikor a vasút felelőssége nem áll fenn, kárigényt vele szemben nem is kívánnak érvényesíteni. A címzett vállalatok raktárkezelői a vasút által felvett jegyzőkönyvvel akarják igazolni a ténylegesen betárolt árut, holott a jegyzőkönyvnek nem ez a célja. Ilyen esetben tehát nem kell felvenni jegyzőkönyvet.

A felelősségrevonás kérdésével kapcsolatban leszögezte: *a társadalmi tulajdon védelme a vasúttól is megköveteli, hogy a szolgálati mulasztásból keletkezett árukárokért a vasutas dolgozók anyagi felelősségrevonása, a részkártérítés minden indokolt esetben megtörténjék, de történjék ez meg a fuvaroztató felek hibáztatható dolgozóival szemben is.* Végül azt a következtetést vonta le az előadó, hogy a hibák feltárása és a kármegelőzés érdekében *tovább kell bővíteni a vállalatok felügyeleti és a vasút illetékes szervei által gyakorolt együttes üzemi vizsgálatokat és az eddiginél fokozottabban kell végezni a kárstatisztikai adatközlést,* hogy az illetékes minisztériumok szállítási igazgatóságai a kármegelőző intézkedéseket megtehessék.

Sike Imre, a BVKH osztályvezető helyettese az elveszett áruk kutatásáról, *Szakáll* Károly pedig a szavatossági nyilatkozatra kiszolgáltatott áruk kérdéséről számolt be.

A felek véleménye

A hozzászólások során az ÜVÉRT képviselője hangoztatta, hogy a vasútnak kötelessége lenne a darabszámlálás, de ez nem történik meg. A *Budafoki Zománcárugyár* kiküldötte a vasút figyelmébe ajánlotta, hogy a zománcáruk szállítás közbeni sérülési százaléka egyre növekszik. A TÜKER képviselője kifogásolta, hogy a budapesti állomásokon megtagadják a kiszolgáltatási jegyzőkönyvek kiadását. A *Sport, Hangszer, Játék Vállalat* részéről az a bírálat hangzott el, hogy a szavatossági nyilatkozattal kapcsolatos eljárás bürokratikus. Hasznos lenne, ha a vasút célprémiumot tűzne ki a kármegelőzés érdekében a gondos rakodásra. Az *Építésügyi Minisztérium* képviselője azt kérte, hogy vizsgálják felül a kényes áruk rakodási idejét, mert az engedélyezett három óra kevés a szakszerű berakáshoz.

Veégh elvtárs válaszai után Bánkuti elvtárs hangsúlyozta, hogy a vasút azon lesz, hogy az őt terhelő hibákat, mulasztásokat megszüntesse, tegyék ezt meg a vállalatok is.

Komplexbrigád-szerződés 126 vállalattal

A négyszeres élüzem Szeged állomás dolgozóinak — ha meg is szakadt sikersorozatuk — eredményeikért ma sem kell szégyenkezniök. A harmadik negyedévben ugyan még nem voltak az élenjárók között, de a naponta emelkedő teljesítmények azt sejtetik, hogy hamarosan a legjobbak közé küzdik magukat.

A szállítófelekkel való együttműködésről beszélgettünk *Engi* elvtárs, kereskedelmi állomásfőnökhelyettessel.

— 126 vállalattal vagyunk komplexbrigád-szerződésben. A nagyobbak közül 60—70 vállalat képviselője meg is jelenik a havi értekezleteken. A vasárnapi rakodási tervet teljesítjük. Ha nem, az csaknem kizárólag a vasút mulasztása. Október 9-én volt utoljára fennakadás kocsikiállításban, de azóta a megürült kocsikból minden vasárnap fedezni tudtuk a kocsiszükségletet.

Ki- és berakás — egyidőben

Különösen jó eredményt érünk el a rakva-rakott-mozgalomban. Gyakran megtörténik, hogy a kocsi egyik végében még ott van a szén, de a másik végében már folyik a tégla rakodása. Ilyen esetekben a kocsik egyik végéből egy ajtón kezdik meg a rakodást. Ezzel elértük azt is, hogy a vállalatok egymást sürgetik a rakodásnál.

— Azért bizonyára akad hiányosság is — kockáztatjuk meg a kérdést —, mert hiszen a 126 vállalat között a megértők mellett hátráltatók is akadnak.

— Való igaz. Különösen a MEZŐKER-rel nem mindig értettük meg egymást — válaszol *Engi* elvtárs. — E'ég egy kisebb eső, s máris nem hozzák a felkínált árut. Volt eset, hogy a feladott gyümölcsszállítmányukat az állomásunkon viszontláttuk. A Szőregre feladott gyümölcsöt a kiváltás után újra feladták Szegedre. Az is megtörténik, hogy a MEZŐKER a kocsi megrakása után közli, hogy nem belföldre, hanem külföldre irányítják a szállítmányt.

120 százalék körül

Esetenként kényszerkirakásra is sor kerül. Így volt ez például a burgonyakampány idején. De szorult helyzetünkben mindig segítséget kapunk az egyetemi fiataloktól.

Hátráltatja a munkánkat az is, hogy a 762/D csaknem állandóan késik. Mi ebből akarnánk a 761/D-t összeállítani, ami nem mindig sikerül, annak ellenére, hogy az *„Ejtőernyős"*-, a *„Hámán Kató"*-, a *„Kossuth"*- *és a „Petőfi"-brigád* állandóan 120 százalék körül teljesíti tervét.

A gőzfűrészüzem szűk volta is a mi nehézségeinket emeli. Az állomáson történik a fa osztályozása, mert a fatelepen ez lehetetlen, így hát keresztben-hosszában hevernek a rönkök a rakodóterületen, a töltésoldalban.

Még egy sérelmünk van, amelynek megoldásával nagyon meggyorsulna a munka. A Tisza-pályaudvarról egyenesen a városba vezető utat mintegy 150 méteres szakaszon lezárták, mert a klinika mellett halad el. Ezért naponta 40—50 járműnek két kilométerrel hosszabb utat kell megtennie, ez lovaskocsinál — ami a fuvarozási eszközök túlnyomó többségét képezi — 20—25 perces többletidőt jelent. Az út kijavításával és felszabadításával nagymértékben lehetne gyorsítani a szállítás munkáját.

— A forgalom dolgozói mindenben igyekeznek segíteni munkánkat. Véleményem szerint, ha a párt- és szakszervezeti szervek is élénkebb kapcsolatot teremtenének a szállítófelekkel, a még fennálló hiányosságokat gyökeresen fel tudnánk számolni — fejezi be *Engi* elvtárs.

Levelezőink írják

A répcseszentgyörgyi nevelőintézet címére

A pécsi igazgatóságon telefonközpont-kezelő vagyok. Férjem hosszú ideje beteg, így sok gondot okoz gyermekeink nevelése. Igen nagy örömet, segítséget jelentett, hogy az egyik fiamat felvették a *répcseszentgyörgyi* MÁV nevelőintézetbe.

Két hónap után látogattam meg először fiamat, s bevallom, kissé szorongva indultam útnak. De milyen örömteli meglepetés. Két hónappal ezelőtt még sápadt, sovány kisfiam helyett egy gömbölyödő arcú, pirospozsgás gyermek ugrott a nyakamba. És azután az a sok szép és jó, amit fiamtól hallottam a nevelők gondoskodásáról, szeretetéről — szülők helyett szüleik ők az intézet vasutasgyermekeinek.

Mindez olyan megnyugtató számomra és minden szülő számára, hogy nehéz szavakat találni, amelyekkel megköszönhetnénk államunknak, pártunknak, az intézet vezetőinek és nevelőinek ezt a szeretetteljes gondoskodást, azt, hogy gyermekeink második otthont kaptak.

Villányi Istvánné
Pécs

Kultúrterem nélkül

Tevékeny, jól működő színjátszó-csoportunk, 24 tagú szimfonikus, 18 tagú fúvószenekarunk, 40 tagú énekkarunk, tánccsoportunk van. Mind nagy tervekkel indultak az őszi és téli időnyek, de terveiket helyiséghiány miatt hajótörés tényegeti. A régi fűtőházból elrekesztett, nedves, ajtó- és ablaknélküli kis helyiségben nem lehet próbákat tartani.

Pedig a községben két, jelenleg szinte semmire sem használt helyiség is lenne. A járási kultúrházban legfeljebb szombatonként tartanak táncestet, a járási DISZ-szervezet kultúrhelyiségében pedig még ritkábban. Mi felajánlottuk a DISZ-nek, hogy mindenben segítjük kultúrmunkáját, tatarozzuk a DISZ épületét és anyagi támogatást is biztosítottunk volna, ha próbák céljára időnként rendelkezésre bocsátja helyiségét. Próbálkozásunk sikertelen maradt.

1953. óta kérjük a szakszervezet kultúrnevelési osztályának segítségét, közbenjárását valamelyik helyiség megszerzéséért. Jártak is itt azóta sokan a szakszervezettől, igazat is adtak nekünk, csak éppen az intézkedés késik. Ne hagyja a szakszervezet, hogy otthon híján elsorvadjon Kiskörös vasutasainak kultúrélete.

Simon Ferenc párttitkár, **Zombori Sándor** ÜB-elnök, **Szokodi Fedor** kultúrfelelős, **Pál Zoltán** levelező,

Együttműködés?

A celldömölki építési főnökséghez tartozó 11-es számú magasépítési vállalat vezetősége az anyagok gyors ki- és berakása céljából állandó készültséget tart *Zalaegerszeg* állomáson. Október 23-án vasárnap egy kocsi betongyűrűt kaptunk kirakásra. A kocsi beállítására több mint egy órát kellett várni. Ezt, annak ellenére, hogy nem utasításszerű, elnéztük volna, de nem sokkal később válaszfaltégla berakásra kaptunk egy kocsit, a fűtőház melletti csonkavágányra.

A berakás megkezdése előtt a pályamester kérte, hogy a kocsit tegyék át a fűtőház első vágányára, miután a berakniváló tégla ott van. A forgalmi szolgálattevő ezt készséggel megtette volna, de a kérdéses vágánnyal a fűtőház rendelkezik. A fűtőházban szolgálatot teljesítő előfűtő pedig a kérést kereken megtagadta, bár ebben az időben nem volt sem ki- sem bejáró gép. Emiatt a téglát 50 méter távolságból kellett a vagonba hordani, ami a rakodás idejét két órával meghosszabbította. Még csak annyit, hogy az együttműködést nem először értelmezik így Zalaegerszeg fűtőháznál. Elvárnánk pedig a fűtőház dolgozóitól a segítséget, annyival is inkább, mert az ő számukra építünk.

Horváth István
és rakodóbrigádja

Az együttműködés a jó munka alapja



Nagy Gábor szolgálatvezető váltóőr megbeszéli a teendőket Pere János és Blaskovics János váltóőrökkel a Keleti-pályaudvaron. (Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Segítsük elő új DISZ-brigádok, ifi túrok létrehozását

— A forgalmi szakszolgálat DISZ-fiataljainak országos aktívaértekezlete —

Az őszi forgalom legnehezebb időszakában — amikor a legnagyobb szükség van az áldozatos, példamutató munkára — tartották a politikai főosztályon a forgalmi szakszolgálat fiataljainak országos aktívaértekezletét. A tanácskozáson részt vettek a legjobb ifibrigádok vezetői, a nagyobb szolgálati helyek DISZ-titkárai, állomásfőnökei és kereskedelmi állomásfőnökhelyettesei. A beszámolót *Berke Béla* elvtárs, a 8. szakosztály helyettes vezetője tartotta.

Járjanak élen a fiatalok

Berke elvtárs hangsúlyozta, hogy a végrehajtó forgalmi szakszolgálatnál fontos szerepet töltenek be és nagy számban dolgoznak fiatalok. A vasút vezetői az új vasutas nemzedéket látják az ifjúságban és ezért nagy gondot fordítanak az ifjúság szakmai és politikai nevelésére.

A fiatalok fejlődése mégsem töretlen.

Számos ifjúmunkás nem használja ki a tanulás lehetőségeit,

sokan hiányoznak az oktatásokról. Máshol a szakmai vezetők nem nyújtanak kielégítő segítséget a fiatalok tanulásához.

A DISZ-szervezetek mozgósításnak többek között arra, hogy a fiatalok fegyelmezetten, a munkatársakat — elsősorban az idősebbeket — megbecsülve, azok tapasztalatait felhasználva lássák el a szolgálatukat, járjanak élen a gazdaságos termelésért, a termelékenység emeléséért, az önköltség csökkentéséért, a szigorú takarékosságért folyó harcban. Gyorsítsák az elegymozgást, a kocsifordulót, fokozzák a kirakások ütemét.

Fordítsanak nagyobb gondot az exportkocsik biztosítására, ahol kocsiszükségletünk — a megnövekedett külföldi szállítások miatt — 9000 darab. DISZ-szervezeteink, ellenőrző őrseink

vállaljanak védnökséget a külföldi kocsik határidő előtti kirakására,

vonatbasorolására, továbbítására. Ennek egyik legjobb módszere a grafikon szerinti kiszolgálás biztosítása, mert a kocsiparknak mintegy 60—70 százalékát iparvágányokra állítva kezelik.

Legyenek az új előharcosai

A rendezőpályaudvari fiatalok legyenek élenjárói az F. 5. számú utasítás betartásának: Különösen a gurítódombos szolgálati helyeken, de ott is, ahol síktolatás folyik szerezzenek érvényt a DISZ-brigádok az utasításszerű pontos munkának, az élenjáró módszerek alkalmazásának. Vállaljanak védnökséget az új módszerek bevezetése és elterjesztése felett, mint ahogy azt *Záhony* állomás diszesei teszik. Sorozatos példák igazolják, hogy a jól előkészített, megállás nélküli szalasztással végzett elegyrendezés még kedvezőtlen fekvésű rendezőpályaudvaron is legalább 50 százalékos időmegtakarítást jelent és emellett csökkenti a balesetveszélyt.

A továbbiakban Berke elvtárs a rendezőpályaudvarok előtti indokolatlan vonatfeltartóztatások elleni harcra hívta fel az ifjúságot, majd a fiatal forgalmisták neveléséről és az új DISZ-brigádok szervezésének fontosságáról beszélt. *Rákosrendezőn* egy, *Ferencvárosban* három, *Hatvanban* és *Debrecenben* mindössze kétkét DISZ-brigád működik. A tapasztalat szerint az ifibrigádok és turok kimagaslóan dolgoznak, és éppen ezért

a szolgálati vezetők jobban támaszkodjanak az ifikre,

segítsék elő új DISZ-brigádok, új turok létrehozását.

A szolgálati vezetők adjanak olyan feladatokat a diszeseknek, amely növeli önbizalmukat; segítsék az ifiket problémáik megoldásában. A kommunista szolgálati főnökök tekintsék törvénynek a Központi Vezetőség május 27-i határozatát, amely *„kötelezi a párt valamennyi tagját — legyen miniszter, szakszervezeti vezető, sportvezető, igazgató, tanácselnök, pedagógus, vagy olyan párttag, akinek nincs tisztsége, vagy funkciója —, hogy a maga hatáskörében képességeinek megfelelően, a rendelkezésre álló eszközöket felhasználva segítse és támogassa az egész magyar ifjúság nevelésének ügyét, a DISZ-nek a munkáját"*. Ebben a szellemben fogjunk hozzá feladataink megoldásához.

Hozzászólások

A beszámolót követő vitában számos problémát tártak fel a jelenlevők: *Rogosz János* DISZ-titkár (Keleti-állomás) a DISZ-brigádok szervezésének nehézségeit, a szolgálati vezetők hiányos támogatását látta. *Dobi Lajos* vonatvezető (Debrecen) felvetette, hogy akadályozza a munkát,

ácsorgásokat, késéseket idéz elő az igazgatósági határokon történő gépcsere.

Javasolta: engedélyezzék, hogy egy mozdony vihesse végig a vonatot.

Varga József állomásfőnök (Várpalota) a fiatalok neveléséről szólva elmondta, hogy az ifik nemcsak dolgozni, hanem kirándulni, művelődni, szórakozni is szeretnek. Nyújtson ehhez segítséget az állomásfőnök és az ifjúsági nevelési tanács. Javasolta, hogy a politikai főosztály az őszi forgalom végeztével jutalmazza meg a legkiválóbb diszeseket. *Göller György* (Zalaegerszeg) a laktanyában uralkodó díjszabási visszásságokra hívta fel a figyelmet. *Molnár Gábor* (Békéscsaba) az új felvételesek nevelésével foglalkozott. Az értekezleten számos munkaverseny-felhívás is elhangzott. *(Ismertetésére még visszatérünk.)*

A felszólalásokra Berke elvtárs válaszolt. Hangsúlyozta, hogy megvizsgálják az elhangzott panaszokat és mindent megtesznek azok felszámolásáért. Az értekezletet *Fiók János* elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője zárta be, megállapítva, hogy az aktívaértekezlet hasznos volt, mert meghatározta a szolgálati főnökök feladatait a fiatalok segítésében, elősegítette a DISZ-tagok mozgósítását és igazolta az ilyen jellegű tanácskozások rendezésének szükségességét és hasznosságát.

Ütközőn

Újfajta ok az ácsorgásra

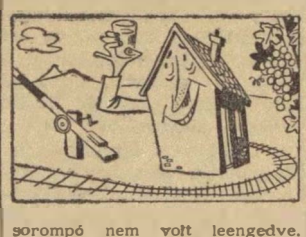
Ceglédbercel—Cserőn a bejáratnál 18 percig állt az 510-es. Mögötte ácsorgott az 1718-as, az 1720-as és a 720-as. Az ácsorgás



sok oka szinte egyedülálló a vasút történetében: A forgalmista bezárta az irodát és mikor visszatért, nem találta a kulcsot. Egyedülálló eset —, többedmagával álló vonat. Nem az ébersége, hanem a hanyagság rovatába tartozik.

Badacsonyi mámor

Amikor a Badacsonytomaj és Badacsonyörs között lévő 46/a sorompókezelő őrhely mellett elsuhant az 1142/II motorvonat, a



sorompó nem volt leengedve. A Vasúti Főosztály egyik előadója kérdésére a részeg sorompóőr váltig azt bizonygatta, hogy felesleges munka a sorompót leengedni, hiszen utána úgyis fel kell húzni.

HIREK

„Álom egy cserépkályháról, avagy „le a bürokráciával"

Öreg este van. Egyedül üldögélek szobám egyik sarkában. A másik sarok rideg ürességgel néz farkasszemet velem. Kintről az őszi szél hidegzuhanyként csörditi nyakamba a nyirkos levegőt, s mindez eszembe juttatja régi, régi, szinte elérhetetlennek látszó álmomat: a cserépkályhát.

Megborzongok — részben a sok rossz emléktől, részben a vigasztalan hidegtől és kabátom gallérját felhajtva elgondolkozom . . .

Ugy két évvel ezelőtt egy hideg téli éjszakán forró álmom volt, egy karcsú, formás cserépkályháról. A gyönyörű álomképtől nem tudtam szabadulni. Az optimista világszemlélet győzött bennem és beadtam a kályha építésével kapcsolatos — sok szívvel és vággyal megírt kérelmemet.

Senki sem zárkózott el. A pályafenntartási főnökség égett a vágytól, hogy építhesse, a budapesti igazgatóság II. osztálya dehogyis ellenezte — de álmom megvalósulása késett, egyre késett. Ez évben — minthogy az ügyirat ide-oda kóborlásához elegendő idő állt rendelkezésre — újból reméltem. Már kora tavasszal írtam, kértem, beszéltem két szobáról, egy kályháról és bizonygattam jogosnak vélt kívánságomat. Ismét az előbbi tortúra, csak egy kicsit hosszabb . . .

A pályafenntartási főnökség olyan meleg szívvel, mint egy jólégő cserépkályha, kezelte az ügyet — szintúgy a Bp. Ig. II. osztálya is. A KPM I/3. szakosztály sem zárkózott el. Az Épületfenntartási Főnökségtől — távbeszélőn át — egy lágyzengésű bariton a kályha szó helyett akkurátusan ilyen szavakat használt, hogy: beruházási hitel, fenntartási hitel, béralap. Ezek után fanatikus optimizmusom egy kissé megingott, de még mindig biztam . . .

Nem sok történt azóta. De az ősz újból itt van. azt nem lehet elbürokratizálni — az jött, mégpedig a „korábbival", de a kályha a „hosszabbal" jön . . . ha jön . . . És ahogy behúzott nyakkal, vacogó foggal elejétől végiggondolom esetemet — keserűen bámulva helyét, az üres sarkot — rövid imastrófákat mormolok a „mindenható" ógörög tűzistenhez, Vulkánhoz adresszálva, s elérzékenyülve gondolok arra, hogy milyen biztosan, milyen jól kint vagyok a sok-sok jóakarattal az „összes vizekből" — most már csak a cserépkályha hiányzik, hogy az érdekeltekkel szemben felmelegedjek és hogy meg is tudjak száradni.

GERGELY JÓZSEF,
Rákosrendező állomásfőnöke.

— Hat győri vasutas nő kapta meg a közelmúltban a kiváló dolgozónak járó oklevelet és jelvényt. Valamennyien a kereskedelmi főnökség dolgozói.

— A nyíregyházi vasutasok a megyei tanács épületében, a szállítófelek bevonásával komplexbrigád-értekezleletet tartottak.

— A Nemzetközi Vasútegyelet II. Bizottsága nemrégen tartotta őszi ülését. A magyar vasutasok szempontjából az európai közös átmeneti díjszabás tárgyalásának volt különös jelentősége.

— A baráti Bolgár Népköztársaságban egyre több külföldi látogató fordul meg. A nyugatról és a népi demokráciákból érkező utasforgalmat új idegenforgalmi vasúti szerv, a „Balkanturist" bonyolítja le.

— Díjszabási reformot hajtanak vegre a jugoszláv vasútak. Ezzel díjszabásaikat az egységes európai díjszabástípushoz hozzák közelebb. Az új díjszabások 1956. január 1-én lépnek életbe.

— Erős vihar pusztított az elmúlt napokban az északolaszországi vasútvonalakon. Három villamosmozdonyt villámcsapás ért. A forgalom órákon keresztül szünetelt.

— A magyar posta hét értékből álló bélyegsorozatot bocsát ki. A bélyegeken az exportra készülő szállítási eszközök képei láthatók.

— A svéd államvasútak a vasút és közút közötti verseny hatására, a teherfuvarozás által támasztott konkurencia ellen úgy küzd, hogy számos üzemnél iparvágányokat épít, konteiner szolgálatot vezet be és díjszabási kedvezményeket nyújt.

— A holland vasutak összbevételének mintegy egyharmada nemzetközi forgalomból, főként az átmeneti forgalomból származik.

— Új híd épül a Sárga-folyón keresztül a Szovjetunió és a Kínai Népköztársaság közötti vasútvonalak kiépítése során. Az új betonhidat az *Alma-Ata* és *Lan-Csu* közötti vonalszakaszon építik.

— Nyolcszáz forint jutalomban részesítette a miniszter elvtárs *Pelikán* Jánost, Üllő állomás I. számú őrhelyének váltókezelőjét, mert körültekintő, éber szolgálatával baleesetet hárított el.

— Akik tüzelőszükségletüket nem a MÁV útján óhajtják biztosítani, kérhetik a befizetett tüzelőutalványok értékének visszatérítését.

— Az Államvasútaknál 1956. január 1-vel — a funkcionális költségelszámolás bevezetése során — sor kerül a könyvelési szolgálat átszervezésére.

Lapunk 45. számának negyedik oldalán közölt kép aláírása téves szöveggel került közlésre. A Budapest—Nyugati Pályafenntartási Főnökség helyesen Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Galgamácsán** lévő kétszoba összkomfortos szolgálati lakásomat hasonlóért, a szombathelyi igazgatóság területén. Cím: Fekete Imre, Galgamácsa, vasútállomás, MÁV-lakóépület, XI. utca 7. szám.

— **Kétszobás, összkomfortos,** világos, modern, gázzal is ellátott elsőemeleti lakásomat elcserélném hasonlóra a belterületen. A cserelakás Pesterzsébeten, a Csarnok téren van. Értekezni lehet: Nádudvari, MÁV Autófuvarozási Főnökség, Budapest, VIII., Lenin körút 49. Telefon: 421—981.

— **Győri háromszobás,** összkomfortos főbérleti lakásomat elcserélném hasonló kettő-, vagy háromszobással Budapesten. Cím: Veres László, BVKH III. oszt. Telefon: 21—56.

— **Székesfehérváron lévő** kétszoba összkomfortos lakásomat elcserélném hasonlóért Miskolcon. Cím: Melcsók Lajos Miskolc, Szemere utca 21.

Fiatalosan élnek, fiatalosan dolgoznak a dombóvári fűtőház diszesei

Május 27-én jelent meg a párt *Központi Vezetőségének* határozata az ifjúság közötti munka megjavításáról. E határozatot annak idején megtárgyalták Dombóvár fűtőház kommunistái és ifjúsági vezetői is, majd határozatot hoztak a fűtőházi DISZ-szervezet munkájának megjavítására.

Száz darab ezer tonnás szerelvény

Az eltelt hónapok alatt jelentősen megjavult az ifjúság munkája a fűtőházban. *Nyolc mozdonyon 16 DISZ-brigád alakult, amelyek túlsúlyban 160 ezer tonnát továbbítottak és annyi szenet takarítottak meg, amennyivel Dombóvártól Pusztaszabolcsig száz darab ezer tonnás szerelvényt lehet továbbítani.*

A műhelyi fiatalok, a lakatosok, esztergályosok, kazánkovácsok sem maradtak el a mozdonybrigádok mögött. A harmadik negyedévben *a diszeseknél nem volt visszatérő javítás és őrjáratuk 4698 forint anyagmegtakarítást ért el.*

A fiatalok termelési eredményei egymagukban nem fejeznék ki hűen a nagy változást. Álljanak itt a szervezeti élet terén elért sikereik is. Az elmúlt három hónapban *minden DISZ-tag rendesen fizette tagdíját*, sőt nem egy akadt, aki több hónapos tagdíjelmaradását pótolta. *Kárpáti Dénes* ifjúmunkás például egyéves tagdíjhátralékát rendezte.

Megkezdődött a Petőfi iskolákon is az oktatás. Az első és a második évfolyamra egyaránt húsz hallgató jelentkezett. A megnyitón valamennyien megjelentek.

A DISZ-szervezet sikerei meggyőzték a szervezeten kívüli fiatalokat arról, hogy nekik is a szervezett fiatalok közt a helyük. Az év eleji hetvenötös létszám csaknem megduplázódott. A tagtoborzás azonban még nem fejeződött be, mert valamennyi fiatalt a soraikban akarnak látni. *Az ifjúgárdisták egyénileg beszélgetnek a fiatalokkal, a havonként tartott ifjúsági napokra meghívnak minden fűtőházi fiatalt, hogy mielőbb megismerjék a DISZ munkáját.* Az ifjúsági napokat tánc követi és kétségtelen, hogy a jó szórakozás is nagy vonzóerőt gyakorol a DISZ-en kívüli fiatalokra.

Az alapszervezet helyesen ismerte fel, hogy a munkán és a tanuláson kívül a kultúra és a sport az, melynek segítségével nemcsak nevelni lehet a DISZ tagjait, hanem fokozni lehet a DISZ vonzóerejét is. Éppen ezért az alapszervezet sportfelelőse, *Cseke Sándor, Rajczi József* esztergályossal megszervezte az ökölvívó-szakosztályt, amely részt vett a területi csapatbajnokságon is. *A fűtőház fiataljai közül nyolcvanan rendszeresen sportolnak, az ökölvíváson kívül részt vesznek a labdarúgásban, röplabdázásban, asztaliteniszezésben.*

Hogyan érte el a dombóvári fűtőház DISZ-szervezete eredményeit?

A héttagú DISZ-vezetőség aktívák nélkül kevés sikert tudott elérni. Megváltozott azonban a helyzet, amikor megszervezték a DISZ-csoportokat és a csoportok élére a legjobb ifi szakmunkásokat választották vezetőknek. *A DISZ-csoportok megalakulása volt az első lépés az eredmények útján.* Kétheténként megbeszélést tartott a vezetőség a csoportvezetőkkel, meghatározták egy-egy csoport feladatát, gondoskodtak arról, hogy minden tag kapjon DISZ-megbízatást. Ilyen megbízatások voltak: *egy-egy DISZ-en kívüli fiatal beszervezése. Szabad Ifjúságra előfizetésgyűjtés, csoportos újságolvasás, kirándulások, színház- és mozilátogatások szervezése.*

A termelési eredménnyel nőtt a fiatalok öntudata is. *A múlt havi taggyűlésen három élenjáró ifjúmunkást javasoltak a pártba tagjelöltnek.*

Dombóvár fűtőház DISZ-szervezete elért eredményei alapján hónapok óta első a pécsi igazgatóság területén a DISZ Központi Vezetősége vörös vándorzászlajáért folyó versenyben, és az országos versenyben is az élenjárók között halad.

Tóth Ferenc,
a pécsi vasút politikai osztály munkatársa.

A Törekvés Sportegyesület alapszervi vezetőségeinek választásáról

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Titkársága az OTSB elnökségével egyetértésben határozatot hozott a szakszervezeti sportegyesületek vezető szerveinek újraválasztására.

Sportegyesületünkön belül a választási munka lebonyolítását a következő szempontok alapján kell elvégezni:

Újra kell választani a sportcsoportok, szakosztályok vezetőségeit, a sportköri elnökségeket és a felülvizsgáló bizottságokat.

A sportköri választások a szakszervezeti szervek választása után kezdődik. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumhoz tartozó üzemek közül a postás üzemi bizottsági választások 1955 október 31-re befejeződtek. A közlekedési és vasutas üzemi bizottsági választások pedig 1955 december 1-ig fejeződnek be. Ez tehát azt jelenti, hogy a postahivatali sportkörökben a szakosztály vezetőségi választásokat november 1-től 15-ig, a sportkör-elnökségi és felülvizsgáló bizottsági választásokat pedig november 15-től december 1-ig bonyolítják le. A vasutas és közlekedési sportkörök, sportcsoportok és szakosztály vezetőség választását 1955 november 1-től december 1-ig, a sportelnökségek és felülvizsgáló bizottságok választását 1955 december 1-től 31-ig tartják. Ott, ahol az üzemi bizottsági választások korábban megtörténtek, a területi elnökségnek történt bejelentés után a határidő előtt is meg lehet tartani a választásokat.

A választások politikai célkitűzései:

Az 1955. évi választások célkitűzéseit, a párt Központi Vezetőségének 1954 december és 1955 márciusi határozatai szabják meg. A választásokkal el kell érni, hogy a szakosztályokban, sportcsoportokban, sportkörökben folyó munka politikailag is megerősödjék. A sportköri elnökségeknek számot kell adniok a tagságnak arról, hogy milyen eszközökkel igyekeztek a párt sportpolitikáját megvalósítani, mit tettek annak érdekében, hogy a dolgozókat minél nagyobb számban bevonják a tömegversenyekbe.

A választásokkal meg kell erősíteni a vezetőszerveket új aktívákkal, de emellett biztosítani kell azt is, hogy az eddig jól dolgozó vezetőségi tagok újra helyet kapjanak a vezetésben. A választási taggyűlésen olyan légkört kell teremteni, hogy a burzsoá nézeteket hangoztató elemek lelepleződjenek és ilyenek „szakmai hozzáértés" ürügye alatt se kerülhessenek be a vezetőségbe.

Vigyázni kell arra is, hogy ahol a három szakma összevont sportköre működik, **szakmai sovinizmustól mentes becsületes sportvezetők nyerjék el a választók bizalmát.**

A DISZ szervezetek életét szorosan össze kell kapcsolni a sportszervek munkájával. Erre a legjobb módszer az, ha a vezető szervek olyan fiatal dolgozókat is javasolnak a vezetőségbe, akik már eddig is kitüntek jó DISZ-munkájukkal.

Igen helyes, ha a választási gyűlést szervezők meghívják az ünnepélyes ülésre a munkahely, üzem, vállalat vezetőit. Ezeken a gyűléseken a régi vezetőség beszámol az eddig végzett munkájáról, az új vezetőség pedig vázolja az új terveket, feladatokat. Helyes tehát, ha a szakmai vezetők is tudomást szereznek üzemük sportéletéről, terveiről. Az ilyen nyilvános, közös megbeszélés után a segítség is minden bizonnyal nagyobb lesz.

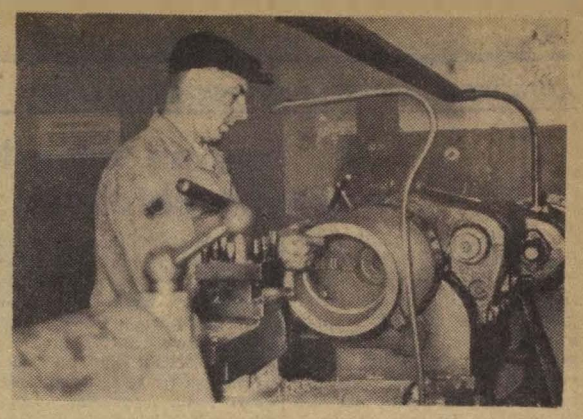
SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 47. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. NOVEMBER 21.



Dallos Ferenc, a győri fűtőház esztergályosa a 326-os sorozatú mozdonyokon lévő tolattyúmozgatórúd kifúrását módosította és ezzel elérte a rúd két nap alatti elkészítését az üzemen belül. (Kovács Géza felv.)

A technikai színvonal emelésének programja

Szocializmust építő dolgozó népünk a párt vezetésével hatalmas sikereket ért el az állami, a gazdasági és a kulturális élet minden területén. Az iparilag nemrégen még fejletlen Magyarország az elmúlt tíz esztendő alatt ipari fejlődésben nemcsak utolért, hanem el is hagyott sok kapitalista országot. Az egy lakosra eső vas- és acéltermelésben például megelőztük Olaszországot és Japánt; az alumíniumgyártásban Franciaországot, a Német Szövetségi Köztársaságot, Olaszországot, Angliát és Japánt; a barnaszén-bányászatban Ausztriát és a Német Szövetségi Köztársaságot stb. A magyar vasutasok is hősi erőfeszítéssel járultak hozzá ezekhez a sikerekhez.

Kormányunk eddig is jelentősen fejlesztette vasutunkat, javította a dolgozók munka- és szociális körülményeit. Népgazdaságunk nagyszerű eredményei mellett azonban vasutunk műszaki fejlődése nem tartott lépést szocialista gazdálkodásunk általános fejlődésével, sőt találunk olyan területeket, ahol a műszaki színvonal romlott. Nem kell messzire menni a példáért: a felépítménycsere elégtelensége miatt nagymértékben megnövekedett a pályákban fekvő, negyven évnél idősebb sínek aránya, ami magában rejti a síntörések veszélyét. Vagy itt van a vontatott és vontató járműpark korszerűsítésének, számszerű növelésének elmaradása, ami a járműjavítás gyakoriságát, a javítási időtartam nagymérvű növekedését, járműparkunk elöregedését és gazdaságtalan üzemeltetését eredményezi.

Még szembetűnőbb ez a lemaradás, ha a magyar vasutak helyzetét a *Szovjetunió* vagy a népi demokratikus országok vasutainak fejlődésével hasonlítjuk össze. Ezekben az államokban a nagyraksúlyú teherkocsik gyártásával, a vasúti pályák és berendezések korszerűsítésével, a villamosítás fejlesztésével, a javítási technológia tökéletesítésével stb. különösen nagy haladást tettek az utóbbi években.

Többször szóltunk már arról, hogy vasutunk műszaki elmaradásának fokozódása esetleg azzal a következménnyel járhat, hogy a vasúti közlekedés akadálya lesz a többi termelési ágak, az ipar és a mezőgazdaság további fejlődésének, nem is szólva arról, hogy a vasút korszerűtlensége gyengíti hazánk védelmi képességét és biztonságát.

Ezért is fogadták a vasutas dolgozók különös örömmel, lelkesedéssel *pártunk Központi Vezetőségének 1955 novemberi határozatát a technikai haladás általánossá tételéről* a vasúton is. Eddig egyetlen párthatározat nem emelte ki ennyire döntő súllyal és részletesen a vasút korszerűsítésének szükségességét, a tennivalókat a modern ipari állam közlekedésének fejlesztésére, mint a mostani. Valósággal felrázta dolgozóinkat, új erőt adott pártunk segítsége. Nem kétséges, hogy ez az erő és lelkesedés kihatással lesz az őszi és a téli szállítási feladatok teljesítésére, az újító mozgalomnak újabb lendületet, minden eddiginél szélesebb lehetőséget nyújt.

„Lényegesen korszerűsíteni kell a szállítást — mondja a határozat. — *A vasútnál a gőzvontatás állandóan növekvő részét kell Diesel, Diesel-elektromos és elektromos vontatással helyettesíteni. Fokozni kell az önműködő vasúti biztosító berendezések alkalmazását. Jelentősen gépesíteni kell a vasúti rakodást és a pályafenntartást. Növelni kell az üzemen belüli szállítás gépesítését.*" És ezeket mintegy kiegészíti, alátámasztja az a rész, amely a gépgyártás részére ad útmutatást: *„Meg kell szervezni a mechanikus, hidraulikus és elektromos átvitelű Diesel-mozdonyok sorozatgyártását, elsősorban a 600 lóerős mozdonyét. Létre kell hozni a nagy teljesítményű Diesel-elektromos mozdonytípusokat. Tökéletesíteni kell a motorvonatok és az elektromos mozdonyok üzemszerű gyártását.*" Olyan perspektívák ezek, amelyeknek megvalósítása már a legközelebbi jövőben megkezdődik, olyan nagyszerű célkitűzések, amelyeknek eléréséért minden vasutas dolgozó tudása legjavával, vasutasbecsülettel, példás helytállással küzd.

A szocializmust építő társadalom termelésének célja a dolgozó nép jólétének állandó, folyamatos növelése. Ehhez azonban arra van szükség, hogy fejlesszük a népgazdaság termelő erőit, termelékenyebbé tegyük a munkát. A termelékenység növelésének fő eszköze a technika szüntelen fejlesztése. A műszaki színvonal emelése, vasutunk korszerűsítése tehát előrehaladásunk egyik kulcskérdése, a vasutasok életszínvonala emelésének záloga is.

A határozat gyakorlati megvalósulásáig és azután is nekünk, vasutasoknak a meglévő lehetőségek legjobb kihasználásával azon kell munkálkodnunk, hogy állandóan emeljük berendezéseink műszaki színvonalát, kihasználtságát, a termelékenységet. Vetkőzzük le a maradiságot, a görcsös ragaszkodást a megszokotthoz, a régihez. Ne háráltassuk bürokratikus módszerekkel az ésszerűsítések, újítások bevezetését. A pályafenntartásnál például az alázuzalékolásos fenntartás vontatottan hódít teret, a forgalmi és vontatási mozgalmak nem egyenletesen fejlődnek.

Minden eszközzel szerezzünk érvényt a technológiai előírásoknak, az utasítások pontos végrehajtásának a forgalomnál. A menetirányítók ne csak regisztrálják, hanem irányítsák a forgalmat. Meg kell javítani a pályafenntartás, az építés, a járműjavítás munkájának minőségét és technológiai fegyelmét. Sürgősen meg kell szervezni a műszaki intézkedési tervek végrehajtásának ellenőrzését. Szélesítsük ki a tapasztalatcsere-mozgalmat, ismertessük meg a dolgozókat a technika legújabb vívmányaival.

Minden egyes szolgálati helyen vannak olyan tartalékok, melyeket minimális beruházással hasznosítani lehet. Ezeket persze csak a dolgozók kezdeményezésére támaszkodva tudjuk feladataink elvégzésének szolgálatába állítani. A szolgálati vezetők munkáját is meg kell javítani. Több kezdeményezést, önállóságot várnak tőlük a dolgozók és nem azt, hogy minden kérdésben a felsőbb vezetőszervektől kérjenek és várjanak intézkedést.

A hiányosságok megszüntetése előkészület, hozzájárulás a vasúti szállítás korszerűsítéséhez. Kiküszöbölésük feltétlenül emeli a vasúti munka minőségét, segíti a szállítás költségének csökkentését.

Amikor arra törekszünk, hogy becsülettel elvégezzük az őszi és téli szállítási feladatokat, amikor igyekezetünk arra irányul, hogy balesetmentesen, menetrendszerint közlekedtessük vonatainkat, azt bizonyítjuk, hogy a párthatározat végrehajtását a magunk erejéből is biztosítani kívánjuk. Helytállásunkkal azt bizonyítjuk, hogy érdemesek vagyunk a támogatásra, vasutunk korszerűsítésére, életkörülményeink további javítására. Ehhez várják vasutasaink az eddiginél is magasabb színvonalon a vasúti pártbizottságok, a politikai osztályok irányító, ellenőrző segítségét, a szakszervezet, a szakvezetés eddiginél gyümölcsözőbb támogatását.

Ismertessük meg minden dolgozóval a határozat nagyszerű célkitűzéseit, a második ötéves tervben elérendő hatalmas távlatokat. Legyen minden vasutas a határozat végrehajtásának katonája saját munkaterületén. A lehetőségek felhasználása az egyén és a közösség elszakíthatatlan érdeke, a cél elérése minden becsületes dolgozó feladata. A korszerűbb vasút felépítésére törekvés, a technika korlátlan felhasználásának biztosítása legyen tetteink rugója, munkánk a megvalósítás előrelendítője.

Leleményesen, gondolkodva



Zsíros János többszörös újító, a MÁV Budapesti Felépítményi Vasanyagjavító lakatosa a pályakocsik oldaldeszkáinak vasalását U-vas helyett lemezből készíti. Eljárásával az évi megtakarítás 11 000 forint.

(Kovács Géza felv.)

Az őszi forgalom lendületével az éves tervek teljesítéséért

Landler Jenő születési évfordulójának megünneplésére készülünk

Egy hete jelent meg a *Szocialista Vasútértban* a *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozóinak felhívása a vasút dolgozóihoz, hogy jó munkával ünnepeljék meg a vasúti munkásság egykori nagy vezető egyéniségének 80. születésnapját. A felhíváshoz máris számos szolgálati hely csatlakozott.

Az Északi Járműjavító ÜV.

dolgozói magukévá téve a Landler Járműjavító kezdeményezését, az évforduló tiszteletére vállalták, hogy november 23-tól 30-ig *„Landler Jenő műszakot"* tartanak. A húsz budapesti üzem felhívásához tett csatlakozásukat úgy módosították, hogy *az eredetileg felajánlott december 15 helyett december 12-re befejezik éves tervüket.* A novemberi teherkocsi-javítási terv teljesítésén felül 12 teherkocsi futójavításával és három fővizsgás teherkocsi megjavításával járulnak hozzá az őszi forgalom sikeréhez. Az októberi három nagyjavításos gőzmozdony lemaradást november 30-ig pótolják. A novemberi motorkocsi főjavítás darabszám szerinti tervét 125 százalékra teljesítik.

A Hámán Kató fűtőházban

röpgyűléseken vitatták meg a Landler felhívását és egyhangúlag elhatározták a csatlakozást. Az utazószemélyzet vállalta, hogy a húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozás során felajánlott 7000 tonna szénmegtakarítást *még 200 tonnával toldja meg,* s így december 14-ig 7200 tonna szenet takarít meg. Száz elegytonnakilométer tervüket, amelynek teljesítését eredetileg december 20-ra vállalták, december 19-én befejezik. A mozdonybrigádok december 6. helyett már december 5-én elkészülnek évi kilométer-tervükkel. A fiókműhely december 20-ról egy nappal előre hozza éves terve befejezését, a kocsiműhely pedig két nappal előbb, tehát december 20. helyett már 18-án pontot tesz terve végére.

139 200 forint megtakarítását vállalták

a húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozás során a *Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói. A most megtartott szakszervezeti taggyűlésen elhatározták, hogy Landler Jenő születési évfordulója tiszteletére ezt az összeget december 31. helyett, már december 10-re megtakarítják. A balassagyarmati vonal kopott ívsíneseréit, valamint *Rákos* állomás szolgálati helyeinek bővítését ugyancsak határidő előtt végzik el, amivel a téli forgalom sikerét is szolgálják.

A Hídépítési Főnökség

dolgozói csatlakozásukban megfogadták, hogy negyedik negyedéves tervüket élüzem szinten teljesítik. Ezenfelül a Béke úti aluljárónál a terven felül vállalt három vágány alatti vasbeton műtárgy építését december 31-re befejezik. Győr állomás felvételi épületének munkálatai meggyorsítása érdekében terven felül négy ideiglenes híd beépítését is elvégzik, a harmadik negyedévi 4.6 százalékos tervlemaradást a negyedik negyedévben pótolják.

A szekszárdi pályafenntartási dolgozók megkönnyítik a szén útját

Szép és nehéz feladat jutott osztályrészül a Szekszárdi Pályafenntartási Főnökség dolgozóinak. Nem kisebb mint az, hogy *jó pálya biztosításával megkönnyítsék a nagymányoki szén útját a Sztálin Vasműhöz.* Hogy feladatuknak milyen derekasan megfelelnek, mutatja, hogy a harmadik negyedévben *elnyerték az élüzem címet.* Bátaszéktől Paksig, Sárbogárdtól Börgöndig jó fenntartással állandóan gondoskodtak a forgalombiztos pályáról. Negyedévi tervüket 120 százalékra teljesítették. A dolgozók között olyanok vannak, mint *Ernyes József* elvtárs, a *Szocialista Munkáért* érdemérem tulajdonosa és *Szőke Jánosné* kiváló dolgozó, hogy csak a két legjobbat említsük. A főnökségen virágzik az újító mozgalom, a negyedévi újítási terv teljesítése 200 százalékos. *(Ifj. Egri Péter leveléből.)*

Mátészalka nincs gyászban, sőt...

Semmi sem időszerűtlenebb most a mátészalkai fűtőházban, mint az ismert népdal, amely szerint Mátészalka gyászban van. Dehogyis van gyászban, régen érte ilyen öröm a dolgozókat, mint most: *élüzem lett a fűtőház.* Szép ünnepséggel ülték meg a nagy napot. Az ünnepség keretében a vezetőség valamennyi dolgozónak elismerését és köszönetét nyilvánította, de különösen *Derzsi Béla* mozdonyvezetőnek, aki 126 százalékos szénmegtakarítással járult hozzá a sikerhez, továbbá *Takács Lászlónak* és *Nánási Ferencnek.* Tizenhat dolgozó jutalmat, illetve sztahanovista oklevelet kapott.

Másik közismert mondást is megváltoztattak Mátészalkán, nevezetesen azt, hogy *a baj nem jár egyedül.* Itt most az a mondás járja, hogy *az öröm nem jár egyedül,* mert az élüzemcím feletti öröm mellett most még annak is örülnek, hogy *éves tervüket október 31-re befejezték* a mozdonykilométer-terv 105, a száz-elegytonnakilométer terv 109, a szénmegtakarítás 106 százalékos teljesítésével és ezzel eleget tettek a húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozás során tett vállalásuknak. *(Kricsfalussy György és Bokor Lajos leveléből.)*

Kocsijavítás 24 órán belül

A *pécsi fűtőház* kocsijavító műhelyének dolgozói örömmel jelentik, hogy *éves tervüket november 7-re jó minőségű munkával befejezték.* Annak köszönhetik ezt, hogy a műhely *24 óra alatt minden javítást kiad,* a középjavításra beállított kocsikat pedig 48 órán belül mindig visszaadja a forgalomnak. *Vincze Károly* műszaki főintéző, a kocsiműhely vezetője, *Serfőző József, Légrádi József* művezetők, *Siklósi Jakab* és *Maranics József* csoportvezetők helyes irányítással segítik a dolgozókat, akik közül *Müller József* kocsilakatos, *Makra Sándor* asztalos és sokan mások a legteljesebb elismerést érdemlik. *(Farkas István leveléből.)*

Kirakási csúcseredmény a miskolci igazgatóságnál

A miskolci igazgatóság területén állandóan nagy építkezések folynak, özönlik az építőanyag a városokba, az üzemekbe. A kohászati üzemek, a szénbányák ellátása is nagy feladatok megoldására készteti a vasutas dolgozókat. A dolgozók meg is felelnek ezeknek a feladatoknak, s egymásután érik el a jó eredményeket. November 12-én *a tervezett 2800 kocsival szemben 3004 kocsit raktak ki, ezzel kirakási csúcseredményt értek el.* A csúcs elérésében nagy része van *Horváth András* központi áruirányítónak, de jó munkájukkal hozzájárultak a központi áruirányítók is. *(Bakó János leveléből.)*

Már jelentkeznek az állomásbővítés eredményei

A *Székesfehérvár* állomáson folyó építkezések miatt a dolgozóknak sok nehézséggel kell megküzdeniök. De bátran és kitartással győzik le a nehézségeket. Annál is inkább nem vesztik el kedvüket, mert látják, hogy *az állomás bővítése segíti őket eredményeik fokozásában.* Az októberi terv-teljesítésen is meglátszott ez. A menetrendszerinti vonatindítást 117, a gőztartást 102, a fajlagos kocsimozgatást 106, a kocsitartózkodást 98, a tehervonatok terhelését 99, a kocsikifutást 124, a kocsikihasználást 111, a rakodási időt a leadásnál 109, a feladásnál 105 százalékra teljesítették. A terhelésnél és a kocsitartózkodásnál mutatkozó lemaradást a dolgozók az év hátralévő részében pótolni akarják.

„Kazincbarcika építéséért"

Berente szénpályaudvar dolgozói november 14-én ünnepi röpgyűlést tartottak. Azokat a vasutasokat ünnepelték, akik a legeredményesebben vettek részt Kazincbarcika építésében, segítették szocialista létesítményeink megvalósítását és ebből az alkalomból mellükre tűzhették a *„Kazincbarcika építéséért"* emlékérmet.

Pogány Dezső állomásfőnök helyettes méltatta azt a fontos szerepet, amelyet a vasút betölt új, szocialista építkezéseinknél és hangsúlyozta, hogy a pontos vasúti szállítás milyen jelentős mértékben járul hozzá nagy építkezéseink megvalósításához. A miskolci politikai osztály, valamint az igazgatóság képviselői további sikert kívántak az állomás dolgozóinak ahhoz a munkához, amelyet a Sajó-völgy nagy ipari üzemeinek építésében kifejtenek.

Az ünnepi hangulatú gyűlésen részvevő elvtársak vállalták, hogy a munkafegyelem megszilárdításával határidő előtt, *december 20-ig teljesítik negyedik negyedévi tervüket,* mert ezzel is hozzá kívánnak járulni a körülöttük levő hatalmas új üzemek munkájához.

Kovács László

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Hogyan valósult meg Záhonyban a szovjet síktolatási módszer alkalmazása?

Az elmúlt évek alatt hatalmasan megnőtt Záhony állomás forgalma és szinte teljesen átalakult. korszerű szolgálati hellyé fejlődött maga az állomás is. E fejlődés nélkül Záhony nem is tudott volna megbirkózni feladataival, de tévedés lenne azt hinni, hogy az állomás korszerűsítése egymagában elegendő volt a sokszorosára nőtt forgalom lebonyolításához.

A magyar vasút áruszállítása az 1938-as évhez hasonlítva, a felszabadulás óta háromszorosára nőtt, az utasszállítás pedig négyszeresre emelkedett. Ezek a számok mint cseppben a tenger, hatványozottan tükröződnek Záhony forgalmában. A vasút egésze az új feladatokat csak azért tudta megoldani, mert sikeresen alkalmazta a Szovjetunió tapasztalatait, átvette az élenjáró szovjet munkamódszereket. *Záhony állomás sikerei is nagy mértékben a szovjet munkamódszerek alkalmazásának köszönhetők.*

Valóban nincsenek meg az adottságok?

Másfél-két évvel ezelőtt sok panasz volt Záhonyra. A vonatokat késve, utasításelleneson állították össze, késve indították. A rossz munka csökkentette a dolgozók keresetét és károsan befolyásolta az egész igazgatóság munkáját. A szovjet síktolatással történő elegyrendezés alkalmazása sokat segített volna a bajon, de a záhonyiak hallani sem akartak az új módszer bevezetéséről és azt hangoztatták, hogy *adottságaik nem teszik lehetővé a megállásnélküli szalasztás alkalmazását.*

Sokáig a párt és szakszervezeti vezetők is osztották ezt a véleményt. A huzamos lemaradás a terv teljesítésében, valamint a megjelent párthatározatok és szakvonali rendeletek mégis arra késztették a pártszervezetet, hogy foglalkozzon a szovjet síktolatás bevezetésével.

Pártbizottsági értekezleten a kommunista aktívák és a szakvonali vezetők bevonásával megvitatták az új módszer alkalmazásának lehetőségeit. Ezt követően *síktolatási bemutatót rendeztek és mozgósították megtekintésére a dolgozókat.* A bemutató jól sikerült, bebizonyosodott, hogy *az új módszer alkalmazása ötvenszázalékos időmegtakarítással jár.*

A pártszervezet lelkesítő ereje, harca az újért győzelemre vitte a szovjet síktolatás alkalmazását Záhonyban.

A pártszervezet kezdeményezésére *a szakvonali vezetők feladati tervet dolgoztak ki az új módszer meghonosítására* és a részfeladatok végrehajtásáért felelősöket jelöltek ki. *Szücs* állomásfőnök és *Révész* állomásfőnökhelyettes az új módszer szakmai oktatásáért és a gyakorlat közbeni segítésért lettek felelősek. A párttitkár. Thurzó elvtárs és az agit.-prop. titkár a brigádtagokkal és a brigádvezetőkkel beszélgetett el a szovjet módszer jelentőségéről. Hasonló *pártmegbizatásokat kaptak a kommunista brigádvezetők és brigádtagok* is. Bevezették a munkakezdés előtti *„kommunista tizperceket"*, ahol a kommunisták a munka gyakorlati végrehajtását beszélték meg. E megbeszéléseken a mozdony-személyzet is részt vett.

Lépésről lépésre

Az új módszer alkalmazása kezdett tért hódítani. A fejlődés azonban hullámzó volt, mert állandóan változtak a brigádtagok. A párt-zervezet harcot kezdett a fluktuáció megszüntetéséért, a *„törzsbrigádok"* kialakításáért. Ennek egyik legfontosabb módszere volt az új brigádtagok nevelése, a vasút megszerettetése. Ez a munka is eredménnyel járt.

A brigádok lassan állandósultak, megszilárdultak

és megszülettek a *Szakács-* és a *Szalmás*-brigádban az első tartós eredmények. A sikerben nagy része volt a fűtőháznak, amely — az állomás párt- és szakvezetésével történt megbeszélés után — állandó személyzetet biztosított a tartalékokra.

Ma már Záhony állomáson széles körben, állandóan alkalmazzák a szovjet síktolatást.

az új módszer a mindennapi munka szerves részévé vált.

Sok helyen gyakori, hogy egy-egy új módszer néhány hónapi eredményes alkalmazás után elszürkül, az alkalmazás fokozatosan visszaesik. Hogy Záhony állomáson ez nem történt meg, az elsősorban a mozgalmi szervek érdeme. *A pártszervezet nagy figyelmet fordít a kommunista példamutatásra* és állandóan foglalkoznak a kommunisták a pártonkívüliekkel is. *Balatoni József* elvtárs például állandóan segíti az új módszer elterjesztését, rendszeresen megbeszéli a feladatokat a mozdony-személyzettel.

A pártszervezet ápolja a bírálat és önbírálat alkalmazását, elősegíti a jó javaslatok megvalósítását. Ennek eredménye az, hogy állandóan nő a termelékenység, csökken az önköltség és Záhony ebben az évben kétszer nyerte el az élüzem címet. A pártszervezet ismerteti a dolgozókkal a párt- és kormányhatározatokat, a szakszervezettel együttműködve harcol a Központi Vezetőség és a Minisztertanács közös levelében megjelölt feladatok végrehajtásáért. Ez eredményezi, hogy *a dolgozók állandóan újabb és újabb javaslatokat tesznek a technika fejlesztésére, a rejtett tartalékok feltárására.* Záhonyban most már állandóan javulnak az eredmények és lassan csak rossz álomnak tűnik az az idő, amikor állandóan elmaradtak a tervek teljesítésével.

Kurucz József,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Minden üzemrész képviseletet kapott

A *Dorogi Fűtőházban* idejében hozzáfogtak a szakszervezeti vezetőségválasztás előkészítéséhez. A bizalmiaknak és a népnevelőknek tíz nap állt rendelkezésükre a választás jelentőségének megmagyarázására. Munkájuk eredményes is lett:

a vezetőségválasztó taggyűlésen minden szabadnapos vontatási dolgozó és a fiókműhely egész személyzete megjelent.

Páva Mihály üzemi bizottsági elnök beszámolója alapos volt, őszintén tárta fel az eredményeket, hiányosságokat. A vita viszont elég lagymatagon folyt le.

Az új vezetőség *erősödést jelent* a régihez képest. A Dorogi Fűtőháznál sok kiváló dolgozó nő van, közülük többet beválasztottak a vezetőségbe. *Somogyi Veronika* vízvizsgáló, aki eddig mint bizalmi végzett jó munkát, most statisztikai felelős lett az üzemi bizottságban. *Markó Jánosné* csapvizsgálót nőfelelőssé választották.

A fiatalok is képviseletet kaptak

a vezetőségben: *Tamázi Frigyes* ifi mozdonyvezető példamutató, jó munkája elismeréseként a bérbizottság elnökeként vesz részt a vezetésben. Nagy örömmel fogadta a tagság a népszerű *Zentai József* művezető termelési felelőssé való megválasztását. Ezzel a tisztséggel a múltban mindig baj volt Dorogon, most jó kézbe került. Üzemi bizottsági elnökké ismét *Páva Mihály* elvtársat választották.

Általában sikerült kiküszöbölni azt a régi hibát, hogy a szakszervezeti vezetőség nem tükrözte az egész üzemet. Most minden üzemrész képviselve van egy-egy élenjáró dolgozóval.

Vasutasok a mezőgazdaságért

Az igazgatóságok területéről egymásután érkeznek híradások, amelyek arról számolnak be, hogy a vasutas dolgozók az őszi mezőgazdasági munkálatok során is eredményes segítséget nyújtanak a dolgozó parasztságnak.

A szombathelyi igazgatóság, az állomás és a fűtőház pártbizottsága azt a feladatot kapta, hogy *Bük* községet patronálja, segítse az ottani pártszervezetek munkáját. A politikai osztály irányításával a pártbizottságok megfeleltek feladatuknak, a kommunisták és pártonkívüliek közül sokan örömmel keresték fel Bük község dolgozó parasztjait. Egy-egy alkalommal

30—40 vasutas népnevelő látogatott el a községbe,

s a helybeli népnevelőkkel együtt, hetenként kétszer-háromszor is meglátogatták az egyénileg dolgozó családokat.

A dolgozó parasztok szívesen fogadták a vasutas népnevelőket, s a beszélgetések nyomán *mind többen kérték felvételüket a termelőszövetkezetbe.* A vasutas népnevelők lelkes, jó munkájának nagy része van abban, hogy

Bük termelőszövetkezeti község lett.

Celldömölk állomás és fűtőház népnevelői hasonlóan oroszlánrészt vállhatnak magukénak abban, hogy *Nagysimonyi községben 220 család lépett a nagyüzemi gazdálkodás útjára, s ezzel Simonyi a termelőszövetkezeti községek sorába lépett.* A celldömölki vasutasok azzal búcsúztak az új termelőszövetkezeti község parasztjaitól, hogy a továbbiakban sem feledkeznek meg róluk, mert csak akkor tekinthetik munkájukat teljesnek, ha

tovább dolgoznak a szövetkezet megerősítéséért,

a még egyénileg dolgozó parasztok meggyőzéséért.

Sok segítséget nyújtanak a celldömölki fűtőház dolgozói a *csöngei Dózsa Termelőszövetkezetnek* is. A szövetkezetnek sok nehézséget okozott az, hogy az állatok itatásához messziről kellett hordani a vizet. A fűtőház dolgozói *villanymotoros szivattyút szereltek a kútra,* amely így bőségesen ellátja vízzel az állatokat.

A fűtőházi pártszervezet vezetősége gyakran részt vesz a csöngei termelőszövetkezet taggyűlésein, pártvezetőségi ülésein. *Peteli* elvtárs, a fűtőház párttitkára kétízben pártnapot tartott a tsz-ben. Meghívták a tsz vezetőségét a fűtőház vezetőségi és termelési értekezleteire is.

A szegedi igazgatóság dolgozói szintén jó kapcsolatot építettek ki több termelőszövetkezettel. A pályafenntartás dolgozói a *pusztaszeri Petőfi* és a *zákányszéki Kossuth TSZ* részére tehénistálló terveket készítettek, ezenkívül a *Kossuth Termelőszövetkezetnek* négy lakóház terveit rajzolták meg, s ezzel 3400 forintot takarítottak meg a szövetkezetnek. *A hódmezővásárhelyi* pályafenntartási főnökség csillevágányokat fektetett le az orosházi *Vörös Csillag TSZ* területén. A könyvelőség dolgozói a *kisteleki Felszabadulás* és a *zákányszéki Kossuth TSZ*

számviteli és könyvelési munkálataihoz adtak segítséget.

A *békéscsabai Alföldi Kisvasút dolgozói a mezőgyáni gépállomás* világítási dinamóit szerelték fel.

Az anyagi segítségnyújtás mellett, mind erősebbé válik

a vasutas dolgozók politikai és kultúrnevelési munkája

a dolgozó parasztok között. *Szeged állomás* dolgozói a *forráskúti tsz* dolgozói részére *nemzetközi napot* tartottak, kultúrcsoportjuk pedig változatos műsorral köszöntötte a szövetkezet élenjáró dolgozóit. Hasonló kapcsolatban állnak Szeged rendező szertári dolgozói az *Új Élet* Termelőszövetkezettel. A *kecskeméti* forgalmi szolgálat dolgozói a kecskeméti *Béke TSZ*-t patronálják. Pártszervezetük rendszeresen részt vesz a szövetkezet pártszervezetének megbeszélésein, vezetőségi ülésein, a vasutas népnevelők gyakran felkeresik a szövetkezetben dolgozókat.

Sajátítsuk el az orosz nyelvet

Felszabadult hazánkban egyre olvasottabbá, egyre kulturáltabbá válik a dolgozó nép. Vasutasaink előtt is megnyíltak az iskolák, a tudományos intézetek, a technikumok és az egyetemek kapui. A vasutas fiatalokat és idősebb dolgozókat egyaránt nagy tudásvágy tölti el, mert tudják, hogy bővülő ismereteikkel nemcsak népük és hazájuk javát, hanem egyéni boldogulásukat is szolgálják.

Dolgozóink tudásvágyukat — a magyar nyelvű irodalom tanulmányozása mellett — elsősorban az orosz nyelvű irodalom tanulmányozásával elégítik ki. Ismert tény, hogy az orosz nyelvű irodalom olyan gazdagon és olyan nagy számban hozza létre mind a szépirodalom, mind a szakmai tudományos irodalom kiváló alkotásait, hogy azok mindegyikének lefordítása szinte lehetetlen. Tíz és tízezrek ismerkedtek meg az orosz nyelvvel azért, hogy eredetiben olvashassák Puskin és Tolsztoj műveit, hogy eredetiben tanulmányozhassák Lenin és Sztálin halhatatlan munkáit.

Az orosz nyelv ismerete megkönnyíti tájékozódásunkat a világban, mert közvetíti számunkra a világ minden nyelvén megjelent szépirodalmi és szakirodalmi alkotásokat, és lehetővé teszi azok megismerését.

Napjainkban már sok ezer munkás, értelmiségi, tudós és művész beszéli az orosz nyelvet, közöttük nagyon sok vasutas. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az orosz nyelv ismerete megkönnyítette sokak vasutas dolgozó számára is az elmélyülést egyes vasúti szakkérdésekben és ezzel munkájuk még eredményesebbé vált.

Ma már a dolgozók mind nagyobb tömege akarja elsajátítani az orosz nyelvet. Ezért szükséges, hogy a társadalmi és tömegszervezetek foglalkozzanak orosz nyelvtanfolyamok szervezésével.

Az Iskolánkívüli Orosznyelvoktatás Országos Bizottsága felhívással fordul az MSZT, az MNDSZ, a szakszervezetek stb. vezetőségeihez, hogy segítsék ezt a munkát. Biztosak vagyunk abban, hogy a felhívás megértésre talál majd és jó szervező munka révén a Magyar—Szovjet Társaság újabb ezreket fog hozzásegíteni az orosz nyelv elsajátításához.

Nemzetközi ÉLET

Új gép a sínhibák felfedésére a Szovjetunióban

A klevi pályafenntartási főnökség vezetője, *Ducsenko* elvtárs, két beosztott mérnök segítségével a sínhibák felfedéséhez eddig használt keresőkészülékre különleges kutatófejet szerkesztett, amely lehetővé teszi, hogy a sín hibáit ne csak a fejben és a gerincben, hanem a síntalpban is észlelhessék.

•

A barabinszki körzet villamosmozdony-színének dolgozói közül egyre többen érik el és haladják túl a napi kétmillió tonnakilométeres teljesítményt. Amíg szeptemberben a mozdonyok átlagos napi tonnakilométer-teljesítménye alig közelítette meg a másfélmilliót, a napi mozdonyfutás pedig az 590 kilométert, most szinte mindennapossá válik a napi kétmillió tonnakilométeres teljesítmény.

A dél-uráli körzet vasutasai számára a napokban indították el az első gördülő röntgenlaboratóriumot. Orvoscsoport járja be a vonalak állomásait és a helyi orvosok javaslata alapján készít a kivizsgálandó betegekről felvételeket.

•

A tömörítéses rakodás mestereinek száma egyre növekszik a Szovjetunióban. Az a céljuk, hogy minden vagonba egy tonnával több árut rakjanak naponta, mert ezzel — csupán az európai részen — naponta 150 vonat terhelésének megfelelő árumennyiséget tudnának továbbítani újabb gép, szakasz és szerelvény felhasználása nélkül. A cukorgyárak dolgozói is segítik a vasutasok versenyét és minden kocsiba 1,2 tonnával több cukrot raknak.

1000 kilométeres villamosítás az NDK-ban

A Német Demokratikus Köztársaságban a második ötéves terv során 1000 km vasútvonalat villamosítanak. A *Halle—Köthen*-vonal első szakaszán szeptember óta már villamosmozdonyok gördülnek. A villamosmozdonyok üzemeltetése igen gazdaságos. A tonna-kilométer alapján kiszámított üzemanyagszükséglet viszonya 1:3, ami azt jelenti, hogy a gőzmozdony a villanymozdony által elfogyasztott energiamennyiség háromszorosát használja fel. A villamosítás révén növekszik a sínek élettartama is. A vonalak alapos átjavítása csak három évenként szükséges. A villamosmozdonyok gyorsasága révén csökken a menetidő, a járatokat is sűríteni lehet.

Vonat — kísérőszemélyzet nélkül

A *londoni Liverpool* és *Paddington* állomások között harminc esztendeje közlekedik egy vonatkísérő-személyzet nélküli vonat, amely postacsomagokat továbbít. Ez alatt az idő alatt egyetlen baleset sem történt.

Angliában 1600 méter hosszú, folyamatosan hegesztett sínnel kísérleteznek. A síneket betontalpakra helyezik, gumialátétekkel és rugós rögzítőkkel kötik le.

A KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁGBAN



A paoki—csengtui vasútvonal építői részére izletes vacsorát készítenek a szakácsok.

Brazília

A brazíliai vasutasok IV. kongresszusán követelték a dolgozók, hogy országuk vegye fel a normális kereskedelmi kapcsolatot a világ összes országával. Tiltakoztak a brazíliai vasútaknak az amerikai monopóliumok alá rendelése ellen és követelték, hogy demokratikus alapokon földreformot hajtsanak végre.

Mexikó

A közelmúltban két, összesen kilenc tonna robbanóanyaggal megrakott teherautó ütközött össze egy vonattal a sorompóőr hibájából *Mexiko City* mellett. A karambolnak 65 halálos áldozata volt.

Egyesült Államok

Két nagy amerikai vasúttársaság közös megállapodás alapján megkezdte a kutatást atomerővel hajtandó mozdonyok szerkesztésére. Köztudomású tény, hogy maga az atomreaktor, ami az energiát szolgáltatja, csupán egy köbméter helyet foglal el és öt kilogramm uránium tüzelőanyag teljes évig elegendő egy mozdony meghajtására. A társaság máris talált kozott egy nehézséggel. Az egészségre káros sugárzások elhatárolására ugyanis a legkisebb méretű árnyékoló berendezés 200 tonna súlyú lenne. A másik kérdés: az atommozdony, gazdaságosság szempontjából legyőzné-e a Diesel-mozdonyt? A két vasúttársaság ezt a kérdést kutatja a legbehatóbban, hangoztatva, hogy csak abban az esetben kezdik meg az atommozdony tervezését, ha legyőzi a Diesel-vontatást — gazdaságilag.

Kanada

Kanada tizennégy hivatalosan el nem ismert vasutas szervezetébe tartozó 150 000 vasutas harcot indított munkabére felemeléséért és egyéb szociális juttatásokért.

Norvégia

Ünnepélyes keretek között vették át Norvégiában a brit vasutasok ajándékát: *Stephenson „The Rocket"* mozdonyának modelljét a norvég vasutak százéves fennállásának alkalmából.

Hollandia

A holland parlament előtt fekszik egy törvényjavaslat, amely vasúti balesetvizsgáló bizottság felállítását rendeli el. Az új törvény a balesetek kivizsgálásánál követendő eljárásokat és rendelkezéseket tartalmazza.

A vontatás tennivalói a tél küszöbén

Az őszi forgalom derekán vagyunk, a *vontatási szolgálat* hatalmas küzdelmet vív, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat nagyobb zökkenő nélkül teljesíthesse. A járműpark és a karbantartáshoz, az üzemeltetéshez szükséges anyagok mennyiségi, de főképp minőségi hiányosságai nagyon megnehezítik munkáját. E nehézségek közepette, a legnagyobb igénybevétel idején megjelent a látóhatáron a vontatási szolgálat legnagyobb ellensége: *a tél.* A hideg, a metsző szél, a hófúvás, a hosszú, sötét zimankós éjszakák, mind olyan tényezők, amelyek képesek megbénítani a vontatást, ha idejében nem készül fel a harcra.

Megoldott és megoldatlan kérdések

A tél küszöbén a legfontosabb *az őszi forgalom sikeres befejezése.* De a felkészülés ezenkívül még sokrétű, szerteágazó munkát követel. A felkészülésnek elsősorban a legfőbb érték, *a dolgozó ember védelmében kell* megtörténnie. Az egyik fontos kérdés, *a ruhaellátás megoldódott.* Dolgozóink megkapták téli ruhajárandóságukat, itt tehát általánosságban rend van. A továbbiakban mindent el kell követni, hogy a télen mostoha körülmények közé kerülő vontatási dolgozó kényelmesebb, emberibb helyzetben végezhesse munkáját. Ez nemcsak beruházási kérdés, hanem legtöbb esetben fenntartási munka, de főképp szervezés dolga. *Szív, emberszeretet és következetes akarat kell hozzá.* Amelyik szolgálati vezetőnél ez megvan, annak fűtőházában aggodalom nélkül nézhetnek szembe a közelgő téllel.

A fűtőházi kapuk, ablakok, fűtőberendezések már rendben vannak. Sajnos, nem egy fűtőháznál a rossz, becsurgó tetőzet miatt dolgozóink ki vannak téve a tél viszontagságainak. A tetőjavítás nem kimondottan vontatási feladat, de részben *vontatási mulasztás.* Mégpedig a fűtőházfőnökök és az igazgatósági IV. osztályok mulasztása. Ők engedték halogatni a javítást, nem harcoltak állhatatosan a javítás időbeni megkezdéséért és befejezéséért. *Nagyon gyorsan kell cselekedni, hogy idejében segítsünk, ahol kell.*

A téli felkészülés legdöntőbb feladata a vontató és vontatott járművek *jó karbantartása.* A tapasztalt, jólképzett, körültekintő személyzet, amely rendben tartja gépét, sikerrel száll szembe a legkegyetlenebb téllel is. Volt már alkalmunk látni és példaként állítani mindenki elé számos olyan vontatási dolgozót, aki szembeszállva a tél nehézségeivel, a magáénak vallott és jól karbantartott mozdonnyal rendes menetidővel továbbította kiterhelt vonatát. Szemünk előtt születtek ilyen hősök és a vontatás vezetőin múlik, hogy a feltételek biztosításával most is lehetővé tegyék ilyen hősök születését.

A reszortos-feladat nem típus-feladat

És itt külön kell szólnunk *a mozdonyreszortosok feladatairól.* A reszortos-feladat nem típus-feladat, hanem szívet, lelkesedést kívánó munka. A mozdonyreszortos a szakma iránti, de főképpen az ember iránti szeretetével lelkesen álljon az élre, szakadatlanul fejlessze tudását és szaktekintélyével segítsen, irányítson, neveljen. Vizsgálja rendszeresen a reszortjába tartozó mozdonyokat, biztosítsa a személyzet állandó beosztását. Tárja fel a gépek hiányosságait a személyzetnek és végeztesse el velük a kisebb karbantartási munkákat. *Hallgassa meg a személyzet panaszait és orvosolja azokat. Egyoldalú, méltánytalan vezénylést ne engedjen meg a személyzet rovására.* Egyszóval, vezetője legyen reszortjának.

Már most, a hidegebb idő beállta előtt meg kell szervezni *a fagyveszély elleni harcot.* Már most rendszeressé kell tenni a fagymentesítést a fűtőházba beálló mozdonyokon, különösen, ha a mozdony mosásra áll meg. A tél settenkedve, de gyakran hirtelen tör ránk. A gyakorlatlan, különösen az elsőteles mozdonyszemélyzetet tervszerűen, gyakran kell utazás közben kísérni és úgy kell vele kezeltetni üzem közben a mozdonyt, mintha az máris a legnagyobb fagyveszélynek lenne kitéve. A beosztást úgy kell készíteni, hogy a fiatal, tapasztalatlan dolgozó gyakorlott, tapasztalt dolgozóval kerüljön össze. Mindezért a fűtőházfőnök felelős.

A „rendes" személyzet

Idén *jobban állunk a szénnel,* mint az elmúlt években. Minőségileg azonban még mindig van kívánnivaló. *Takarékoskodni kell a darabos szénnel.* A szén mutatja meg igazán, ki a legény a szabályozónál, vagy lapáttal a kezében, a szén mutatja meg, melyik a jól karbantartott mozdony. Az a személyzet, amely karbantartja mozdonyát *„rendes"* személyzet. Az ilyen a szenet is kellőképpen tudja elkészíteni, úgy tüzel és utazik, hogy óvja kazánját. De nem is éri meglepetés, nem szenvedhet gőzfejlesztési kudarcot soha.

Szorosan a kazánkarbantartáshoz tartozik és jelentős befolyással van a mozdonyteljesítmény alakulására a *kazánvíz megfelelő minősége.* Nagyszerű, tudományos eljárásunk van az elemzéshez, határozott utasítást kap a személyzet a tennivalókra, mégis sokszor elhanyagolja ezt a kérdést. Pedig akármilyen jó szén van a szerkocsin, ha a kazánban rossz a víz, nincs menetidő, nincs teljesítmény, s még a közbiztonság is veszélybe kerül. Itt még igen sok a tennivaló.

Minden részfeladattal külön nem foglalkozhatunk, amiket említettünk is, csak a legfontosabbak közül valók. De, ha ezeket valamennyi vontatási dolgozó szem előtt tartja, *nyugodtan várhatja a legnagyobb ellenséget, a telet és biztos lehet benne, hogy le fogja győzni.*

AZ EGYENLETES RAKODÁSOK BIZTOSÍTÁSÁRÓL

Az őszi forgalom maholnap átfordul a téli forgalomba, s a jelenlegi helyzet azt mutatja, hogy adósságot viszünk át a téli szállítási időszakra. A cukorrépának alig 50 százalékát szállítottuk el, az olajos magvak szállítása csak egy-két hete indult meg, hátra van még a kukorica és a burgonya szállítása. A szállítások ütemének meggyorsítására figyelmeztet az is, hogy itt vannak a ködös, esős idők, amelyek megnehezítik a vasút és a fuvaroztató vállalatok munkáját.

A vasárnapi rakodások fokozása

Az őszi forgalom hátralevő időszakában *csak úgy tudjuk adósságainkat törleszteni, a szükséges kocsimennyiséget zökkenő nélkül biztosítani, ha egyenletessé tesszük a rakodásokat.* Legfontosabb feladat:

egyenletes rakodások bevezetése a hét valamennyi napján.

A *X. Országos Vasútüzemi Értekezleten Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter kijelentette: *„A vasút a rendelkezésére álló kocsiparkkal csak akkor lesz képes az őszi forgalmat lebonyolítani, ha a fuvaroztatók a munkaszünetes napokon elérik a hétköznapi rakodási szint 70—80 százalékát."*

A vasárnapi rakodások, annak ellenére, hogy a vállalatokat rendelet kötelezi a vasárnapi rakodások fokozására, még nem érték el a kívánt szintet, a százalékos arány az utóbbi időben is csak 50—60 százalék között ingadozott. A százalékos arányszámot csak úgy lehet javítani, ha főként *az építőanyagokat és mezőgazdasági termékeket szállító vállalatok vasárnap is végeznek rakodásokat.*

A *Központi Szállítási Tanács* ismételten határozatilag kötelezte a gazdasági tárcákat a vasárnapi rakodások fokozására. A határozatnak csak úgy lehet kellő foganatja, ha a szállíttató felekkel a legszorosabb a vasút kapcsolata. Ezért a szakszervezet termelési osztálya ugyancsak ismételt felhívással fordult a területi bizottságokhoz és az üzemi bizottságokhoz, hogy a kereskedelmi szolgálattal együtt

élénkítsék fel a komplexbrigád-mozgalmat,

ahol pedig még nincs komplexbrigád, ott sürgősen hívják életre.

A rakodások egyenletessé tételében, a rakodási idő csökkentésében, az éjszakai és munkaszüneti napokon történő rakodásokban csak ott mutatkozik számottevő javulás, ahol a pártszervezet, az üzemi bizottság, a szakvonali vezetés egyaránt mindent megtesz a komplexbrigád-mozgalom kiszélesítéséért: *Debrecen, Miskolc, Szerencs, Ajka, Pápa, Cegléd, Székesfehérvár* állomásokon az eredmények fokozatosan javulnak, ugyanakkor több súlyponti állomáson (pl. *Dorog, Lábatlan, Üröm, Püspökladány*) nincs érvényes komplexbrigád-szerződés, az üzemi bizottság ülésein egyáltalán nem foglalkoznak a rakodással.

A komplexbrigádok feladatai

Igen sok függ a megyei és járási tanácsok szállítási osztályai és a vasút kapcsolatától is. Jelentős segítséget nyújtanak a vasútnak *Pest, Baranya* és *Vas megye* tanácsai. Jól bevált a *debreceniek* kezdeményezése, ahol az üzemi bizottság és a termelési tömegmunka-bizottság 24 tagú

patronáló hálózatot

szervezett. A patronáló bizottság tagjai havonta látogatják a vállalatokat és kölcsönös segítséget nyújtanak a vasutat és a vállalatokat közösen érintő problémáknál. Különösen jelentős, hogy a komplexbrigád együttműködés megerősödjön azokon az állomásokon, amelyek *bányákat, építőipari és útfenntartó vállalatokat szolgálnak ki.*

Az egyenletes rakodás, a szombati és vasárnapi, valamint az éjszakai rakodások biztosítása, fokozása *az őszi forgalom hátralevő idejének döntő feladata.* A kereskedelmi szakszolgálat, a mozgalmi szervek — nem utolsósorban a területi bizottságok, amelyek eddig alig tettek valamit a komplex-kapcsolatok megszilárdításáért — az eddiginél sokkal jobban szerezzenek érvényt a KSZT határozatainak, képviseljék a komplexbrigádokban nagyobb súllyal és erővel a vasút érdekeit.

Pontos tájékoztatást a kocsihelyzetről

A kocsiintézésnél október közepén bevezették *a napi kétszeri létszámfelvételt.* Az új rendszer hadüzenet a ktg munkáját leginkább gátló szabálytalanságoknak. a *túlbiztosításnak, és a kocsiktól való mindenáron szabadulásnak.* Az állomások általában hajlamosak arra, hogy a kocsitartózkodási egységidő jó teljesítése érdekében a kirakott kocsikat nyomban továbbküldjék, akkor is, ha rövidesen maguknak lenne azokra szükségük. Arra is sok állomás kapható, hogy több kocsit igényeljen, mint amennyire szüksége van. Túlbiztosítja magát, ugyanekkor a másik állomásnak nem jut elegendő üres kocsi.

Ennek ellenszere a létszámjelentés: számadás az állomáson levő valamennyi kocsiról, amelyből csak

az aznapi szükséglet vonható le,

a másnapi igény már semmi esetre sem. A napi két létszámjelentés bevezetése óta javult a kocsiintézés, hiszen az új rendszernek számtalan előnye van a régivel szemben. Elsősorban az, hogy a 18 órai második helyzet alapján, tisztább képet lehet alkotni a kocsihelyzetben napközben bekövetkezett változásokról, több lehetőség van a lemaradások pótlására, mert már a napközben érkezett kocsik is figyelembevehetők. Ugyanekkor azonban az új rendszer megnövelte a ktg dolgát, megnehezítette munkáját, mert sem az állomási, sem a központi személyzet nem növekedett a munka szaporodásával arányosan.

Lássuk, mi a helyzet a budapesti igazgatóságnál, amely lényegében nemcsak saját területének kocsiellátását intézi, hanem a többi igazgatóság kocsihelyzetére is befolyással van, hiszen a fővárosi nagy pályaudvarokra fut be a legtöbb kocsi és innen küldik azokat szerte az országba. Azokon az állomásokon, ahol egy ktg-s dolgozik, *megosztott szolgálat* van és a szolgálat két része közötti időszak kiesést jelent a kocsiintézésben. A jelenlegi létszám mellett a nagy kocsitételek intézése, a bányák, nagyobb vállalatok számára rendben folyik, ez azonban annyira leköti a dolgozók minden idejét, és teljes figyelmét, hogy

valamennyi kocsimozgás állandó figyelemmel kísérésére nem jut elegendő idejük,

A végrehajtás két nagy pályaudvaron

Ferencvárosban általában *nem megy simán a végrehajtás,* mert az állomás vezetősége nem tartja súlyponti kérdésnek, nem fordít reá kellő gondot, nem biztosítja a ktg-szervezet zavartalan működését, nem követ el mindent a kocsielosztás pontos végrehajtása érdekében. Szolgálatátadáskor nem számoltatják el a szolgálatból lelépőket a kocsielosztás végrehajtásáról, nem vonják őket felelősségre az esetleges hibákért, a szolgálatot átvevőket pedig nem figyelmeztetik a kocsiintézés végrehajtásában reájuk váró teendőkre.

A keleti rendezőn és a személypályaudvaron egyáltalán nincs képviselete a ktg-nek. Éjszaka csak a nyugati gurítódombon van egy kocsiintézői tiszt. Rendelkezés esetén, vagy ha a személypályaudvarra vonat fut be, mindig le kell hívni a dombról. Nagymértékben megjavítaná a kocsiintézést, ha a keleti rendező és a személypályaudvar is kapna ktg-st. Átszervezéssel, átcsoportosítással feltétlenül gondoskodni kell erről, mert nem közömbös, hogy az ország legnagyobb forgalmú teherpályaudvarán miként folyik a kocsiintézés.

A másik nagy teherpályaudvaron, *Rákosrendezőn súlyponti* feladatnak tekintik a kocsiintézés végrehajtását, a kocsielosztásoknál nagy gondot fordítanak a jó minőségű munkára és akár a belföldi, akár az exportforgalomhoz intézett kocsik elküldését mindig biztosítják.

Aki a virágot szereti



Kegyes Antal győri főkertész Acstól Rajkáig látja el virágokkal az állomásokat.

(Kovács Géza felv.)

„Az újítómozgalom alapja a gépek szeretete"

Huszonötéves, de sokkal fiatalabbnak látszik. Az asztalán tornyosuló könyvek, jegyzetfüzetek, rajzok között olyan, mint egy érettségire készülő diák. Beszélgetésünk alatt nem egyszer nyílik az ajtó, a bejövők arcán látszik, hogy valami megbeszélni való hozta őket ide.

— *Mérnök elvtárs, a napokban beszéltünk a csapágyfémkötésekről... Gondolkoztam azon, amit a mérnök elvtárs mondott akkor...*

Jönnek *Várkonyi László* mérnökhöz a miskolci fűtőház dolgozói, ha valami újítási ötletük, javaslatuk van, munkaközben támadt észrevételük van, s Várkonyi elvtárs éppen úgy kerek, alapos választ ad az érdeklődőknek, mint mikor szakvéleményezésre terjesztik elé valamilyen újítás leírását.

Öt év a Szovjetunióban

— *Azt szeretném elérni, legalább fűtőházunk területén, hogy az újítások ügye mindenki ügye, közügy legyen, mint a Szovjetunióban tapasztaltam* — mondja *Várkonyi* elvtárs. A fiatal mérnök a Szovjetunióban végezte az ötéves vasútműszaki egyetemet, tavaly nyáron jött haza és azóta saját kérésére a gyakorlatban, a miskolci fűtőháznál hasznosítja tanulmányait, tapasztalatait. Több ládában hozta magával a szovjet vasúti szakirodalom legjelentősebb műveit, hazatérése óta is állandóan levelez a moszkvai egyetem magyar hallgatóival, akik elküldik neki az újonnan megjelent szakirodalmat.

— A gyakorlatban úgy tudom leginkább hasznosítani a Szovjetunióban szerzett tapasztalataimat — mondja a beszélgetés során — hogy igyekszem úgy bánni a dolgozókkal, ahogyan ott láttam. Itt a fűtőházban a 324-es sorozatú mozdonyok reszortosa vagyok és sikerült elérnem, hogy minden gépnek állandó személyzete van. A Szovjetunió fűtőházaiban alapelv, hogy minden gépnek saját személyzete legyen, mert a változó személyzetnek a gép vallja kárát. Ez így is van. Hiszen

a gépek karbantartása nemcsak a szakértelmen, hanem a szeretteten is múlik.

Aki szereti a gépét, az gondozza is, s az állandó gépet a dolgozó sokkal inkább magáénak érzi, mintha nem rendszeresen utazik vele. Megtanultam, hogy *a technika fejlesztésének, az újítómozgalom kiszélesítésének is a gépek szeretete az alapja.*

Várkonyi elvtárs, aki nemrégiben kapta meg a kiváló dolgozó jelvényt, nemcsak patronálója az újító mozgalomnak. Maga is *nemrégiben nyújtott be egy igen jelentős újítást a mozdonyok gőzzel való begyújtásáról.* A Szovjetunióban már kipróbált és széleskörben alkalmazott módszer szerint

a kazánt nem alátüzeléssel gyújtják be, hanem előbb gőzzel megfelelő hőfokra melegítik.

majd ezzel a hőfokkal egyező hőfokú melegvízzel töltik a kazánt, azután tovább folytatják a gőzbefuvatást, mindaddig, amíg a feszmérő 6—7 atmoszféra nyomást jelez. Ekkor kell csak alágyújtani a mozdonyt, amely már vonatra is járhat.

50 000 óra megtakarítást jelentő újítás

A tapasztalatok és a számítások szerint most a begyújtás 10—12 órát vesz igénybe egy-egy mozdonynál, az új eljárással ez az idő mintegy *három órára csökkenne,* vagyis minden mozdonynál 9—10 óra megtakarítás jelentkezne, ami évente legalább *50 000 mozdonyüzemi órát tenne ki.* (Tegyük hozzá összehasonlításul, hogy egy mozdony évi munkaóráinak összege 7000 körül van.) Az új eljárás semmilyen beruházást nem tesz szükségessé, a melegmosónál az eltávozó gőzt fel lehet használni erre a célra. A Szovjetunió Vasúti Tudományos Kutató Intézetének megállapítása szerint a gőzzel történő gyors kazánfelmelegítésnek semmiféle káros hatása nincs, sőt jobbak a feszültségi viszonyok, mint az alátüzelésnél.

— Nagy érdeklődéssel várom a döntést újítási javaslatom felett — mondja búcsúzóul Várkonyi elvtárs — mert úgy számítottam, hogy bevezetésével, a betüzelési idő megrövidítésével annyit nyerünk, mintha tíz új mozdonyt kapnánk. Egyébként javaslatomat október 20-án adtam be, s éppen ezen a napon kezdtem meg egy másik újításom kísérleteit. De erről majd legközelebb...

GYŰJTSÉTEK A VASAT!

A Minisztertanács határozata alapján november 15-én vasgyűjtő hónap indult az országban.

A vasgyűjtés eddig minden alkalommal jelentős eredményeket hozott. Ezekhez az eredményekhez jelentősen hozzájárult a diszisták és az úttörő fiatalok lelkes munkája. Most az őszi vasgyűjtés során is újabb nagy feladat áll előttünk kohóink nyersanyaggal való ellátásában.

Diszisták! Úttörők!

A DISZ Központi Vezetősége felhívással fordul hozzátok: járjatok elől a gyűjtésben, vigyétek ismét győzelemre a vasgyűjtés csatáját!

Szervezzetek vasgyűjtő brigádokat: kutassátok fel az eljekvő anyagokat és adjátok át a gyűjtőszerveknek. Tekintsétek a vasgyűjtést a diszisták becsületbeli ügyének, valósítsátok meg, hogy rend és tisztaság legyen az üzemekben. Ezzel a munkával is drága hazánk erősítését, szocialista iparunk fejlesztését segítitek elő.

A DISZ végrehajtó bizottságok szervezzenek versenyt a fiatalok és a DISZ-szervezetek között, s a legjobb eredményt elérőket a gyűjtőszervek segítségével jutalmazzák. Az országos vasgyűjtésben legjobb eredményt elért megyei DISZ végrehajtó bizottság és úttörőcsapat elnyeri a DISZ Központi Vezetőségének vándorzászlaját, s a vele járó jutalmat. Az egyéni versengés során dicsérő oklevelet, értékes tárgyi jutalmakat nyerhetnek a fiatalok, a legjobb úttörőket pedig a téli szünetben Budapesten vendégül látja a DISZ Központi Vezetősége.

Dolgozó és tanuló fiatalok!

Tevékeny munkával járuljatok hozzá a vasgyűjtés sikeréhez.

Előre a vas- és fémgyűjtő hónap sikeréért!

DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉGE

A szakszervezeti választások „első félidejének" tapasztalatai a miskolci területen

A miskolci igazgatóság területén lévő 115 üzemi bizottság közül hatvanegynél tartották meg eddig a szakszervezeti választásokat. A „félidő" alkalmas arra, hogy tanulságokat vonjunk le az eddigi választásokból, annyival is inkább, mert sok jelentős szolgálati helyen csak ezután kerül sor a választásokra, tehát ezeknek az üzemi bizottságoknak hasznosítaniok kell az eddigi tapasztalatokat.

Első: a jó előkészítés

A miskolci területi bizottság az eddig lezajlott választásokat megbeszélte a terület függetlenített ÜB elnökeivel és a területi bizottság munkatársaival. A hasznos megbeszélésen szóba kerültek azok a szolgálati helyek, amelyeknél

a jó előkészítő munka, a tartalmas beszámoló sikerült választást, a tagok aktivitását eredményezte.

A miskolci *Vasanyagjavítónál* a beszámoló lekötötte a taggyűlés részvevőinek figyelmét, mert a dolgozók problémáival, munka- és életkörülményeivel foglalkozott. A vezetőségválasztó taggyűlésen tizenketten szólaltak fel és többen bírálták a területi bizottságot, mert nem tartott elég szoros kapcsolatot üzemi bizottságukkal. *Szilvásvárad állomás* vezetőségválasztó taggyűlésén szóvátették, hogy a területi bizottság munkatársai már több mint egy éve nem jártak náluk.

A jó előkészítő munka eredményeképpen aktívak voltak a műhelybizottsági választások *Miskolc* és *Diósgyőr fűtőháznál*, a *Miskolci Járműjavítónál*, a vezetőségválasztó taggyűlések pedig *Mezőkövesd, Mezőkeresztes, Nyékládháza, Sátoraljaújhely, Kazincbarcika, Kál-Kápolna* állomásokon, *Hatvan pályafenntartásnál*. Jó patronáló munkát végeztek ezeken a helyeken a területi bizottság társadalmi aktívái. A helybeli pártszervezetek és szolgálati vezetők szintén sokat tettek a választások sikeréért. Az eredményhez sokban hozzájárult az is, hogy *a választási munkába bekapcsolták a termelésben élenjáró pártonkívülieket, a fiatalokat és a nőket.*

Az üzemi bizottságok általában ismerték a választási teendőket. Néhol azonban

nem az alapszabályoknak megfelelően történtek a jelölések.

Az alapszabály előírja, hogy 50—100-ig terjedő létszámnál hét rendes és négy póttagot kell a vezetőségbe választani, mégis előfordult, hogy 5+2 tagú listát terjesztettek a taggyűlés elé. A Járműjavítóban például az előkészületek során kiderült, hogy 13+5 tagú jelöltlistát szándékoznak előterjeszteni, holott alapszabály szerint 15 rendes és nyolc póttagból álló vezetőséget kell választaniok.

Több fiatalt az üzemi bizottságokba!

A választási szabály és

a szakszervezeti demokrácia legsúlyosabb megsértése

Putnokon történt, ahol *meg is kellett semmisíteni a választást.* Itt, miután létszáma miatt a vezetőségválasztó taggyűlés nem volt határozatképes, a szavazólapokat az urna mellé tették és másnap felszólították a szakszervezeti tagokat, hogy mindenki dobjon be az urnába egy lapot. A rossz előkészítés miatt az eddigiek közül hét helyen nem volt határozatképes a vezetőségválasztó taggyűlés, nem jelent meg a tagok kétharmad része, a többi között *Jászapáti, Monosbélen, Szuhakállón.*

Ezeken a helyeken a pártszervezetek, a szolgálati vezetők nem foglalkoztak a választásokkal. A példák azt mutatják, hogy ahol a szolgálati vezető a szakmai oktatásokon a szakszervezeti választásokról is beszél, ott a dolgozók sem maradnak közömbösek. Általános hiba volt hogy

a fiatalokat kevéssé vonták be az eddigi választásokba,

a 61 megválasztott ÜB vezetőségében mindössze 21 DISZ-tag van.

Választási műszak

Azokon a szolgálati helyeken, amelyeken csak ezután kerül sor a választásokra, máris *jó előkészületi eredmények mutatkoznak.* Különösen figyelemreméltó, hogy *a dolgozók nagyobb számban tesznek versenyvállalásokat a választásokra, mint eddig. Miskolc személypályaudvaron Jávor József és Hegyesi Tibor* kocsimesterek

választási műszakot kezdeményeztek,

Diósgyőr fűtőháznál Csontos László és Karika László brigádjai a vágányok közötti javítások elvégzésére tettek vállalást. A választási műszakhoz több mozdonybrigád is csatlakozott s az utazó és műhelyi dolgozók célul tűzték ki a jó téli felkészülést. a munkafegyelem megszilárdítását.

KITÜNTETÉS

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa Lelik György MÁV-főfelügyelőnek, a MÁV Vezérigazgatóság fegyelmi főelőadójának a Magyar Államvasutaknál kifejtett közel 35 éves kiemelkedő munkája, valamint 43 éves munkásmozgalmi tevékenysége elismeréséül a „Szocialista Munkáért Érdemérem" kitüntetést adományozta.

Parázs vita Dorogon a munkásvonatok késéséről

— *Mi tette szükségessé, hogy az őszi forgalom kellős közepén összehívjuk a mai értekezletet?* — kérdezte megnyitó beszédében *Lándor* elvtárs, a budapesti területi bizottság képviselője azon az ankéton, amelyet a TB és a budapesti igazgatóság közösen rendezett Dorogon *a személy- és munkásvonatok menetrendszerinti közlekedtetésével kapcsolatban. — Az, hogy nem hajtottuk végre a vasútüzemi értekezlet idevonatkozó célkitűzését és ez a mulasztás a budapest—esztergomi valamint az esztergom—komáromi vonalon egészen súlyos méreteket öltött* — adta meg a kérdésre a feleletet.

A nagy számban megjelent forgalmi és vontatási dolgozók közül ki-ki önkritikai készsége szerint *szemlesütve*, vagy *berzenkedve* fogadta a bírálatot. A berzenkedés azonban mindinkább elült, amikor *Sipos József* elvtárs, vonalbiztos beszámolójában fejükre olvasta, hogy a februárban hasonló ügyben megtartott legutóbbi értekezlet óta, amikor 20—30 százalékos volt a személy- és munkásvonatok késése, nemhogy javult volna az arány, hanem romlott, hiszen *most a vonatok 40—45 százaléka késik*, ami a jelenlegi enyhe időben semmiképpen sem indokolt. Kétségtelen, hogy az újpesti híd megnyitása, és az ezzel kapcsolatos építkezések megnövelték a forgalom feladatait. De ugyanakkor könnyebbé is vált a munka, hiszen az eddigi állomásközi közlekedést vonatjelentő térközőrhelyek létesítésével térközi közlekedéssé változtattuk át.

Dorog és Pilisvörösvár állomásokat kulcsrögzítős biztosító berendezéssel láttuk el, az óbudai vonalon kiépítettük az engedélykérő távíró vonalat, a forgalmi személyzet létszámát felemeltük, egyszóval *biztosítottuk a jó munka műszaki feltételeit.* A baj ott van, hogy *a késés már a kiinduló állomásokon kezdődik, a szerelvények késői beállítása miatt.* Elsősorban *Budavest-Nyugati pályaudvar* hibáztatható ezért, de a múlt hónapban *Komárom állomásról* is jött el személyvonat késői szerelvénybeállítás miatt. Feltétlenül szükséges volna — ami ma legtöbbször hiányzik —, hogy *a vonatvezetők a menetleveleket pontosan vezessék, a szolgálattevők a valóságnak megfelelő adatokat közöljenek a menetirányítókkal.* Helytelen menesztés miatt sok személyvonat késik főleg *Süttő, Neszmély, Tokod, Solymár, Pilisvörösvár* állomáson. Angyalföld és Óbuda, valamint Dorog—Tokod között *gyakori a helytelen tehervonati menesztés*, ami mindig a személy- és munkásvonatok megkésleltetését vonja maga után. *Rákosrendezőn közömbösen kezelik a személyvonatok kivagy bevonuló gépeit, ami szintén sok késés okozója.*

Bírálta az előadó az állomásvezetőket, mert maguk sem kezelik súlypontként a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetését.

Ki miben ludas?

Parázs vita indult a beszámoló felett. *Katona* elvtárs, (Komárom állomás) felhozta, hogy Esztergom és a dorogi fűtőház nem biztosít megfelelő gépet. *Csutora* István (Esztergom) azt kérte: a menetrendet úgy szerkesszék, hogy a szűk keresztmetszetet ki lehessen küszöbölni. *Gál* elvtárs, Esztergom állomás főnöke arra hívta fel a figyelmet, hogy Budapest-Nyugati állomás össze-vissza küldi a poggyászkocsikat, az árukezelők sohasem tudják, hol várják, és ez hosszú perc veszteségeket okoz. *Nagy időveszteség, hogy Esztergomból vissza kell menni a gépeknek szerelés végett Dorogra.* Angyalföldön és Óbudán általában a munkásvonatok előtt indítanak tehervonatokat, és ebből rendszerint vonatelverés lesz. *Páva Mihály* mozdonyvezető (Dorog fűtőház) arról beszélt, hogy a dorogi fűtőház által továbbított személyvonatok tíz éven keresztül mindig rendesek voltak, késések azóta vannak, amióta a Hámán Kató Fűtőház vette át a személyfordát.

Rá kell nyitni a szabályzót!

Somogyi elvtárs, Dorog állomás főnökhelyettese azt állította, hogy sok a vonalon a személyvonat. *Béres József* mozdonyvezető (Hámán Kató Fűtőház) tiltakozott az ellen a beállítás ellen, hogy minden bajnak az új híd az oka. Ez rövidlátó, maradi álláspont. *Csak a vak nem látja, hogy a híd üzembehelyezése óta javult a forgalom.* Baj ellenben, hogy *Óbuda nem megengedett módon használja a gépeket.*

Végül *Vágvölgyi* elvtárs az igazgatóság III. osztálya részéről tett bíráló megjegyzéseket. Nem beruházásokkal, hanem jelenlegi adottságaink felhasználásával lehet és kell biztosítani a menetrendet. Tény, hogy egyes vonatoknál *Újpesten* és *Aquincumban* fel kell emelni a tartózkodást, és ez meg is fog történni, a késések legnagyobb részének oka azonban nem ez, hanem *a menetokmányok hamis vezetése.* A szolgálattevők kényelmességéből és nemtörődömségéből sok időt vesznek igénybe a visszajelentések is. *Cáfolta, hogy felesleges vonatok lennének a vonalon.* Adatokat sorolt föl arra, hogy a híd megnyitása óta mennyivel jobbak lettek az utazás feltételei. *„Végre megvan a híd, kényelmesen lehet utazni, csak rá kell nyitni a szabályzót, és meg kell javítani a homokolót"* — mondotta.

Sipos elvtárs a válaszadás során megállapította, hogy *a sokszor forrpontig hevült vita, amelyből némileg hiányzott az önkritika, nem volt hiábavaló, hiszen sok hiba napvilágra került és megérte az eltöltött időt, mert kiderült, hogy a vonal dolgozói szívügyüknek tekintik a menetrend betartását és az értekezlet tanúságai alapján, remélhetőleg meg is valósítják azt.*

LANDLER JENŐ SZÜLETÉSÉNEK NYOLCVANADIK ÉVFORDULÓJÁRA

II.

Az 1918. júniusi nagy háborúellenes tömegmozgalom miatt letartóztatott *Landler* Jenőt szeptember végén a tömegek nyomására a kormány kénytelen volt szabadlábra helyezni. Szabadulása után tevékenyen résztvett a munkásság felfegyverzésében. S, amíg a szociáldemokrata párt hivatalos vezetősége szabotálta az „őszirózsás forradalmat", addig Landler a tömegek élén harcolt annak győzelméért. A magyar polgári demokratikus forradalom időszakában nem vállalt semminemű kormánytisztséget. Megmaradt pártembernek, munkásvezérnek, ellentétben a szociáldemokrata vezérekkel, akik tülekedtek a hivatalok, a kormánytisztségek után.

Landler a forradalom teremtette helyzetet kihasználva, nagy lendülettel látott a vasutasok egységes, osztályharcos szövetségének megteremtéséhez. Útmutatására a kategóriánként szervezett egyesületek november derekán tartott közgyűlései az egységes szövetségbe való tömörülés mellett foglaltak állást. Siker koronázta Landler és az élenjáró vasutasok másfél évtizedes küzdelmét: *Az egységes vasutasszövetség november 24-én megtartotta alakuló kongresszusát.*

Amikor november végén megalakult a kommunista párt, Landler a szociáldemokrata pártban maradt. Mélységesen elítélte ugyan Garami leplezetlen és Kunfi alig leplezett ellenforradalmi, proletárellenes politikáját, de még nem tudott elszakadni attól a párttól, amelyhez évtizedes harcok emlékei fűzték. Úgy gondolta, hogy a munkásosztály általa annyira óhajtott egységének helyreállítását jobban szolgálhatja, ha a régi pártban marad. Következetesen harcolt azért, hogy a szociáldemokrata pártban győzelemre vigye a baloldali proletárpolitikát, s előkészítse a két párt egyesülését.

Ekkor még nem értette meg, hogy az opportunizmussal való gyökeres leszámolás nélkül nem lehet megteremteni a proletariátus pártjainak elvi alapon álló forradalmi egységét. Később ő maga önkritikusan így értékelte e magatartását: *„A történelmi fejlődést akadályoztuk azzal, hogy mint marxisták, rabjai maradtunk a szociáldemokrata pártegység szentségének".*

A proletárdiktatúra kikiáltása előtt Landler nem csatlakozott a Kommunista Párthoz, de hűséges maradt a proletártömegekhez és a forradalom továbbfejlesztése érdekében a legtöbb kérdésben együtt dolgozott a kommunistákkal. Hitt a proletárdiktatúra közeli eljövetelében. Néhány nappal a proletárdiktatúra kikiáltása előtt, 1919 március 16-án a *Petőfi* szobornál tartott beszédében mondotta: *„A magyar ugaron a tavaszi szél sohasem súgta még biztatóbban proletárfülekbe, hogy „lesz még március"... Ez az utolsó március, amikor arról beszélünk, hogy lesz még egy március. Ebből a forradalmi aierből, (levegőből) amely Tokiótól Debrecenig és Debrecentől a túlsó Óceánig perzseli a régi világot, feltámad diadalmasan a világ proletárjainak a harmadik Internacionáléja, amely a világot felszabadítja... Fogadjuk meg, hogy a nagy harcban, ha nem is az elsők, de az utolsók sem leszünk."*

S amikor március 21-én a magyarországi proletariátus Lenin útját járva megteremtette az első magyar proletárdiktatúrát, Landler Jenő ott van a szocialista forradalom vezérkarában. A négy és félhónapos proletárdiktatúrának egyik kimagasló vezető egyénisége volt. Egy időben vezeti a belügyi és vasútügyi népbiztosságot. Szervezi a tanácsközigazgatást és irtóhadjáratot folytat a fel-felbukkanó ellenforradalmi mozgalmakkal szemben. Biztosítja, hogy a *Vasúti Direktóriumon* és *Vasutas Tanácson* keresztül



a vasutasok közvetlenül részt vegyenek a vasutak vezetésében. Javaslatára a Tanácskormány rendezte és lényegesen felemelte a vasutasok fizetését.

Kimagasló szerepe volt a Tanácsköztársaság forradalmi honvédelmében. Amikor május másodikán a munkáshatalom komoly veszélybe került — a cseh és román intervenciósok átmeneti sikereket értek el, a jobboldali szociáldemokraták a proletárdiktatúra megdöntésére készülődtek — Landler a kommunistákkal együtt a proletariátus mozgósítása mellett foglalt állást. A frontra ment és átvette a III. hadtest parancsnokságát. Ez a hadtest hajtotta végre a *Magyar Vörös Hadsereg* győzelmes északi hadműveleteinek nagyrészét. Ez a hadtest fogta vissza *Miskolcot, Kassát, Eperjest stb.*

Landler Jenő, aki nem volt katona, kitűnő stratégiai meglátásokkal és taktikai érzékkel rendelkező hadtestparancsnoknak, a proletárhadsereg igazi proletárparancsnokának bizonyult. Jól ismerte katonáit, bízott bennük, szerette őket. Ott volt közöttük az első vonalban a szuronyroham előtti percekben, s büszkén menetelt győztes proletárhadserege élén a felszabadított városokban. Megfontolt tanácsai, a győzelembe vetett hitének kisugárzása, humora, jókedve növelte tekintélyét katonái körében, akik rajongásig szerették. Landler hadseregszervező tevékenysége és hadserege kiváló szellemének elismeréséért a III. hadtest felvette a *„Landler hadtest"* nevet, s amikor az áruló Böhm Vilmos lemondott, a forradalmi kormányzótanács reá bízta a Vörös Hadsereg főparancsnokságát. Július végén katonái között a tiszai fronton érte a Tanácsköztársaság bukása.

A Tanácsköztársaság fennállása idején nem volt Magyarországon kommunista párt, Landler mégis a proletárdiktatúra fenntartásáért, megerősítéséért, védelméért folytatott harcban kommunistává érlelődött. A Tanácsköztársaság bukása után, amikor emigrációba ment, már magától értetődő volt számára, hogy a kommunista párt tagja lett. Nem volt fiatal ember, de fiatalos lendülettel törekedett a leninizmus elsajátítására. *„A leninizmus tanítására van szükség.* — hangsúlyozta — *hogy a nagyszerű forradalmi múltú, legyőzött magyarországi munkásság igazán magára találjon... a leninizmus nélkül a legnagyobb forradalmi múlt is csak emlékké válik... A forradalmi múlt... lényeges alkotó eleme a győzelmes jövőnek. De igazán lényeggé, a jelent átformáló segítő erővé, a mindennap harcait befolyásoló tényezővé, elevenül ható és hajtó erővé csak a leninizmus kohójában lesz".* Így vélekedett Lenin tanításairól a régi szociáldemokrata tömegmozgalom, a magyar forradalmi tömegmegmozdulások legjobb hagyományait képviselő Landler Jenő.

Forradalmi lelkesedésének egész hevével vetette magát a magyarországi kommunista mozgalom szervezésének munkájába. Ő az egyik legfontosabb alakja az illegális Kommunista Párt megszervezésének, a marxista—leninista ideológia elsajátításáért vívott harc első szakaszának. Landler elvtársnak kimagasló szerep jutott az első kommunista káderek kinevelésében.

Tevékeny szerepet töltött be a nemzetközi forradalmi munkásmozgalomban. A Kommunista Internacionálé ismert, kedvelt, népszerű harcosa volt. Résztvett a Kommunista Internacionálé III., IV. és V. kongresszusán s több kibővített végrehajtóbizottsági ülésén. Nemzetközi munkásmozgalmi tevékenységének elismeréseként *hamvait az Internacionálé VI. kongresszusa idején Moszkvában a Kreml falában helyezték el.*

Landler Jenő a magyar kommunista munkásmozgalom egyik kiemelkedő vezetője. Ama munkásvezérek közé tartozott, akik az emigrációs elszigeteltség éveiben is megőrizték kapcsolatukat a magyarországi ipari és mezőgazdasági munkásság tömegeivel. Az igaz forradalmár örök optimizmusával vívva és vezette a kommunisták harcait az ellenforradalom győzelme utáni évtizedben. Barátai és munkatársai „öreg"-nek nevezték, végtelen szeretettel és ragaszkodással vették körül a mindig derűs, mindig tréfáskedvű Landler Jenőt.

A felszabadult magyar vasutasok hálatelt szívvel gondolnak Landler Jenőre, születésének nyolcvanadik évfordulóján, mert megértik a szerves kapcsolatot a felszabadulás előtti évtizedek hősi harcai és mostani életük között. Úgy tekintenek rá, mint új életük kiváló kovácsára.

Gadanecz Béla

Vasutasok a Hernád völgyében

Felsőzsolcától Hidasnémetiig (II).

Szikszó büszkesége a pályamesteri szakasz. A vonalon ők végzik a legjobb és legolcsóbb munkát, az ő szakaszuk a legjobban karbantartott. Pedig 28 munkás helyett átlag 12—15 végzi el a feladatot. „Sajnos", kevés a munkaerő. A sajnost azért tettük idézőjelbe, mert *Oláh István* érdemes vasutas, pályamester elmondta, hogy azelőtt egy munkás helyére 60—70 jelentkező volt, nyomorúságban, munkanélküliségben éltek ezen a vidéken az emberek.

A felvételi épület új köntösben fogadja az utasokat. Ifjú *Krompák István* november 7-i vállalásának teljesítését hirdeti a frissen festett épület. Krompák elvtárs, DISZ-tag, azelőtt segédmunkás volt, most afféle mindenes, ügyeskezű, lelkes gyerek, így hát iparos hiányában maga vállalta el a munkát és nagyszerűen végezte el.

Jelenleg az állomás fő feladata a cukorrépaszállítás lebonyolítása. Mintegy harminc vagonnyi répa vár elszállításra, de naponta csak egy kocsi indul el — a gyár nem képes erről az állomásról többet elfogadni. Emellett raknak itt gyümölcsöt, zöldséget, tucatnyi környező falu megannyi áruját. Nagy a leadás is: cement, mész, tüzifa, tégla és más egyéb építőanyag érkezik cserébe a mezőgazdasági küldeményekért. A forgalom nagy, a rakterület kicsi (ez a többi állomás panasza is), de azért győzik a munkát és ez főként a három forgalmista érdeme. Egyedül a kútra panaszkodnak, amely eddig úgy-ahogy csurrant, amióta nagy költséggel kitisztították, éppen hogy cseppen. A kút sürgős segítséget vár.

Miért ácsorognak a vonatok?

Forró-Encs a vonal egyik legforgalmasabb állomása, mezőgazdasági centruma. Harminckét község, számos tsz, gépállomás, állami gazdaság, terményforgalmi vállalat tartozik ide, mintegy harminc kilométeres körzetből gyűlik össze a szállítandó áru. A vasutasok igyekeznek, mégis gyakoriak az órás vonatácsorgások. Azelőtt Halmaj vonattalálkozó állomás volt, de a háború alatt felszedték a harmadik vágányt. Azóta már újjá akarták építeni, helyben volt a vasbetonalj, Szikszón a sín, de építés helyett elszállították máshová az anyagot. Emiatt a Szikszó—Forró-Encs közötti 20 kilométeres szakaszon nincs kitérő, de van vonatácsorgás. Az ácsorgáson kívül gyakori a tolatós tehervonatok túltartózkodása. Ezen segítene egy csonkavágány építése.

Az állomás személyforgalma is jelentős. Naponta 600—700 utas fordul meg az állomáson. A várótermek tiszták, frissen festettek, a világítás jó és a fűtéssel sem lesz baj. Növelné az utasok igényeinek kielégítését egy szép Utasellátó pavilon. Hely lenne számára és a nagy forgalom a gazdaságosságát is biztosítaná.

A Hernád völgye utunk további szakaszán már összeszűkül, jobbra-balra dombok, hegyek szegélyezik a látóhatárt, a vasúti töltés patakokat szel keresztül. A vonal valamennyi hídját, áteresztét a menekülő fasiszták annakidején felrobbantották. Az újjáépítést a Hídépítési Főnökség encsi építésvezetősége végzi. Tizenhat híd és áteresz újjáépítése folyik, melynek összhossza mintegy száz méter. A munka jó ütemben halad, eddig négy lassújelet, ez év végéig pedig újabb kettőt szüntetnek meg. A hidak betonozásánál gondos munkával, új módszer alkalmazásával elérték, hogy a betonkötés 28 napos határidejét 21 napra csökkentették. Ezzel az eljárással hét nappal a határidő előtt szüntettek meg két lassú jelet.

Utunk *Hidasnémetiben* ér véget. Az állomás jelentősége az utóbbi években hatalmasan megnőtt. Hidasnémeti határállomás, itt történik a vámkezelés és számos vonat rendezése is. Az állomásról naponta egy irányvonatot is indítanak az ország belseje felé. A forgalom éppen kétszerese a tervezettnek, sokszorosa a háború előttinek és lebonyolítása lelkes, szervezett munkát követel.

Komplex-brigád szerződés kellene

A csehszlovák elvtársakkal jó az együttműködés, de lehetne még jobb, még gyümölcsözőbb, ha komplexbrigád szerződés segítené. Ilyen szerződés már volt, jól bevált, mégsem újították fel és most már évek óta szünetel. A vasúti főosztály segítségével újjászülethetne a komplex-brigád szerződés.

A dolgozók csatlakoztak a húsz budapesti üzem felhívásához és vállalták, hogy a tervet határidő előtt befejezik, elnyerik az élüzem címet. A kereskedelem magasan az élüzemszint felett teljesíti tervét. A kocsikihasználás 104 százalék helyett 119,3 százalék. A forgalom azonban elmaradt vállalásától: a kocsitartózkodás 103 helyett 97,2 százalék, a fajlagos kocsimozgatás 111 százalékos élüzem szintjét pedig csak 102,3 százalékra teljesítették október első dekádjában.

A harcot azonban nem adták fel. A lemaradás jobb eredmények elérésére serkenti őket. Megvannak győződve arról, hogy vállalásaik reálisak, teljesíthetők és éppen ezért bíznak abban, hogy a munkaverseny fokozásával, közös erővel teljesítik adott szavukat.

Bánki Géza

VITA:

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

Előljáróban azt szeretném leszögezni: szakszervezeti munkánkban egy pillanatra sem szabad megfeledkeznünk arról, hogy *a szakszervezet pártunk előiskolája*. A szakszervezet neveli és tanítja a dolgozókat pártunk politikájának megismerésére, ösztönzi őket a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtására, a pártunk által elénk tűzött feladatok megoldására.

Számos példa bizonyítja, hogy a szervezetlen dolgozók nehezebben tudják megérteni pártunk politikáját, elmaradnak a fejlődésben, nem látják mindennapi munkájukban a dolgozók egész társadalmának egységes célját, a szocializmus felépítését, ezért a legkisebb nehézség is könyebben megtorpantja őket.

Az egyéni és közösségi érdek

Nálunk a szervezett dolgozók sokszor hangot adnak annak az észrevételüknek, hogy a szervezetlen dolgozók nem éreznek elég felelősséget a közösség érdekei iránt, a kötelességérzet nem olyan magasfokú bennük, mint amilyent nagy feladataink mindenkitől megkövetelnek.

Különösen szembetűnő a politikai elmaradottság, a szűk látókör azoknál a szervezetlen dolgozóknál, akik irányító, középvezetői beosztásba kerülnek. A vezetők feladata, hogy neveljék, oktassák is beosztottjaikat, magyarázzák meg a munkaverseny fontosságát, a vállalások teljesítésének horderejét, világítsák meg a bel- és külpolitikai eseményeket, buzdítsanak a munkafegyelem megszilárdítására, az ellenséges megnyilvánulások leküzdésére. Hogyan tud ennek eleget tenni az olyan dolgozó, az olyan vezető, aki kirekeszti magát a fejlődésből, a tanulásból, nem szélesíti ismeretkörét? Vagy sehogyan, vagy — ami még rosszabb — téves, nemegyszer káros irányban befolyásolja beosztottjait, helytelen nézeteket plántál el bennük. Vagy előáll az a visszás helyzet, hogy a beosztottak nevelik, tájékoztatják vezetőjüket, mint állomásunkon is láttuk ezt *Lipök József* tolatásvezető brigádjánál, ahol a brigád tagjai mind szervezett dolgozók, csak a brigádvezető nem tagja a szakszervezetnek.

Sokszor olyan formában is felteszik dolgozóink a kérdést: vajon egyesek azért nem akarnak szakszervezeti tagok lenni, mert nem akarják vállalni a tagsággal járó kötelezettségeket? Bizony, sokszor tapasztaltuk, hogy szervezetlen dolgozók a legkisebb áldozatvállalást is elhárítják maguktól; de az első helyen vannak, amikor jogaik — sokszor csak vélt jogaik — érvényesítéséről van szó.

A szakszervezet a párt előiskolája és iskolája az öntudat, a kötelességérzet fejlesztésének is. Ha a dolgozók megismerik a szakszervezet szerepét szocialista társadalmunk építésében, akkor jobban megismerik a maguk szerepét is ebben az egész társadalmat átfogó munkában és világosan fogják látni, miért kell szervezett dolgozónak lenni.

Görény Gyula
ÜB-elnök, Záhony-állomás

Tizedszer is megválasztották



Nagy II. Ferenc elvtársat, a Debreceni Járóműjavító dolgozóját munkatársai tizedszer választották meg szakszervezeti bizalminak. Nagy elvtárs 1945 óta viseli ezt a tisztséget, munkatársai örömére és megelégedésére.

Mivel foglalkoznak a Vasúti Tudományos Kutatóintézetben?

A *Vasúti Tudományos Kutatóintézet* munkatársai hosszú évek alapos munkájával oldanak meg egy-egy feladatot. A vasút tudományos problémáinak megoldásán kívül a kutatóintézet munkatársai a közúti- és vízi-szállítás tudományos kérdéseivel is foglalkoznak. *Legfőbb céljuk a vasúti szállítás önköltségének csökkentése és a termelékenység emelése.* Olyan eljárásokat, technológiai módszereket dolgoznak ki, amelyeknek alkalmazásával jelentős segítséget nyújthatnak a végrehajtó szolgálat dolgozóinak.

Az intézet munkatársai a többi között tudományos számítási módszert dolgoztak ki a vontató járművek üzemköltségének meghatározására, a műszaki szénnormák kiszámítására.

Ragasztott talpfák

A vasút talpfaszükségletének fedezésére *ragasztott talpfákkal kísérleteznek.* Fa-hulladékanyagból, különleges eljárás segítségével talpfát préselnek. A ragasztott talpfa anyaga tömörebb, mint az általánosan használt talpfáé és élettartama jóval hosszabb. *Kelenföldön* az egyik kitérőcsoport alá már ilyen talpfákat helyeztek. A kísérletek azt bizonyítják, hogy a kutatók számításai helyesek voltak. Nemsokára nyíltvonali pályába is beépítenek ragasztott talpfákat. Kidolgozták a használt talpfák *regenerálásának módszerét* is. A használt talpfákat ruggyantával kezelik, a hiányokat alátétlapokkal egészítik ki. A talpfa mesterséges bevonatot kap, amely megvédi a kopástól.

Érdekes módszert dolgoztak ki a tolató tehervonatok összeállítására. Kiszámították, hogy hogyan lehet kevés vágányon, kevésszámú lökéssel a vonatokat a leggazdaságosabban összeállítani. Ezzel növelik a vonatok utazási sebességét, megrövidítik a kocsiforduló idejét. A módszer kocsiórában évi 5,5 millió forint megtakarítást jelent.

A gazdaságtalan szállítás ellen

Megállapították, hogy a gazdaságtalan fuvarozások évente 245 millió forint veszteséget okoznak népgazdaságunknak. A kutatók foglalkoznak a gazdaságos szállítási módszerek kidolgozásával és remény van arra, hogy ezt az összeget jelentősen csökkentjük kutatásaik alapján.

A kutatóintézet tudományos munkatársai szoros kapcsolatot tartanak a végrehajtó szolgálat dolgozóival. Rendszeresen járnak az állomásokra, előadásokat tartanak a vasutas dolgozók előtt és közösen megbeszélik a problémákat. Az állomásokon kapacitásvizsgálatot tartanak, keresik, hogy hogyan lehet növelni az állomások, rendezőpályaudvarok teljesítőképességét. A vontatási szolgálatot újfajta dugattyúgyűrűk prototípusának megalkotásával segítik, ami jelentős szénmegtakarításra nyújt lehetőséget. Foglalkoznak a csapágyak kenésének kérdésével, a tengelyágyak áttervezésével, hogy minimálisra csökkenthessék a hőnfutások számát.

A Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkájának egyik része a vasút munkásmozgalmának kutatása. Jelenleg olyan összeállításon dolgoznak, amely magában foglalja a vasút munkásmozgalmát a századfordulótól a tanácsköztársaság leveréséig.

Olvasd, terjeszd a NÉPSZAVÁT

Levelezőink írják

Ki vállalja a felelősséget?

Az egész vasút területét mi látjuk el oxigénnel. Naponta 300—400 palackot rakodunk. A rakodóhely betonalapzata feltört és ezt termelési értekezleten már nagyon sokszor elpanaszoltuk. Irtunk a pályafenntartási főnökségnek is. A főpályamester elvtárs itt volt, megnézte és megígérte, hogy rendbehozzák. Azóta hónapok teltek el s a lyukakból gödrök lettek.

Csak azt szeretnénk megkérdezni, hogy vajon ki vállalja a felelősséget, ha esetleg egy dolgozó kitöri a lábát? Félő, hogy az illetékesek „türelme" balesetet teremt.

Szoráth Erzsébet
raktárkezelő,
Landler Jenő
autószertár

Csak jóakarat kellene

Állomásunkon általában 12—24-es fordulószolgálat van. A forgalmi szolgálattevők közül egy lakik helyben, ketten vidékről járnak be. *Ribics Ilona* főtiszt, érdemes vasutas *Szigetváron* lakik és az éjszakai szolgálat után csak délután két óra után ér haza.

Ezen az áldatlan állapoton lehetne segíteni egy túrcserével, de úgylátszik ezt nem tudja megoldani az állomás saját hatáskörében, ezért kérjük a segítséget.

Kékesi Lajos
Szentlőrinc állomás

Még a tél beállta előtt...

Baján a vonatkísérők, kocsirendezők és kocsivizsgálók helyisége előtti téren egy körülbelül 50 centiméter magas munkapadon kitérő hever. A felsorolt helyiségeket csak a kitérőn keresztül mászva lehet megközelíteni. Naponta 94 dolgozó ötször-hatszor elvégzi ezt a tornamutatványt. Gondoljuk el, milyen veszélyes ez, különösen síkos időben. Kérjük, hogy még a tél beállta előtt vigyék el az október óta itt heverő kitérőt.

Augusztusban *Borsodi* igazgató elvtárs utasította a pályafenntartási főnökséget, hogy a vonatkísérők és kocsirendezők helyiségében szereljék fel a mosdót. Az épület előtt pár méterrel húzódik a vízvezeték-hálózat. A munkálatokra megvolt a hitel is, mégsem hajtották végre az igazgató elvtárs utasítását. Reméljük, hogy ezt a panaszunkat is orvosolják.

István István
ÜB-elnök,
Baja állomás

Adminisztrációs hiba

Lakásom — még a múlt télen — csőrepedés következtében beázott. A konyhában az egész vakolat lejött. Tavasszal kértem az épületfenntartási főnökséget, hogy hozassa rendbe lakásomat. Júniusban választ kaptam, hogy a festést elvégeztetik. Azóta többször sürgettem a munka végrehajtását. Siklósi és Tóth elvtársak el is jöttek lakásomra, mindketten megállapították, hogy a festés sürgős, de sajnos, ezzel sem értem sokat. Augusztusban ismét ígéretet kaptam Tóth elvtárstól, hogy szeptember végén megkezdik a munkát, de még októberben is csak előirányzat maradt. Ekkor az épületfenntartási főnök elvtárshoz fordultam, aki megmagyarázta, hogy egy kis adminisztrációs hiba miatt késik a festés, de ne aggódjak, mert november elején rendben lesz a lakás. Most, amikor levelemet írom, november 14 van.

Azt hiszem, most már itt az ideje az ígérgetések beváltásának.

Lengyel Ferenc
X., Korponai út 9.

Fuvarokmány-elhurcolásért — részkártérítés

Az őszi forgalom kellős közepén mind több a kocsirakományú küldemények számadáselválasztása. Az igazgatóságok a vonatkísérő telepállomásokon különös gonddal küzdenek a számadáselválasztások ellen. Sajnos, ennek ellenére — egyes vonatvezetők felületes, kapkodó munkája, az egyeztetés hiánya miatt — sok hiányzó, illetve fölös kocsirakományú küldeményt jelentenek hozzánk. Szolgáljon figyelmeztetésül az alábbi eset.

Kovács István Miskolc honállomású vonatvezetőt — aki szeptember 13-án a 475. számú vonattal közlekedett, Hatvan állomásra hurcolta a Sajókaza—Békéscsaba rendeltetésű 239 467 számú kocsi fuvarokmányát — húsz forint részkártérítésre köteleztük. Az elhurcolás a küldeménynek többnapos késést okozott, valamint indokolatlan kocsiácsorgást idézett elő.

A vonatvezetők nagyobb része gondos, jó munkát végez, segíti az őszi forgalom sikerét. Azok pedig, akik hanyagul, felületesen végzik munkájukat, vegyék fontolóra, hogy érdemes-e fizetésük egy részét részkártérítésre fordítani.

Szilágyi Sándor *BVKH.*

Mégegyszer az újítási javaslatok elbírálásáról

A *Szocialista Vasútért* 38. számában olvastam *Az újítási javaslatok elbírálásáról* című cikket, s ez arra késztet, hogy egy kis ismertetőt állítsak össze az újítóbizottságok tevékenységéről néhány újítási javaslatom sorsának tükrében.

Több elutasított javaslatom után egy tévedésből, idegen név alatt került az újítóbizottság elé. Az újítást elfogadták, díjazták, s ez tápot adott már csüggedő újítókedvemnek. Ámde... 1954 decemberében kétszeri fellebbezés után elfogadták egyik újításomat és megállapították, hogy a megtakarítás összege 12 150 forint, ezért 536 forint újítási díj jár. Kaptam is — 200 forintot, első részletként, holott az újítás bevezetésénél az 50 százalékos megtakarítás azonnal nyilvánvalóvá vált.

Nem fogadták el, de bevezették

Egy nyomtatványmódosító újításomra (beadva 1952. szeptemberében) azt a választ kaptam, hogy a régi nyomtatvány megfelelő. Egy év múlva mégis csodálkozással láttam, hogy a nyomtatványt az általam javasolt alakban bevezették. Panasszal fordultam az I/5 osztályhoz, ahonnan máig sem kaptam választ, viszont — nyilván, hogy elhallgattassanak — kiutaltak 50 forintot.

Volt egy javaslatom (beadtam 1952. november 3-án), amelynek elbírálásánál kértem, hogy én is jelenhessek meg a bizottság előtt. Nem csekély meglepetésemre a „bizottság" 1, azaz egy tagból állott, aki határozatilag kijelentette, hogy újításomat nem fogadja el. Érveimet meg sem hallgatta, pedig meg akartam magyarázni, hogy felfogásom szerint újításommal meg lehetne szüntetni az űrjegyekkel, utánfizetési bárcákkal, elszámolójegyekkel stb. való visszaéléseket, ami népgazdasági szempontból is igen jelentős.

Tárgyilagos bizottságot

Nem akarok több esetet említeni, a hosszadalmas elbírálásokról, bürokratikus huzavonákról nem is szólva, csak még egy javaslatomnak kérek helyet. Sürgős szükség lenne egy önzetlen, tárgyilagos, komoly szakértőkből álló újítási bizottságra, és arra, hogy a „bizottság" ne egy emberből álljon. A bizottság ne azt nézze, hogy ki adta be a javaslatot, ne az legyen a legfőbb gondja, hogyan lehetne azt elutasítani, vagy ha már kénytelen elfogadni, ne kutasson érvek után a díjazás lecsökkentésére. Az újítóra igen megnyugtató lenne, ha javaslatának tárgyalására minden esetben meghívnák őt is. Így mindjárt a tárgyaláson pótolni lehetne az esetleges fogyatékosságokat.

Kövér Jenő
Budapest-Kelenföld állomás

Ifjúsági élet

LEVELEK A SZOVJET KOMSZOMOLISTÁKTÓL

Néhány hónappal ezelőtt vasutas Komszomol-küldöttség járt hazánkban. A küldöttség tagjai forró barátságot kötöttek a magyar vasutas-fiatalokkal. A két ország fiataljai ajándékokat is cseréltek. A komszomolisták és a diszesek között a búcsú után sem szakadt meg a kapcsolat. Az utóbbi hetekben 45 levél érkezett a komszomolistáktól a vasút különböző szolgálati helyein dolgozó DISZ-szervezeteknek.

A *gorkiji* vasút igazgatóság *Kirov* fűtőházának komszomolistái levelükben *Békéscsaba* fűtőház diszeseinek köszönték meg az ajándékokat és számoltak be munkájukról, eredményeikről.

Drága elvtársak és barátaink! — kezdik levelüket. — *Forró hálánkat fejezzük ki ajándékaitokért, amelyeket megkaptunk, s amelyet mi a Szovjetunió s a Magyar Népköztársaság fiataljai barátsága szimbólumának tekintünk.*

Mi nagy figyelemmel kisérjük a fiatal vasúti dolgozók, de valamennyi fiatal életét, tevékenységét. Minden egyes munkasiker, munkaeredmény megörvendeztet bennünket, mert ezek a haza felvirágoztatását, a népek közötti béke megszilárditását szolgálják. Fűtőházunk fiatalsága is tevékenyen részt vesz a szocialista munkaversenyben és szép eredményeket ér el.

Az Össz-szövetségi Vasutas Nap hagyományos ünnepét munkavállalással köszöntöttük. A fiatal komszomolista mozdonyvezetők összesen öt brigád felajánlotta, hogy havonta legalább 175 túlsúlyos vonatot továbbit és terven felül legalább 50 000 tonna árut fuvaroznak el. Minden mozdonynál havonta legalább három százalék tüzelőanyagot takarítanak meg és a két mosás közötti futás idejét 5500 kilométerre emelik. Az utazási sebességet 1,5 kilométer-órával növelik, s mozdonyonkint legalább 500 rubel megtakarítást érnek el.

A fiatal mozdonyvezetők a vállalásukat túlteljesitik. Pjotr Sarapov egy hónap alatt 12 túlsúlyos vonatot vezett, 12 tonna tüzelőanyagot takarított meg. Hasonló eredményeket értek el Vaszilij Roszljakov, Valentin Afonaszjev, Viktor Boronov és mások.

A komszomolisták levele még számos eredményről ad hírt, majd így fejeződik be: *sok sikert kivánunk a munkához tanuláshoz.*

Az Északi Vasútigazgatóság *Arhangelszki Vasúti Csomópont* komszomolistái *Veszprém* állomás diszeseihez intéztek levelet. Többek között azt írják: *„Mi, Északon élünk, de tekintet nélkül a zord időjárási viszonyokra a csomópont fiatal vasúti dolgozói hónapról hónapra túlteljesitik a népgazdasági áruk állami szállitási feladatait. A csomópont élenjáró szolgálati helyei — a fiókmühely a vonatkiséreti telepállomás, a Távközlő- és Biztositóberendezési Főnökség és a csúszda".* A továbbiakban beszámolnak a komszomolisták arról, hogy lelkesen készülődnek a Szovjetunió Kommunista Pártja történelmi jelentőségű XX. kongresszusa megnyitására. *A csomópont valamennyi szolgálati helyén szélesedik a munkaverseny a pártkongresszus tiszteletére. Nyehajev elvtárs komszomolista brigádja vállalta a vonatok 100 százalékos menetrendszerinti indítását, s azt, hogy a vonatok kiváló minőségű feldolgozásával havonta legalább 300 kocsiórát takarit meg.* Levelük végén sok sikert kívánnak a veszprémi diszeseknek.

EGY DISZ-ŐRJÁRAT NYOMÁBAN

Lapunk múlt heti számában beszámoltunk arról, hogyan dolgoznak a dombóvári fűtőház fiataljai, s megemlítettük, hogy a fűtőház DISZ-őrjáratai eddig több ezer forint megtakarítást értek el. Most arról irunk, hogyan alakultak meg és hogyan dolgoznak az őrjáratok.

A fűtőházban júniusban taggyűlést tartottak a diszesek, amelyre meghivták a fűtőház főnökét, több szakvonali vezetőt, reszortost, művezetőt, csoportvezetőt. Ezen a taggyűlésen született a határozat az őrjáratok szervezésére.

JÓ ÉS ROSSZ EGYARÁNT A NAPLÓBA KERÜL

A taggyűlés után *minden reszortban, minden munkacsoportban DISZ-őrjáratok alakultak.* A szakvonali vezetők a brigádok számára megjelölték a fűtőház „szük keresztmetszeteit", amelyek gátolják a terv teljesítését és amelyek felszámolásához a fiatalok segítségét kérték. *A diszesek a taggyűlésen választották ki az őrjáratok tagjait, vezetőit és itt ismerkedtek meg a feladatokkal is.* Valamennyi őrjárat egy-egy naplót kapott, melybe beírják a munka megkönnyítését célzó, valamint az anyag- és energiatakarékosságot elősegítő javaslataikat. *Az őrjáratok feladatul kapták azt is, hogy kisérjék figyelemmel az újításokat és segitsék elő azok széleskörű bevezetését.*

A műszerészcsoportban *Nyári István* DISZ-titkár vezetésével alakult meg az őrjárat. Munkamódszerük igen érdekes és tanulságos. *Naplójukba beírják a kimagasló és a gyengébb eredményt elérő ifjúmunkások nevét, feltüntetik a munka termelékenységének fokozását szolgáló kisebb-nagyobb újításokat, ésszerűsítéseket.*

Az őrjárat brigádnaplójába beírt ésszerűsítések, újítások rövidesen bevezetésre kerülnek. Így valósult meg *Kapoli elvtárs újítása az elhasznált forádgőzlövettyű betétek újbóli felhasználására. Kapoli elvtárs* ötven darab ócska betétet javított ki s mintegy 2000 forint megtakarítást ért el. *Nyári* elvtárs a brigád vezetője a besült légszivattyú-szelep kiszereléséhez készített egy kihúzókészüléket, amelynek segítségével a két-három órás munka percek alatt elvégezhető.

Nyári elvtárs őrjáratának naplójában azonban nemcsak az eredményeket tüntetik fel. *Benne van az is például, hogy az egyik ifi dolgozó hanyag munkája miatt visszatérő javitás fordult elő.* Az ilyen bejegyzés elősegíti, hogy az őrjárat figyelemmel kísérje és addig foglalkozzon a hanyag munkát végzővel, amíg az nem válik lelkiismeretes, jó munkássá.

TOVÁBB A MEGKEZDETT ÚTON

A dombóvári fűtőházban 21 DISZ-őrjárat működik. Mindegyik brigád külön-külön is szép eredményekkel dicsekedhet, s valamennyi együttvéve hathatós segítséget nyújtott a fűtőház feladatainak teljesítéséhez. Most, a kezdeti sikerek után *a DISZ-őrjáratok munkáját felülvizsgálja a DISZ-szervezet és a szakvonali vezetés.* Feltárják munkamódszerük hibáit, újabb célokat tűznek az őrjáratok elé, hogy még sikeresebben dolgozhassanak a *„termelés rohamcsapata"* megtisztelő címért.

Majoros László,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Felhívás a vasutas ifjúsághoz!

A Vasút Politikai Főosztály, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete Elnöksége és az Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács felhivással fordul a vasutas DISZ-szervezetekhez, a vasutas ifjúsághoz, művészeti csoportok vezetőihez, sportvezetőkhöz,

meghirdeti

a „Landler Jenő kulturális és sportünnepségeket", a vasutas ifjúság nagy seregszemléjét.

A vasutas ifjúság a felszabadulás óta bebizonyította, hogy szívesen vesz részt kulturális és sportmegmozdulásokon. A vasutas ifjúság szeret művelődni, szórakozni, sportolni. Mindehhez nagy lehetőséget nyújt a most meghirdetett „Landler Jenő kulturális és sportünnepség", melynek keretében valamennyi szolgálati hely ifjúsága cselekvő részese lehet a kulturális és sportmegmozdulásoknak.

A seregszemle lehetővé teszi, hogy lüktető, pezsdülő élet alakuljon ki DISZ-szervezeteinkben, az ifjúság jobban tömörüljön harcos szervezete köré, növekedjék a DISZ-szervezetek taglétszáma és harcosabb ifjúság nevelődjék a vasút valamennyi DISZ-szervezetében.

Mind a kulturális munkában, mind a sporttevékenységben törjenek élre vasutas DISZ-szervezeteink, váltsák be azt a jogos reményt, melyet a vasutasok széles tábora táplál irántuk. A magyar vasutasok büszkék a sokezres vasúti ifjúságra, azokra a fiatalokra, akik különböző munkahelyeken beosztásukban oly derekasan állják meg helyüket. Ott találjuk ifjúságunkat a mozdonykonyhákon, a javítóbrigádokban, a forgalmi irodákban, a pályamunkások seregében és a vezető, irányító beosztásokban. Ez a vasúti ifjúság, mely a munka frontján annyiszor bizonyította be hazafiságát, kezdeményező készségét, a Landler Jenő kulturális és sportünnepség során bizonyitsa be, hogy megérti e megmozdulás fontosságát, és egyemberként kíván résztvenni mind a kulturális, mind a sportmegmozdulásokban.

Landler Jenő elvtársról neveztük el seregszemlénket, arról a férfiről, aki a vasutasság élharcosa volt, aki a dicső Tanácsköztársaság idején és azt megelőzően oly sokat harcolt a vasutasok jogaiért, harcba vezette a vasutasokat, a népelnyomó rendszer ellen. Landler Jenő elvtárs a párt hűséges katonája, nagyszerű harcosa, vezetője volt. Az ő élete, harcai joggal állnak példaként a vasutasok, a vasutas ifjúság előtt. Az ő nevéhez fűződő seregszemle a vasutas ifjúság egységéről, párt iránti szeretetéről, helytállásáról, az új iránti ragaszkodásáról, a kultúra és a sport ügye iránti odaadásról tanúskodjék.

A seregszemle során meghirdetjük az énekkarok, tánc- és szinjátszócsoportok, zenekarok, bábcsoportok, szavalók, valamint az atlétika, a kerékpár, torna, céllövészet és röplabda versenyeket. A vasutas ifjúsági seregszemlén részt vehet minden vasutas DISZ-szervezet. A DISZ-szervezetek által kitöltött nevezési lapokat juttassák el a Politikai Főosztály ifjúsági alosztályához, 1955. december 5-ig.

Vasút Politikai Főosztály
Vasutas Dolgozók Szakszervezete Elnöksége
Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács

HIREK

— **A Központi Szállitási Tanács** legutóbbi ülésén Bebrits Lajos miniszter elvtárs elismerését fejezte ki a vasár- és munkaszüneti napok rakodásainál elért eredményekért és mintegy 100 000 forint jutalom kifizetését rendelte el az érdekelt minisztériumok és vállalatok azon dolgozói részére, akik ebben a munkában élenjártak.

— **Képzőművészeti és fényképkiállitást** rendeztek a Szombathelyi Járóműjavító kultúrotthonában. Az üzem dolgozóinak és családtagjainak műveit állitották ki.

— **Választási műszakot** tartanak a szakszervezeti választások alkalmából Debrecen állomáson november 18-tól 25-ig.

— **Dicsérő elismerésben** és személyenként 1500 forint jutalomban részesült T. Nagy László mozdonyvezető és Haris Mihály fűtő (szolnoki fűtőház), mert Kengyel állomáson súlyosnak ígérkező balesetet hárították el.

— **Ujító-kiállitást** rendezett a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének szegedi területi bizottsága és a szegedi igazgatóság. A kiállitást november 16-án ünnepélyesen nyitották meg.

— **Az Európai Gazdasági Bizottság** díjszabási kérdésekkel foglalkozó munkacsoportja november 14—19-ig Genfben ülésezik. A magyar kormányt Mátyássy Zoltán MÁV-tanácsos képviseli.

— **Még ebben az esztendőben** megszüntetik Rákos állomáson az ötös és hatos vágányoknál levő lassújelet, mely körülbelül két és fél éve zavarja a forgalmat.

— **Hárommillió forint** költséggel felújítják Ercsiben a Gazdasági Vasút vonalát és új pályát is építenek.

— **Százhuszonkét újitást** nyújtottak be a Szombathelyi Járóműjavító dolgozói az októberi újítási hónapban. Ebből 25-öt a diszesek adtak be. A bizottság eddig 50 újítást vizsgált felül, melyből 43-at elfogadott. Ezek bevezetése körülbelül 50—55 000 forint évi megtakarítást fog eredményezni.

RENDŐRSÉGI HÍREK

— **Bűnvádi eljárást** indított a vasúti rendőrség Mácsik János gépkocsivezető és társai ellen, mert a győri állomás épitkezésénél 60 gépkocsi-rakomány anyagot elloptak.

— **145 000 forintot sikkasztott** Kovács Sándor, a kál-kápolnai Utasellátó vezetője. Az eljárás megindult ellene.

— **Három darab villanymotort** és nagy mennyiségű villanyszerelési anyagokat lopott el munkahelyéről Sipos József székesfehérvári főmüvezető. A rendőrség az eljárást megindította ellene.

— **A vasúti rendőrség** tettenérte Tóth Lajost, a sátoraljaújhelyi éjjeliőrt, amikor az állomás váróterméből egy utast leitatott és utána annak pénztárcáját 1300 forinttal el akarta lopni.

— **Őrizetbe vette a vasúti rendőrség** Halba Mihály mosonmagyaróvári kocsirendezőt, mert az állomás forgalmi irodájából egy talált tárgyként beszolgáltatott kabátot ellopott.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Galgamácsán levő kétszoba, összkomfortos szolgálati lakásomat hasonlóért a szombathelyi igazgatóság területén. Cím: Fekete Imre, Galgamácsa, vasútállomás, MÁV lakóépület. XI. utca 7. sz.

— **Győri háromszobás,** összkomfortos főberleti lakásomat elcserélném hasonló kettő, vagy háromszobással Budapesten. Cím: Veres László BVKH III. oszt. Telefon: 21—56.

Válasz Márton János Pécs területi sportelnök levelére

A Kaposvári Törekvés S. K. munkájával foglalkozó cikkünkre Márton Jánostól, a pécsi területi sportelnöktől levél érkezett.

A hosszú levél két megjegyzése mellett nem mehetünk el szótlanul, mert ezek a megállapitások túlnőnek a kaposvári, sőt a pécsi területi sportérdekeken is.

Márton János többek között azt fejtegeti, „A tömegesítés eredménytelenségének egyik okozója a felszerelés és a létesítmény hiánya."

Ezzel semmiképpen sem érthetünk egyet. Nem hisszük, hogy hazánkban bárhol is megtagadnák a felszerelés ésszerű kiegészitését attól a sportkörtől, amely ezzel a tömegek sportolási lehetőségét akarja biztositani. De azt sem tudjuk elképzelni, hogy pályahálány legyen a gátlója a tömegsport fejlesztésének. A helyszinen mi is megállapitottuk, hogy nem egészen eszményiek a pályaviszonyok, de időben kezdett és alapos szervezéssel a nehézségek áthidalhatónak tünnek Kaposvárott.

Cikkünkben megemlitettük, hogy Márton János egy Kaposvárott tartott értekezleten bejelentette, hogy az utóbbi időben gyengébben működő labdarúgó szakosztályt valószinüleg felosztják, bár a városban ez a sportág igen nagy népszerűségnek örvend. Ezzel kapcsolatban így irtunk: „Szinte senki sem tudja elképzelni, hogy a vasutasok egyik legkedveltebb szakosztálya felett miért kell meghúzni a lélekharangot."

Márton János válasza szószerint így hangzik: „A lélekharang meghúzásával kapcsolatban csupán annyi a megjegyezni valóm, hogy azt már a szakosztály tagjai meghúzták maguk felett az eddigi szereplésükkel, mivel a csapat aligha marad benn a megyei első osztályban."

Egy szakosztály gyengébb szereplése a szocialista sportfelfogás értelmében nem vonhatja maga után annak felosztását. A gyengébb segitségre szorul, nem pedig elnyomásra. Ezt a segitséget egy területi elnökségnél jobban talán senki sem adhatja meg. Ebben egyébként az országos elnökség is egyetértett velünk.

Reméljük, hogy azóta Márton elvtárs is rátalált a helyes megoldásra, melynek elsősorban a kaposvári sport látja hasznát, hiszen ez volt célja cikkünknek s minden bizonnyal Márton elvtárs levelének is.

Méca László

KERESZTREJTVÉNY XXI.

VIZSZINTES: 1. **Előrehaladásunk fontos feltétele.** 14. Miskolc, rövidítve. 15. Kedvenc budai kirándulóhely. 16. Állati lakhely. 17. Európai főváros. 21. Félig éber! 22. Az ország központja. 26. Bibliai város. 27. Táplálék 29. Nép (első betű fölös). 30. Mutatószó. 31. A lámpabél. 33. Tizenkét hónap. 35. A monda szerint a hunok róla kapták a nevüket. 38. USA eleje. 39. Szalámi márka fonetikusan. 41. Vizijármű. 43. Mérgeskigyó. 44. Sir. 45. Inyencek étele. 47. Rajkában van! 48. Jószívű teszi. 49. Kis parak.50. Kimondott betű. 51. Sajátkezüleg. 52. Korszerű vontatási forma. 58. Kevert Néva. 59. Ilyen párna is van a vasútnál. 60. Illem. 62 Menetrendi rövidítés. 64. Söntés. 66. Vissza: határozatlan számnév. 69. Kiváló asztalitenniszezőnk. 70. A béke terve. 74. Hadtáp. 75. Rét. 76. Tagadószó. 77. Szerelem. 78. Modern. 79. A rét keverve. 80. Yma... világhírű énekesnő. 82. Lett főváros. 83. Könyörögve. 84. Fontos ásvány. 86. Háziállat. 87. Vércsatorna. 88. Utas teszi. 89. Csiramentes. 93. Kanapé. 95 Cserje. 97. Kiváló úszónőnk. 99. **Ezt követeli a vizszintes 1.** (Folytatása a függőleges 18.)

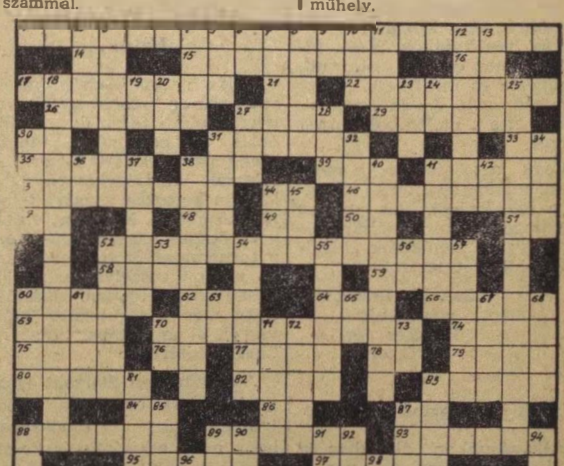
FÜGGŐLEGES: 2. Körúti kávéház. 3. A Keleti pályaudvaron is van. 4. Férfinév. 5. Falusi vízvezeték. 6. Az ezüst vegyjele. 7. Világhírű operaénekes volt. 8. Neves filmoperatőrünk családi neve. 9. Jég szélei. 10. Vissza: ilyen politika is van 11 Becézett női név. 12. A kaposvár—siófoki vonalon van. 13. Ilyen a jó kés. 18. **A vizszintes 99. folytatása.** 19. Vissza: papírra vet. 20. Mezőgazdasági szerszám. 23. Hangszer. 24. Majdnem mar. 25 Vasúti csomópont. 27. Disze. 28 Eltulajdonit. 30., Csuhaj ikerszava. 31. Régi magyar iró családi neve. 32. Boritékra irjuk. 34. I. István korábbi neve. 36 Indulatszó. 37. Románia. 38. Kereskedelmi kifejezés. 40. Ázsiai hegység. 41. Szelid állat. 42. Részvénytársaság. 44. Hajóállomás. 45. Szellemi munkás. 52. Észak-amerikai állam. 53. E. É. 54. Gyümölcsíz. 55. Szlovákiai folyó. 56. Személyes névmás. 57. Ivó. 60. Zuhanás. 61. Ugyanaz latinul. 63. Fél régi! 65. Rag. 67. Folyó teszi. 68. Előtt, latinul. 70. Előd. 71. Zóla keresztneve. 72. Rokon. 73. Vaj, de nincs közepe. 81. Tojásból lesz. 83. Falusi ház tartozéka. 85. Előidéz 87. Régen nem evett. 88. Járunk rajta. 89. A vizszintes 84. Tárgyesetben. 90. Ez a fa nem ég el. 91. Térítményben van. 92. Férfinév. 94. Erdei állat. 96. Kicsinyitőképző. 98. 1500 római számmal.

(A rövid és hosszú magánhangzók között nem teszünk különbséget!)

Beküldendő: vizszintes 1, 99, és függőleges 18. Beküldési határidő: november 30. **Lehetőleg levelezőlapon!** A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XX-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Októberi Forradalom harmincnyolcadik évfordulója.

Könyvet nyertek: Fekete Károlyné, Bp., XIV., Kassay tér 14. Zsámba Lajos fűtiszt Hernádnémeti, Bajcsy-Zsilinszky út 12. Gosztolai Józsefné Uttörővasút, Hüvösvölgy. Szücs Ferenc müv. Debrecen, Járóműjavító Kazánmühely.



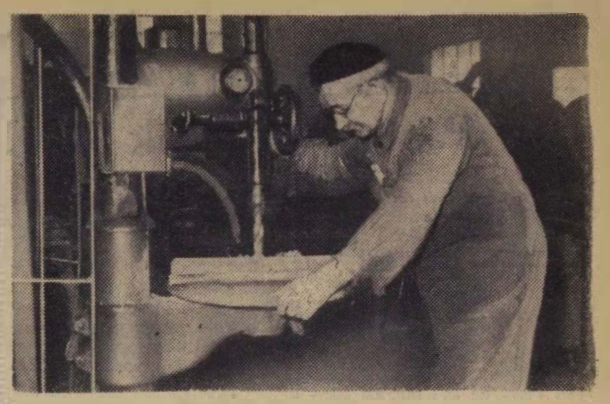
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI Sztálin út 83 sz Telefon: 428-317 428-332. 228-895 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 48. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. NOVEMBER 28.



Balogh István szerszámlakatos, a Budapesti Felépítményi Vasanyagjavító többszörös újítója a gyorsacél-sínfúró éltartósságát különleges edzéssel növeli. Az évi megtakarítás 7500 forint. (Kovács Géza felv.)

A SZAKMAI OKTATÁS FONTOSSÁGA

Ezer és ezer tapasztalat bizonyítja, hogy akik ismerik és alkalmazzák munkájukban az új, haladó módszereket, akik szakmájuk mesterei, azok a dolgozók helyt tudnak állni a megnövekedett vasúti munka minden ágában.

Nyilvánvaló, hogy az a szakmai tudás, amely elégnek bizonyult a háború előtti vasúti forgalom ellátásához, már nem elég a háromszáz, illetve négyszáz százalékkal megnövekedett teher- és személyforgalom zavartalan lebonyolításához. Számtalanszor szóba került, hogy vasutüzemünk fejlődése nem tartott lépést népgazdaságunk, iparunk fejlődésével, sokszor emlegetjük, hogy vontató és vontatott járműparkunk mennyiségileg és minőségileg elmaradt a korszerűség követelményei mögött. De kevesebb szó esett arról, vajon a szakmai hozzáértés, a szakmai oktatás színvonala lépést tartott-e a megnövekedett követelményekkel.

A kérdésre nem lehet egyszerű igennel vagy nemmel válaszolni. Kétségtelen, hogy a *szakmai oktatás sokat fejlődött*, nemcsak a szervezést és az oktatás anyagát tekintve, hanem politikai tartalmában is. Ma már sok helyen elv, hogy *a szakmai és politikai oktatás elválaszthatatlan egymástól*, mert az új szeretete, a fejlődés akarása, az állandó önképzés csak annak a dolgozónak válik benső ügyévé, aki politikailag is tisztán lát, aki jól ismeri a kettős egyenlőségjel igazságát: fejlett szakmai tudás = termelékenyebb munka = növekvő jólét.

A tanult, kultúrált, szakmailag képzett dolgozó nemcsak előbb és jobban sajátítja el a meglévő eszközök, berendezések kezelését, könnyebben érti meg a vasút egész üzemének szoros összefüggéseit, hanem *fogékonyabb minden új, minden haladó iránt.* maga is kísérletezik, újít, új módszereken és a meglévő módszerek tökéletesítésén töri a fejét.

Az őszi forgalom eddig leszűrhető tapasztalatai világosan mutatják, hogy a *feladatokat ott oldották meg a legeredményesebben, ahol az oktatás a vezetők és a beosztottak számára egyaránt lelkiismereti, becsületbeli kérdéssé vált*, ahol mindenki belátta, hogy az oktatás az egyén és a közösség együttes érdeke. Az oktatómunka elsőrendű feladata most, hogy *a téli forgalmi oktatásban ugyanígy lelkiismereti kérdéssé tegye a D. 4-es utasítás hiánytalan megismerését, megmagyarázza, hogy az utasítás betartása minden egyes dolgozó legfőbb érdeke.*

Amikor a szakmai oktatás színvonalának emeléséről beszélünk, elsősorban azt kell vizsgálnunk, *sikerült-e a dolgozókba beoltani a szakmai érdeklődés lángját, a tudásvágyat?* Ez ismét olyan kérdés, amire nem lehet egy szóval válaszolni. Ha azt nézzük, hogy egyszerű dolgozók egész sora emelkedett szakmai és politikai ismereteinek állandó fejlesztésével magasabb, sokszor vezető pozícióba, akkor igennel kellene felelni. De ha megnézzük a másik oldalt, a kötelező szakvizsgák letételével is adós, a rendszeres oktatásra kötelezett, de azon csak hébe-korba résztvevő dolgozók csoportját, akkor a mérleg már ingadozást mutat.

A főosztály oktatási szakosztályára, az igazgatóságok oktatási csoportjaira, a szakosztályok oktatási előadóira, valamint a külszolgálatok oktatótisztjeire, a vonali oktatókra, a szakvonali vezetőkre — az eddig elért eredmények elismerése mellett — igen sok feladat vár még. El kell érni, hogy a dolgozók széles tömegei ne fegyelmi terhe alatti kötelezettségnek lássák a szakmai oktatást.

A vasúti munka megszerettetésének, az oktatás megkedveltetésének első láncszeme az oktatótisztek és a szakvonali vezetők kezében van. Ahol a dolgozók kényszerből, unottan hallgatják az oktatást, ott bizony könnyen fordul elő olyan eset, mint *Zalaegerszeg állomáson.* Éppen az oktatási szakosztály küldöttei tartottak ellenőrzést, amikor az állomásra behaladt egy tehervonat. A zárfék előtti fékhelyen pedig a szolgálatot teljesítő vonatkísérő kényelmesen az igazak álmát aludta — nyilván úgy, ahogy a szakmai oktatáson szokta.

Nagyon sok múlik az oktatások időbeosztásán. Az oktatótisztek egyik legfőbb hibája, hogy sokszor hosszú ideig foglalkoznak a rendeletek ismertetésével és alig marad idejük az előírt szakanyag megbeszélésére. Jó *oktatási vázlat* nélkül nem lehet eredményes oktatómunkáról, jól felépített oktatásról beszélni.

Általában a jó felkészülés az oktatási színvonal emelésének legbiztosabb módja. Sok helyen azonban az oktatótisztek, de különösen az állomásvezetők sem a politikai, sem a szakmai oktatásra nem készülnek fel kellőképpen, az oktatás anyagát szárazon, rendelet-ismertetésszerűen adják elő, nem élénkítik *helyi vonatkozású példákkal*, egy-egy baleset ismertetésénél csak tényt közölnek, nem világítják meg az okokat, a mulasztásokat, amelyek a baleset bekövetkezéséhez vezettek.

Akadnak még szakvonali vezetők, akik lebecsülik az oktatás jelentőségét. Az oktatásra kötelezett főnökök sokszor az oktatótiszttel tartatják meg az oktatást, de az oktatási naplót ők maguk írják alá. Előfordul, hogy a szolgálati vezető „elfelejt" gondoskodni esetenkint az oktatótiszt helyettesítéséről, a dolgozók hiába várnak az oktatásra. Az ilyen mulasztás, mint amilyen legutóbb *Celldömölk állomáson* fordult elő, nem emeli az oktatás színvonalát és tekintélyét, nem kelti fel a dolgozók tanulási kedvét.

Pártunk novemberi határozata a szakoktatásra is nagy súlyt helyez. A határozat leszögezi, hogy *a pártszervezeteknek előre kell vinni a dolgozók szakmai képzésének ügyét, különös gonddal kell foglalkozni a termelés élenjáró dolgozóival, és azok szakmai és politikai képzésével, elő kell segíteni a fiatalok szakmai képzését.* Ugyanakkor *a párthatározat bírálja a szakszervezeteket, mert nem foglalkoznak kielégítően a technika fejlesztésével, a dolgozók szakképzésének fokozásával.* Pártunk határozata tehát világosan megmutatja, mennyire fontos a szakmai képzés és hogy mennyi teendőnk van még. A régi közmondás — *a tudás hatalom* — soha nem volt annyira igaz mint napjainkban.

Az őszi forgalom lendületével az éves tervek teljesítéséért

Harminchárom nappal a határidő előtt befejezte évi tervét a Szombathelyi Járóműjavító

Újabb nagyszerű munkagyőzelem született Szombathelyen. A járóműjavító dolgozói, akik legutóbb immár *tizedszer* nyerték el az élüzem címet, ezenkívül ebben az esztendőben kiérdemelték a megyei pártbizottság felszabadulási zászlaját, felszabadulási serlegét, a Minisztertanács és a SZOT, a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját, ezenkívül több más kitüntetést nyertek, *most éves tervüknek 33 nappal a határidő előtt való befejezésével méltó módon koronázták meg eddigi sikereiket.* Az eredeti vállalás szerint december 12-re kellett volna az éves tervet teljesíteniök. Az, hogy a tervet már november 23-án teljesítették, azt jelenti, hogy *ebben az esztendőben terven felül nyolcmillió forint termelési értéket fognak előállítani.*

Mi tette lehetővé a nagyszerű munkagyőzelmet? Mindenekelőtt az, hogy a dolgozók jó politikai előkészítés után fogtak munkához minden versenyműszak alkalmával. Ilyen módon sikerült valamennyi osztályon túlteljesíteni a vállalásokat. A kocsiosztály dolgozói például 350 teherkocsi fővizsgát és 355 teherkocsi középjavítást vállaltak az év folyamán terven felül. Október 31-ig 391, illetve 448 teherkocsit javítottak ki. A mozdonyosztály dolgozói 20 darab gőzmozdony középjavításával szemben október 31-ig 26 középjavítást készítettek.

A két járóműjavítási osztálytól a társosztályok sem maradtak el. A vállalások pénzértékben 6 485 000 forintot tesznek ki. A 921 000 forintos önköltségcsökkentési vállalással szemben *az elért megtakarítás 2 211 000 forint.* A 105,4 százalékra vállalt tervteljesítéssel szemben tehát a tényleges tervteljesítés 111,98 százalék, míg a 104 százalékra vállalt termelékenységet 105,6 százalékra emelték.

A vállalások teljesítésében nagyszerű munkát végzett valamennyi dolgozó, de különösen *Vass László* szekrénylakatos brigádja, *Varga Miklós* tüzikovács brigádja, *Németh Sándor* és *Németh József* DISZ-brigádja.

Amikor Landler elvtárs Istvántelken járt

A *Landler Jenő Járóműjavítóban* november 21-én megkezdődött a *Landler-műszak*, amelyet az üzem dolgozói kezdeményeztek a vasutasság nagy forradalmi harcosának 80. születésnapja alkalmából. Az egyes üzemrészekben a műszak megindulása után is egyre-másra tették a dolgozók a munkavállalásokat. A műszak megkezdésének reggelén 400 terven felüli munkafelajánlás történt. Huszonharmadikán reggel, amikor műszakkezdés előtt *Kerényi József* elvtárs, műhelybizottsági elnök röpgyűlésen emlékezett meg a vasutasság egykori nagy vezetőjéről és méltatta forradalmi munkáját, az osztály dolgozói közül szólásra jelentkezett *Molnár István* elvtárs, régi mozgalmi harcos. Megilletődött hangon mondotta el, hogy annakidején, amikor Landler elvtárs a vörös hadsereg szervezése során Istvántelken járt, a mai kultúrterem helyén, az akkori „*koplalóban*" szólt az Istvántelki Főműhely dolgozóihoz. Lelkes szavakkal ismertette azokat a terveket, amelyeknek végrehajtásától függött a fiatal Tanácsköztársaság megszilárdítása. *Szavai hatására hatalmas lelkesedés vett erőt a dolgozókon és nyomban megalakultak az első istvántelki vöröskatona csapattestek.*

A régi dicső emlékek felidézése most is lelkesítőleg hatott, mert a röpgyűlésen újabb vállalások történtek. A VIII. osztályon a felajánlások már elérték a 770 terven felüli órát. A mozdonyosztály 1032 órát ajánlott fel, a kocsiosztály 551 026 forint értéket, az ólombronzöntő pedig 240 órát. A vállalásoknak már az eredménye is jelentkezik. A kocsiosztály 22-ig a vállalások 20 százalékát teljesítette, 107 506 forint értékben. A hideg és a meleg megmunkáló osztály már 100—100 órát teljesített vállalásából.

Harminchat pont különbség az első és az utolsó helyezett között

Az igazgatóságok versenyének októberi eredményei a következők:

1. Szombathely 83 pont. 2. Debrecen 59 pont. 3. Pécs 58 pont. 4. Miskolc 57 pont. 5. Szeged 53 pont. 6. Budapest 47 pont.

Az értékelést vizsgálva szembetűnik, hogy amíg a tömör középmezőnyben a debreceni, a pécsi és a miskolci igazgatóság között mindössze egy pont különbség van és ez azt mutatja, hogy *a három igazgatóság munkája körülbelül egyszinten mozog*, ami egészséges fejlődésre vall, addig annál egészségtelenebb állapot, hogy *az első és az utolsó helyezett között 36 pont a különbség.* Az első, szombathelyi igazgatóság kétségtelenül jól dolgozott, a budapesti igazgatóság pedig még mindig „*gyengélkedik*". Bizonyos, hogy a budapesti igazgatóságnál vannak olyan tárgyi nehézségek, amelyekkel az eredmények értékelésénél számolni kell. De vannak olyan hibák is, amelyek hátráltatják a versenylendület kibontakozását és okozói az utolsó helyezésnek. A verseny helyes szervezésével, a dolgozók megfelelő mozgósításával az igazgatóság dolgozóinak tovább kell törekedniök arra, hogy eredményeikkel megközelítsék a többi igazgatóságot.

Ünnepi vonat indult a Nyugatiból a Landler-műszakban

Budapest-Nyugati állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói előtt a mozgalmi és szolgálati vezetők röpgyűléseken ismertették Landler Jenő elvtárs munkásságát a 80. születési évforduló alkalmából. A dolgozók egyhangúlag határozták el, hogy csatlakoznak a Landler Jenő Járóműjavító ÜV dolgozóinak felhívásához. November 20-án megkezdődött a pályaudvaron a *tíznapos Landler-műszak.* A dolgozók vállalták, hogy a műszak alatt az egyes tervtényezőknél mutatkozó lemaradásokat pótolják és minden tényezőnél teljesítik az élüzem-szintet. A forgalom dolgozói azzal is megünnepelték az évfordulót, hogy 22-én a 714. számú vonatot ünnepélyesen indították Szegedre és a vállalásnak megfelelően a menetrendben meghatározott idő alatt késés nélkül továbbították. *(Veres Géza leveléből.)*

Jelentős takarékossági vállalás a Vasúttervezőnél

A Vasúttervező Vállalat árvetési és munkaszervezési osztálya csatlakozott a Landler Jenő Járóműjavító kezdeményezéséhez. A dolgozók Landler Jenő születésének 80. évfordulójára *takarékossági vállalásokat* tettek. Az osztály tagjai brigádba tömörülve vállalták, hogy hét munkahely részére a kitűzött határidőnél 2—6 héttel korábban elkészítik az árvetési és anyagterveket. Az ebből származó anyagmegtakarítás értéke 42 060 forint. A tervezési díjakból a jövő évre tíz százalék, mintegy 23 000 forint megtakarítását vállalták. *(Plugor Sándor leveléből.)*

Győztes: a Kossuth-brigád

Komló állomás két brigádja, a *Kossuth-brigád* és a *Petőfi DISZ-brigád* között évek óta nemes versengés folyik az elsőségért. A versengés célja, hogy minél több túlsúlyos vonatot indítsanak és ezzel határidő előtt befejezzék évi tervüket. A célt mind a két brigád elérte, mert mindkettő teljesítette évi terhelési tervét. A Kossuth-brigád, amelynek évi terve 433 866 tonna volt, november 14-ig 434 768 tonnát továbbított és így már *november 14-én végzett éves tervével.* Ebből a mennyiségből 108 368 tonna volt a túlsúly. A *Petőfi-brigád* mindössze két nappal maradt el, ők november 16-ra 434 689 tonnát (ebből 107 139 tonna a túlsúly) továbbítottak. A *Táncsics-brigád* kissé elmaradt tőlük, éves tervének teljesítése „*csak*" december 1-re várható.

A Kossuth-brigádban *Tolnai Gyula* forgalmi szolgálattevő és *Pankász László* tolatásvezető, a Petőfi-brigádban pedig *Gyimesi János* forgalmi szolgálattevő és *Balatonyi Rezső* tolatásvezető voltak a mozgató erők. A két brigád vezetői és tagjai a verseny legnagyobb lendületében sem mulasztották el, hogy kicseréljék tapasztalataikat és segítsék egymást vállalásaik teljesítésében. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

Megtakarított szénnel fűtik a sztálinvárosi mozdonyokat

A *sztálinvárosi fűtőház* dolgozói a 20 budapesti üzem felhívásához való csatlakozás során vállalták százelegytonna kilométertervük 106 százalékos teljesítését. Olyan jól dolgoztak azonban, hogy *a tervet már október 4-én befejezték és ezzel 213 százalékos teljesítményt értek el.* Szénből 1034 tonnát takarítottak meg 196 527 forint értékben. Ez a szénmennyiség elegendő ahhoz, hogy *decemberben megtakarított szénből továbbítsák vonataikat.* A Landler Jenő Járóműjavító dolgozóinak felhívásához csatlakozva kimondották, hogy december 20—30-ig Landler-műszakot tartanak. Ez alkalomból terven felül a hathavi mozdonyjavításokon felül még egy mozdony hathónapi vizsgálatát végzik el. Vállalták továbbá tíz teherkocsi vágányok közötti futójavítását. *(Várnai László leveléből.)*

Lelkiismeretes munkájáról ismerik



Hécz Ferenc váltóőr 21 éve teljesít szolgálatot Győr rendezőpályaudvaron. Munkáját mindenkor odaadással, lelkesedéssel, balesetmentesen végzi. (Kovács Géza felv.)

Korszerűsítik a csepeli gyorsvasutat

Átépítik, korszerűsítik a csepeli gyorsvasutat azon a szakaszon, ahol a BEV pesterzsébeti ága csatlakozik a gyorsvasút vonalába. A korszerűsítés már régen szükséges az épülő trolibuszjárat miatt. A vasúti kereszteződés erősen zavarta a közúti és a gyalogos forgalmat és ezért szükséges új, korszerű keresztezés létesítése, amely egyben meggyorsítja a gyorsvasut forgalmát is.

A szükséges munkálatokat a MÁV Budapesti Építési Főnökség dolgozói végzik. Az építés miatt november 29-én reggel nyolc óra harminc perctől délután 14 óráig leáll a csepeli gyorsvasút, a pesterzsébeti vonatok pedig reggel 8,30 órától 24 óráig csak Csepel, Ady Endre utca és Kossuth Lajos utca sarok viszonylatban közlekednek. Ezen a napon a csepeli gyorsvasút utasforgalmát autóbuszokkal bonyolítják le. A forgalom szünetében a vasútépítő dolgozók teljes erővel dolgoznak a vágányépítési munkákon és a munka végeztével a csepeli gyorsvasút e szakaszán megszűnik a forgalmat lassító sebességkorlátozás is.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Pártszervezetek feladatai a téli forgalomban

Az őszi forgalom legnehezebb csatáját vívjuk, de már készülnünk kell a télre a vasút évenkint ismétlődő hatalmas erőpróbájára. Az idei téli forgalomnak különös jelentőséget ad, hogy egybeesik a második ötéves terv előkészítésével és kezdetével. *Előreláthatólag a téli forgalom ideje alatt sem csökken a forgalom, mert az évi tervük sikeres befejezésén dolgozó gyárak, üzemek hatalmas mennyiségben szállítják majd a késztermékeket, egyre emelkedik az exportszállítás. A rakodóhelyek mellett répahegyek tornyosulnak, a begyűjtő helyeken hatalmas mennyiségű elszállításra váró mezőgazdasági termék halmozódott fel.*

A kommunisták járjanak az élen

E hatalmas feladat megoldását megfelelő szervezeti és politikai felkészülés nélkül nem lehet elképzelni. A pártszervezetekre, a kommunistákra vár az a feladat, hogy megmagyarázzák a dolgozóknak: *a téli forgalom feladatainak sikeres teljesítése népgazdasági érdek, ugyanakkor közvetlen érdeke minden dolgozónak.*

A Központi Vezetőség novemberi határozata döntő súllyal emelte ki a vasút korszerűsítésének szükségességét. A határozat feladatul tűzte a vontatás korszerűsítését, Diesel, Diesel-elektromos és elektromos vontatójárművek építését. Növelni kell az önműködő biztosítóberendezéseket, jelentősen gépesíteni kell a vasuti rakodást és a pályafenntartást, valamint az üzemen belüli szállítást. *E nagyszerű program megvalósítása nemcsak a vasút szállítási feladatainak elvégzését könnyíti meg, hanem a vasutasok munkáját is.* Ugyanakkor a második ötéves terv, amely jelentősen emeli az egész ország gazdasági erejét, magasabb fokon biztosítja a tervet megvalósító dolgozók életszínvonalát is. A jólét azonban nem valósul meg magától. Ezért kell *következetes harcot folytatni a termelékenység emeléséért, a technika fejlesztéséért, az önköltség és a selejt csökkentéséért, az anyagtakarékosságért, a párt Központi Vezetősége 1955. márciusi és novemberi határozataiban megjelölt irányelvek maradéktalan teljesítéséért.* Ezeket az irányelveket a téli forgalom idején sem szabad szem elől téveszteni. Propagálása elsősorban a kommunisták feladata.

A tél fokozott helytállást követel

A téli forgalom sikeres lebonyolítása azt követeli, hogy a vasutas dolgozók százötvenezres hadserege egy emberként álljon csatasorba. Ennek egyik alapvető feltétele a pártszervezetek, a pártaktívák lendületes, meggyőző, politikai tevékenysége. A téli forgalom politikai munkájában anélkül, hogy eltúloznánk, behatóan kell foglalkozni a téli időjárás okozta nehézségekkel, amelyek fokozott helytállást követelnek valamennyi dolgozótól. A nagyobb helytállásra, a pontos, fegyelmezett, utasítás szerinti munkára való mozgósításnak óriási jelentősége van, mert a zord időjárás jobban igénybeveszi az embert és a gépet egyaránt.

A nehézségek ellenére is meg tudjuk oldani a téli szállítási feladatokat, *csak megfelelően elő kell készülni, a téli forgalom ideje alatt pedig fokozottabb gondot kell fordítani a gépek jó karbantartására, a berendezések üzemképes állapotának biztosítására és nem utolsósorban a téli forgalom hősei, a dolgozó emberekről való gondoskodásra.*

Pártszervezeteink segítsék elő az első telesek felkészülését. Adják pártmegbizatásként az idősebb kommunista vasutasoknak, egy-egy első teles tanítását. *Bízzák meg a DISZ-szervezetet, hogy rendezzen tapasztalatcsere ankétot az első telesek számára,* s erre hívják meg az idősebb, tapasztalt vasutasokat is. A tél folyamán még fokozottabb jelentősége van a technológiai fegyelemnek. *Ellenőrizzék pártszervezeteink a technológiai fegyelem betartását, a szakoktatások szinvonalát, az azon részvevők felkészülését* és hasonló feladattal bízzák meg a DISZ-szervezeteket is.

Becsületbeli ügy

A tél a gépek gondosabb karbantartását követeli. *Járjanak élen a kommunisták a gépek karbantartásában.* Pártszervezeteink adják pártmegbizatásként a DISZ-járőröknek a gépek karbantartásának ellenőrzését és a karbantartás segítését. *Ellenőrizzék és segítsék pártszervezeteink, hogy maradék nélkül megtörténjen a gondoskodás az emberekről.* A dolgozók időben kapják meg a védőruhákat, még a nagy hidegek előtt javítsák ki a laktanyákat és befejezést nyerjen minden ezzel kapcsolatos feladat.

A téli forgalom sikeres lebonyolítása hazafias kötelesség, a vasutas dolgozók becsületbeli ügye. Pártunk és dolgozó népünk joggal várja el tőlünk, hogy a téli forgalom feladatait most is, mint már annyiszor, a nehézségeket leküzdve, becsülettel teljesítsük. E várakozásnak meg tudunk felelni. Az eredményes munka legfontosabb tényezője, hogy a kommunisták álljanak a harc élvonalában, példamutatásukkal, helytállásukkal ragadják magukkal a pártonkívüli dolgozókat.

Mészáros Pál,
a vasút politikai főosztály munkatársa.

A kulturális munka pártirányítása a ferencvárosi fűtőházban

Az ország legnagyobb rendezőpályaudvarának fűtőházi pártbizottságán talán még többfelé ágazik a munka, mint amennyi a pályaudvart keresztül-kasul szelő sínpár. A fűtőház sok száz dolgozójának ügyes-bajos dolga, egyéni és közös problémája a pártbizottság gondja is épp úgy, mint az őszi forgalom nehéz csatájának politikai irányítása, a termelés pártellenőrzése, a technikai fejlesztés elősegítése, a DISZ irányítása, stb. Mindezek végrehajtása az embereken múlik, tehát

a pártmunka fő részének az emberek nevelését, fejlődését kell segítenie.

A nevelés egymagában is szerteágazó, bonyolult munka, hiszen minden dolgozóhoz másképpen kell közeledni, minden dolgozóra másképpen lehet hatni. Vannak azonban módszerek, amelyek bár kisebb-nagyobb mértékben, de valamennyi dolgozó fejlődését elősegítik. Egyike ezeknek a kulturális nevelőmunka.

Hazánkban az utóbbi évtizedben kultúrforradalom folyik, s a forradalom eddigi eredményei semmivel sem jelentéktelenebbek, mint a más területeken elért eredmények. Az sem vitás, hogy az elért sikerek a párt vezetése, irányítása és segítsége nélkül épp úgy nem születhettek volna meg, mint ahogy nem haladhatunk tovább a megkezdett úton a párt irányítása nélkül.

Biztosítva van-e a kultúrmunkában a továbbhaladáshoz szükséges pártirányítás a ferencvárosi fűtőházban? — erre kívántunk választ találni fűtőházi látogatásunk során.

A pártbizottság ismeri a kultúrmunka jelentőségét. Ezért tűzték a pártbizottsági értekezlet napirendjére (bár nem önálló pontként) a kultúrmunka megvitatását. Márciusban például a kultúrotthon és a fűtőház közötti kapcsolatot beszélték meg. A vita és az azt követő határozat fényt vet arra, hogy helyesen látták az elvtársak: *a helyi kultúrmunka akkor lesz eredményes, ha elősegítik a kultúrotthon fejlődését.*

A kultúrotthon lehetőségei sokkal szélesebbek, mint a helyiek,

tehát a hatása is mélyebb lehet. Elhatározták, hogy legjobb kultúraktíváikkal megerősítik a kultúrotthont. A határozat gyümölcse azóta érezhető. A fűtőház rendezvényeihez a kultúrotthon gárdája ad színvonalas műsort, jobbat, mint amilyet egymagában a fűtőház szervezhet. A nyári hónapokban rendszeresen ad térzenét a kultúrotthon fúvószenekara.

A pártbizottság második megbeszélése is eredményesnek bizonyult, javított a kultúragitáción. A békekölcsönjegyzés ideje alatt például rigmusbrigád járta a fűtőházat, köszöntötte az élenjáró jegyzőket. Máskor kiváló dolgozókat üdvözöl, vagy éppen lemaradókat bírál.

A felsoroltak kétségtelen eredmények, azonban nem takarják el a meglevő hiányosságokat.

A fűtőházi kultúragitáció kampányszerű.

A rigmusbrigádok például csak egy-egy nagy feladatnál, versenyszakasznál vagy olyan alkalomkor működnek, mint a békekölcsön-jegyzés. A műsoruk is sokszor sablonos, nem elég érdekes. Lehetne alkalmazni, követni a Szombathelyi Járóműjavító példáját, ahol az üzemi pengetős zenekar lakásukon is felkeresi a dolgozókat és ott ad műsort.

Nagyobb hiba, hogy nem nyújt segítséget a pártbizottság például az olvasómozgalomhoz, a rendszeres könyvtármunkához, irodalmi estek, film-, színdarab- és könyvviták szervezéséhez. Pedig egy-egy ilyen megbeszélés gondosan kiválasztott témáról, például a hazaszeretetről, az erkölcsről, az egyéni és társadalmi érdek összefüggéséről stb. nagy segítséget nyújt a neveléshez. A kultúrműsorok sem igen vetnek fel — irodalmi eszközökkel — olyan problémákat, mint a munkafegyelem, a helytállás, az új szeretete.

Kevés az olyan műsor, amely pellengérre állítaná a helyi visszásságokat, kigúnyolná a bürokráciát.

(Igaz, hogy ehhez jobb műsorfüzetek is kellenének.) Kevés gondot fordít a pártbizottság a DISZ kultúrmunkájának segítésére is.

Csak néhány problémát hozunk fel, hogy rávilágítsunk arra, milyen tennivalók vannak a kultúrmunka pártirányításánál a ferencvárosi fűtőházban. A pártbizottság nem tud kellően foglalkozni ezekkel a kérdésekkel, mert nincs például pártbizottsági kultúrfelelős. Ezt a mulasztást kellene a legsürgősebben pótolni.

A kultúrmunka feladatai megkövetelnék azt is, hogy a pártbizottság rendszeresebben, külön pontként tűzze napirendre a kultúrmunka helyzetének megvitatását. Mélyítsék el kapcsolatukat a társszolgálati ágak pártszervezeteivel és közösen hajtsák végre a kultúrotthon pártellenőrzését. A kultúrmunka pártirányítása a pártbizottság munkájának fontos része, jelentősége azért nagy, mert a legfontosabbat, a dolgozók nevelését segíti elő.

Szekeres Sándorné,
a vasút politikai főosztály munkatársa.

Nemzetközi ÉLET

Vasúti egyezményt kötött a Szovjetunió, Kína és a Mongol Népköztársaság

A *Szovjetunió*, a *Kínai Népköztársaság* és a *Mongol Népköztársaság* közlekedési küldöttsége a közelmúltban *Ulan Batorban* tanácskozást folytatott vasútügyi kérdésekről. A három ország vasutasküldöttsége — a tanácskozások eredményeként — három jegyzőkönyvet és egy megállapodást írt alá. E négy nemzetközi okmány értelmében 1956. január 1-től megindul az átmenő-, személy- és teherforgalom a Szovjetunió, Kína és Mongólia között.

A hatodik ötéves terv vasútvillamosítási munkálatai

A most következő hatodik ötéves tervben, *Moszkvától a Kuznyeck-medencéig*, mintegy 3500 kilométer hosszú vasútvonalat villamosítanak a Szovjetunióban. Ezenkívül több vonal villamosítását is elvégzik ebben az időszakban.

A világ leghosszabb villamosított vasútvonala az *Uralon, Cseljabinszken, Petropavlovszkon, Omszkon* és *Novoszibirszken* át vezet majd, amelyen a megépülés után 100—150 kilométeres sebességgel közlekedhetnek a vonatok. A világ leghosszabb villamosvonalát is a hatodik ötéves terv adja majd a szovjet közlekedésnek.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 38. évfordulójára sok új felvételi épületet, vasutaslakást adtak át rendeltetésének. Ezek között is kiemelkedő a teljesen korszerű *karagandai* felvételi épület és az *ashabadi* vasutasok részére készített új lakóházak.

✶

A szovjet állam 40 éves fennállásának méltó megünneplésére készülnek az alkotó művészek. Az évfordulóra a vasút életéből is számos jelenetet örökítenek meg. Többek között *Brjulin*, ismert festőművész készít vasutastárgyú képeket.

Béremelést követelnek az angol vasutasok

Az angol vasutasok országos szakszervezetének végrehajtó bizottsága közölte a közlekedésügyi bizottsággal, hogy 10 százalékos béremelést követel körülbelül 400 000 tagja számára.

A vasúti műhelyek 120 000 munkása, az illetékes szakszervezetek útján „jelentékeny munkabéremelést" követel a közlekedésügyi bizottságtól.

Jól értesült sajtókörök valószínűnek tartják, hogy a vasutasszakszervezet tíz százalékos követelése mintául szolgál majd a hajóépítő és gépipari munkások szakszervezeteinek szövetsége számára, amikor a hét folyamán eldönti, mit ért számszerűleg a nemrég hárommillió tagjának követelt „jelentékeny béremelésen".

Hazugságok és rágalmak ellen

Ezzel a címmel leveleket közöl a *„Betriebszeitung"* egyik novemberi száma abból az alkalomból, hogy több osztrák vasutas élvezte a Magyar Népköztársaság vasutasainak vendégszeretetét. A lap levelezői megállapítják, hogy egyáltalában nem tapasztaltak vasfüggönyt és nem egyedüli világítás Budapesten a holdvilág, mint ahogy ezt el akarják hitetni a nyugati országok dolgozóival.

Az osztrák vasutasok megemlékezései tárgyilagosak és igen alkalmasak arra, hogy úgy, ahogy azt az osztrák vasutasok lapjának összefoglaló címe is mondja, felvegye a harcot a hazugságok és rágalmak ellen.

✶

Az osztrák vasutasok lapja cikket írt a heti 48 órás munkaidő érdekében. Elmondja és keserűen kommentálja, hogy az osztrák vasutasoknál még mindig előfordul, hogy a szakszervezet vezetőségének beleegyezésével napi 13 órát vagy még többet dolgoznak emberek, akik ezért csak nyolc és fél órára járó bérezést kapnak.

✶

A simmeringi vasúti főműhelyben az elmúlt napokban 24 órás tiltakozó sztrájkot rendeztek a vasutasok az áremelkedések miatt.

Új módszer a francia vasutasok sztrájkharcában

A párizsi St. Lazare pályaudvar vasutasai újfajta sztrájkmozgalmat kezdeményeztek: az *„egyórás sztrájkot"*. Ez abból áll, hogy a vasutasok különböző kategóriái csupán egy órán át sztrájkolnak és nem is egyidőben, hanem egymásután. Így például nemrégiben a vonatkísérők kezdték meg a sztrájkot, majd amikor ezek munkába álltak, a mozdonyvezetők álltak le egy órára, majd a váltókezelők és kocsirendezők folytatták a munkabeszüntetést.

EGY BOLDOG NAP BUDAPESTEN

November második vasárnapja sokáig szép élményként él emlékezetünkben. A Szegedi Vasútforgalmi Technikum magyar szakkörösei kirándulást szerveztek Budapestre. Utunk célja: *a Szépművészeti Múzeum néhány híres képének megtekintése volt.*

Boldog izgalommal számlálgattuk a napok múlását. — Végre elérkezett a várva-várt reggel.

Szakkörvezető tanárunk, *Szabó László* és *Romanóczy Géza* rajztanár vezette a húsz főből álló kis csoportot. Bár gyorsvonattal hamar Pestre lehet érni, nekünk mégsem ment elég gyorsan a vonat. Hiszen közülünk többen még soha nem látták a Szépművészeti Múzeumot. A derűs ég — Pestre érkezve — szürkévé változott. De mit törődtünk mi az időjárással!

✶

A Szépművészeti Múzeum hatalmas oszlopsora önkénytelenül is megilletődést vált ki a belépőből. A mi kis csapatunk is tisztelettel vegyes ámulással és valljuk be, kicsit szájtátva nézelődött a hatalmas csarnokban.

Közkedvelt Géza bácsink azonban nem hagyott bennünket sokáig ámuldozni. Beléptünk a művészet csodálatos világába, *Munkácsy* Mihály, *Székely* Bertalan, *Szinnyei* Merse Pál, *Barabás* Miklós, *Paál* László, *Madarász* Viktor, *Benczur* Gyula — és még sorolhatnám a nagy neveket — művei közé. A legtöbbet *Munkácsy* képeinél időztünk. *Géza bácsi rövid kis előadást tartott egy-egy képről, igyekezve a mi tapasztalatlan szemünk előtt felfedni a művészi alkotások rejtett szépségeit is.*

Nem maradt el a festmény története és az alkotóművész életének rövid ismertetése sem. Gyönyörködve álltunk a *„Siralomház"* című drámai erejű festmény előtt. Szinte életrekeltek Géza bácsi szavai után az *„Éjjeli csavargók"* elkeseredett, dacos alakjai.

A történelemből már ismertük *Hunyadi* László halálát. Itt most két kép: *„Hunyadi László búcsúja"* és *„Hunyadi László siratása"* ismét felkeltette bennünk az igazságtalanság miatt érzett keserű haragot.

Megcsodáltuk a *„Lilaruhás nő"* szépségét, a *„Majális"* üde, világos, a művészetben forradalmat keltő szineit.

— Szerettük volna látni *Leonardo Da Vinci, Rembrandt, Rubens, Tizian* képeit is, de sajnos, ezek nem voltak kiállítva. Viszont láttuk Németalföld, Spanyolország és Portugália néhány híres művészének a képeit.

Megtekintettük a Múzeum szoborkiállítását is, majd nagy kíváncsisággal beléptünk az egyiptomi kiállítás termeibe.

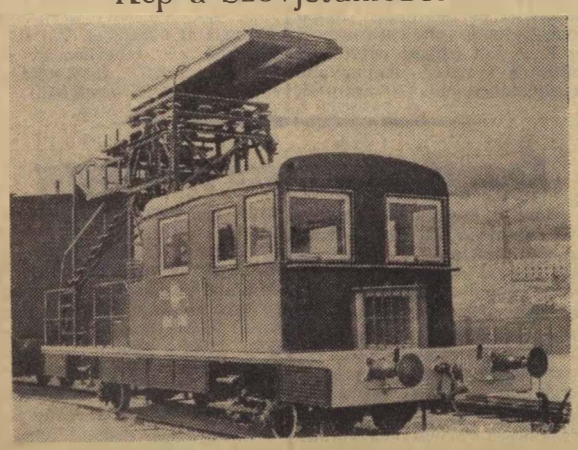
Mi, elsősök különösen nagy érdeklődéssel néztük az ott kiállított tárgyakat. Amit történelem óránkon a tanárnőnk elmagyarázott, azt most szinte valóságban láttuk. *Az egyiptomi kultúra fejlettségéről tanúskodtak a régi ékszerek, a művészi faragású istenszobrok és a különleges festésű koporsók. Az Ókor levegőjét idézték fel ezek a leletek és sokat segítettek nekünk az egyiptomi kultúra megértésében.*

A múzeum megtekintése után még volt pár óránk az esti gyors indulásáig. Ezt az időt az Állatkertben töltöttük el.

A boldog nap sajnos gyorsan elrepült, de reméljük, hogy ha szakkörünk jól dolgozik, iskolánk vezetősége és DISZ-szervezetünk gondoskodik arról, hogy máskor is legyen ilyen szép napunk.

Schilling Rezső,
a Szegedi Vasútforgalmi Technikum tanulója

Kép a Szovjetunióból



D. M. 140-es hajtány munkavezetékhálózat felfüggesztésére. (Foto: B. Rjabinyin)

Merre jár a mozgó atomkiállítás?

Sok ezren tekintették meg eddig az Országos Béketanács, a TTIT és a vasút politikai főosztály mozgó atomkiállítását, amely egy hónap óta járja az országot. A mozgó atomkiállítás novemberben az Alföld és a Tiszantúl városait járta, most a Dunántúlon folytatja útját. Az alábbiakban közöljük, hogy az atomkiállítás december folyamán mikor és hol tekinthető meg:

December 1—2-án a Győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban, 3—4-én Veszprémben, 5—6-án Pápán, 7—8—9-én Szombathelyen, 10—11-én Zalaegerszegen, 12—13-án Nagykanizsán, 14—15-én Kaposvárott, 16—17-én Dombóváron, 18-án Komlón, 19—20—21-én Pécsett, 22-én Bátaszéken, 23—24-én Szekszárdon, 25—26—27-én Székesfehérvárott és 28—29—30-án Sztálinvárosban lesz az atomkiállítás.

A műszaki technikai színvonal emelése fejlődésünk biztos alapja

Vasutas dolgozók a technikai haladásért

Az ipar és az egész népgazdaság technikai alapjának fejlesztése szocialista építőmunkánk kulcskérdése. Pártunk 1955. november 12-i határozata lehetővé teszi, hogy lépést tartsunk a világszerte rohamosan fejlődő technikai haladással és egyben azt is, hogy sürgősen felszámoljuk iparunk viszonylagos technikai elmaradottságát.

A vasutas dolgozók lelkesedése, öntevékenysége, segíti leküzdeni a vasúton is érezhető technikai elmaradottságot, segíti a vasútüzem műszaki színvonalának emelését, javítóiparunk korszerűsítését.

Vannak a vasúton is olyanok, akik azt állítják, hogy a műszaki fejlesztés megvalósításához hatalmas anyagi befektetés szükséges. Ez csak részben igaz. Akik így gondolkoznak, lemondanak a vasút technikai haladásáért folytatott harc egyik éles fegyveréről: újítóink, ésszerűsítőink által teremtett lehetőségekről, eszükről és szívükről, amelyek szinte naponta újabb és újabb rejtett tartalékokat hoznak felszínre, a technikai bázis kiszélesítését segítik elő.

A termelékenység növelésének — a meglévő vasúttechnikai színvonal mellett — nagyon sok a kihasználatlan tartaléka. E tartalékok kihasználásával viszonylag kis költségekkel növelhetjük a munka termelékenységét, csökkenthetjük a szállítás önköltségét, ami nemcsak dolgozóink jóléte emelésének, hanem a vasút műszaki fejlesztéséhez szükséges anyagi eszközök megteremtésének is egyik forrása. A munkafegyelem megszilárdítása, a gépek jobb kihasználása, a munkaerő ésszerű elosztása, a munkások, mérnökök, technikusok szakmai továbbképzése, az anyag takarékosabb felhasználása mellett, újítóink és ésszerűsítőink segítsége szinte felmérhetetlen jelentőségű. Azt mondja a magyar közmondás, hogy sok kicsi sokra megy. A számtalan kisebb-nagyobb megtakarítás, üzemünk technikai fejlődését szolgáló újítások, ésszerűsítések évenként milliókat jelentenek. Éppen azért felkarolásuk, támogatásuk elengedhetetlen.

A vasúton is egyre több dolgozó járul hozzá újításával a technikai színvonal emeléséhez a munkakörülmények javításához, a termelékenység emeléséhez. Újítóink példája mutatja, hogy a munkához való megváltozott viszony, saját országban, a nép boldogulásának elősegítése foglalkoztatja dolgozóink gondolatvilágát, ki-ki tehetségéhez és erejéhez mérten igyekszik részt venni a még boldogabb holnap építésében.

KOCSIFORDÍTÓ ZSÁMOLY

— Temesi Gyula újítása —

Olyan problémához nyúlt itt az újító, amely napról napra égetőbb. Ismeretes, hogy az iparvágányokon lévő kocsifordító korongok 40—50 évvel ezelőtt készültek. S ma már sok helyen nehézségeket okoz a nagytengelytávú vasúti kocsik fordítása, különösen közraktáraknál és malmoknál. (Emlékezetes, hogy mennyiben járult hozzá az őszi szállítások elején a dunaparti teherpályaudvar áruforgalmi korlátozásához a fordítókorongok kis mérete.)

Nehezen oldható meg a fordítókorongok nagyobbítása, vagy kicserélése. Fokozza a nehézséget, hogy a malmoknál nincs is mód a kicserélésre, mert azalatt le kellene állítani az üzemet.

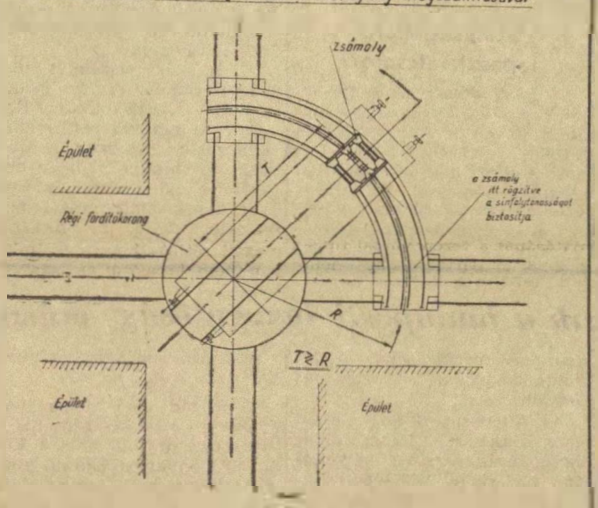
Valamikor egy-két üzem foglalkozott fordítókorongok gyártásával, ma nincs ilyen üzem az országban. Ezek a körülmények nehézséget okoznak, zavarják a folyamatos kiszolgálást. A vasút kistengelytávú kocsik kiállítására kényszerül.

Ezeken a bajokon igyekszik segíteni Temesi Gyula elvtárs (Vasúttervező Intézet) kisméretű fordítózsámolya. A zsámoly két lebetonozott ívsinen, a korong középpontja körül két csappal vezetve gördül. A fordítandó kocsi egyik kerékpárja a fordítókorongon, míg a másik a zsámolyon nyer elhelyezést és a kocsi a zsámolyfelöli végének tolásával elfordítható. Ez a megoldás beválik ott is, ahol nagyobb fordítókorongot, az épületek fekvése miatt nem helyezhetnek el.

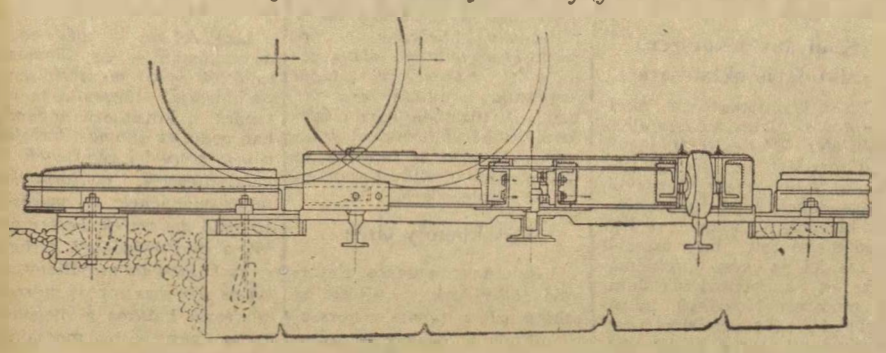
A kocsifordítózsámoly alkalmazása lehetővé teszi azt is, hogy átalakítási munkák ideje alatt, az üzem szüneteltetése nélkül elvégezhetők legyenek a kocsibefordítások.

Az újítás előnye a költséges előállítású és nagyméretű fordítókorongokkal szemben az, hogy a zsámoly kevesebb beruházással és jóval kevesebb vasanyag felhasználásával elkészíthető.

Süllyesztett fordítózsámoly a csatlakozóvágány megszakításával



Süllyesztett fordítózsámoly a csatlakozóvágányok között



TOLATTYÚ KISZERELŐ KÉSZÜLÉK

— Kállai Ferenc újítása —

A 411-es sorozatú mozdonyok tolattyúinak kiszerelése igen körülményes és hosszantartó nehéz fizikai munkát igényel, ha a nagymérvű olajkokszosodástól a tolattyúgyűrűk besültek. Gyakori a kiszerelés közbeni tolattyúgyűrű törés is. A 411-eseknél a tolattyút csak hátrafelé lehet kiszerelni a fedelek és egyéb alkatrészek leszerelése után.

Kállai Ferenc (Hámán Kató fűtőház) újítása szerinti kiszerelőkészülékkel a tolattyú kiszerelése a hátsó tolattyúfedél nyílásán keresztül történik: ennek megfelelően le kell szerelni a tolattyúrúd-keresztfejet, az elősietési emeltyűt és a tolattyú-vonórudat, hogy a készüléket elhelyezhessük.

A készülék rajzán 4-es számmal jelölt csapos tuskót a tolattyúrúdra ráhúzva, a tolattyúrúdon lévő csavarmenetnek megfelelő anyával kell rögzíteni. A 3-as számmal jelölt fülescsavart pedig a keresztfejvezeték merevítő nyílásában kell rögzíteni. Az így elhelyezett szerkezettel, az 1-es számmal jelölt feszítőanya forgatásával lehet a besült tolattyút kiszerelni.

Kállai elvtárs újítása olcsón előállítható selejtes szerkocsifékállító alkatrészekből. A készülék alkalmazása jelentős munkaidőmegtakarítást is jelent.

ÚJRENDSZERŰ TENGELYKAPCSOLÓ

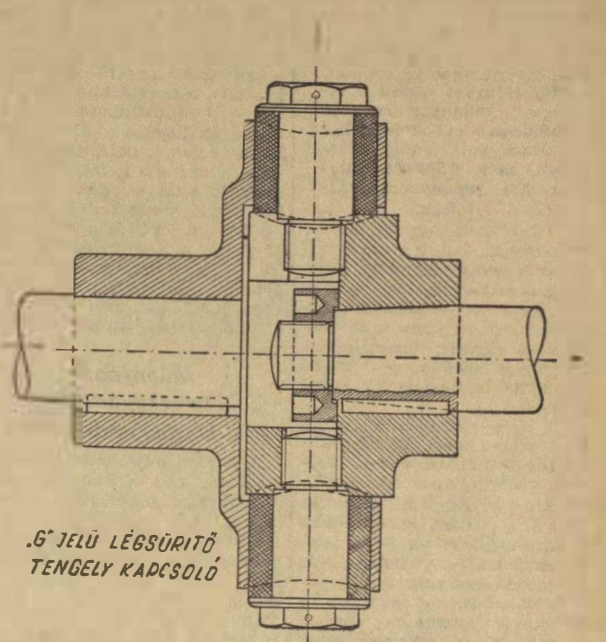
— Teczli K. Pál újítása —

Az M. VIII. típusú, volt HEV-járműveknél alkalmazott G-jelű légsűrítők a meghajtó motorral egy tengelykapcsolóval vannak összeépítve. A tengelykapcsoló Hardy-tárcsa megoldású. Ez a gyakorlatban nem vált be. Egyszerűen azért nem, mert a gumitárcsa, legjobb esetben is csak 6—8 napi, de sokszor már 4—6 órai üzemeltetés után tönkremegy. Hogy miért? Mert a gumitárcsa igénybevétele a légsűrítő meghajtásával a kompresszió ütemben, a dugattyúnak a holtpontra való átmeneténél igen nagy. A motor egyenletes forgásánál ugyanis rezgés keletkezik, amely a gumitárcsa önrezgés számával rezonanciában van és a gumit szakadásig igénybe veszi.

Ez a körülmény a forgalom szempontjából hátrányos, mert a légsűrítő hibája miatt a járművet le kell cserélni, ami legtöbbször vonatkésést okoz. Nem is szólva arról, hogy a Hardy-tárcsák beszerzése nehézségekbe ütközik.

Teczli K. Pál (Cinkotai Villamos Üzemfőnökség) újítása ezt a problémát oldja meg. Az újítása szerinti tengelykapcsolóhoz már nem kell gumi (Hardy-tárcsa), csupán a belső tárcsa négy csapjára kell egy-egy megfelelő méretre levágott léglécsa közötti fémes érintkezést kiküszöböli.

Teczli elvtárs újítása a forgalom biztonságát fokozza,



A Bereznai-féle felépítményi mérőkocsi

Bereznai Oszkár Kossuth-díjas MÁV főtanácsos már eddig is számos találmányával, újításával segítette vasútunk műszaki fejlesztését. Évtizedes vasúti munkája alatt 86 újítást, találmányt valósított meg. A nyolcvanhatodik talán legjelentősebb állomása gazdag, alkotó életpályájának. Elkészült a MÁV felépítményi mérőkocsija, amely tökéletes technikai felszerelésével a legkorszerűbb mérőkocsik közé tartozik a világon.

Hogyan működik a mérőkocsi? Ismeretes, hogy a pálya vizsgálata a vasúton lelkiismeretes gondossággal történik, mert a jó pálya a forgalom gyors és biztonságos lebonyolításának legfőbb előfeltétele. A pályamesterek, vonalőrök legfontosabb feladata, hogy felderítsék a pálya rejtett hibáit és jól karbantartsák a gondjaikra bízott vonalszakaszt.

Ehhez a munkához a felépítményi mérőkocsihoz képest eddig csak kezdetleges eszközök álltak rendelkezésre. Vannak olyan pályahibák, mint például a vaksüppedések, melyeket szabad szemmel felderíteni nem lehet, hanem csak danzométerek elhelyezésével vonat áthaladása esetén lehet feltárni. A felépítményi mérőkocsi egycsapásra megold minden hibafeltárási, pályavizsgálati problémát. A kocsi alatt elhelyezett mérőalváz tapogatói kérlelhetetlenül leleplezik a pálya összes hibáit, beleértve a vaksüppedéseket, irányhibákat, nyomtávhibákat, sínvándorlásokat és a különböző torzulásokat.

A síntapogatók a mérőalvázra vannak szerelve. Az alvázat egy villamosmotor segítségével percek alatt leereszthetik a vágányra a mérések megkezdésekor. A tapogatók 15 mm-re nyúlnak le a sínfej felső járósíkja alá s csak középen érintkeznek vele. Ez azért szükséges, hogy az években is csak előre meghatározott helyen tapogassák a sínt, mivel az ívek sugarát és az irányhibákat húrméréssel állapítják meg és rendkívül fontos a húr hosszának, azaz a tapogatók helyzetének ismerete. A tapogatók úgy vannak megszerkesztve, hogy még 150 méter sugarú ívben is csak középen érintkezzenek a sínnel. A tapogatók közepén egy golyóscsapágyba ágyazott üveggyémántkeményre edzett 33 mm átmérőjű acélgörgő van elhelyezve. Ez a görgő érintkezik a sínfej belső oldalával.

A tapogatókról különböző mechanikai áttételek, acéldrótok vezetnek a kocsi belsejében elhelyezett mérőfülkébe. A mérőfülke legfontosabb műszere a mérőasztal. Ide vezetnek a mérőalvázról az összes áttételek. A különböző áttételek fogaskerékrendszer segítségével különböző karokat mozgatnak, melyek végén csőtoll van elhelyezve. Minden kar teljesen önállóan végzi munkáját és a csőtollak mozgó papírhengerre jelzik a diagrammokat.

Melyek a legfontosabb diagrammok, amelyekből aztán a mérnökök megállapíthatják, hogy a pálya melyik részén mi a teendő? Az egyik diagramm pontosan követi a pálya nyomtávhibáit. Külön diagrammok jelzik a jobb és bal sínszálak irányhibáit és az irányhibákból származó különbségeket. Más diagrammok a pályában lévő süppedéseket, valamint a süppedések különbségét mutatják. A diagrammok tized, század mm-re pontosak. Ezt úgy érték el, hogy a 30 km sebességgel haladó mérőkocsi szekrényét teljesen függetlenítették a mérőalváz munkájától. Ez azért szükséges, hogy a diagrammal jelöljék a kocsiszekrény rugózásából eredő billenést, illetve függőleges elmozdulást.

Rendkívül érdekes az években előforduló túlemelés mérése. Erre a célra a külföldi mérőkocsikban egy elméleti horizontot előállító giroszkópot alkalmaznak. Ehhez az elméleti horizonthoz viszonyítják az években előforduló túlemelések mértékét. A világon első ízben *Bereznai Oszkár* oldotta meg a túlemelések matematikai alapon való mérését. Erre a célra különleges berendezést szerkesztett, amelynek lelke, az integráf segítségével a matematikai alapokon működő mechanikai műszerek a pálya diagrammján pontos képet festenek a túlemelésről.

A felépítményi mérőkocsi már több mint 1600 kilométert tett meg azóta, hogy a *Landler Jenő Járóműjavító* dolgozói elkészítették. A műszerek pontosságáért, a felépítményi mérőkocsi gondos elkészítéséért köszönet illeti *Körmöczi Vilmos* csoportvezetőt, *Bánhidi Ottó, Borka István* esztergályosokat és *Bauer Ottó* műszerészt, de mindenekelőtt természetesen Bereznai Oszkárt, a talentumos feltalálót a főérdem.



A MŰANYAGOKRÓL

Írta: Harmati Sándor, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője

Tudósok, kutatómérnökök, technikusok százai fáradoznak hazánkban azon, hogy a külföldön valutáért vásárolt anyagokat mielőbb olcsóbb és jobb hazai anyagokkal helyettesítsék. Ezeknek a kutatásoknak rendkívül nagy népgazdasági jelentőségük van.

Ehhez a munkához adott segítséget a *Német Demokratikus Köztársaságnak* a nyáron *Budapesten* rendezett műanyagkiállítása is.

*

A műanyagok gyártása világszerte rohamosan fejlődik.

Míg 50 évvel ezelőtt a világ műanyagtermelése mindössze évi 2000 kilogramm volt, addig 1954-ben már 2 500 000 kilogramm műanyagot gyártottak.

Ha figyelembe vesszük, hogy a műanyagok fajsúlya kicsi, térfogatuk pedig viszonylag nagy, megállapíthatjuk, hogy a műanyaggyártás térfogatban felülmúlta a réz, ólom, cink, alumínium együttes termelésének térfogatát. *(Műanyag 2 millió köbméter, színesfém 1,7 millió köbméter.)*

Az egyes országok műanyagfogyasztása ipari fejlettségüktől függően erősen eltérő. 1954-ben az egy főre eső műanyagfogyasztás az Egyesült Államokban 8, a Német Demokratikus Köztársaságban 4, Franciaországban 1,5. Ausztriában pedig 1,4 kilogramm volt.

A műanyagokat még mostanában is számtalan esetben helytelenül pótanyagoknak tartják és a háború alatt használt műanyagok silány minőségére gondolva, nem tudják reálisan mérni a jelentőségét. A mostanában gyártott műanyagok nagy részének olyan kiváló tulajdonságai vannak, mint az eddig használt szerkezeti anyagoknak.

A műanyagokat alaptulajdonságuk, a hővel szembeni viselkedésük szerint *hőre keményedő és hőre lágyuló* műanyagok csoportjára osztjuk. Előbbieket hő és nyomás segítségével sajtolással alakítják többé meglágyíthatatlan tárgyakká. A hőre lágyuló műanyagok felmelegedve ismét meglágyulnak.

A következőkben, anélkül, hogy teljességre törekednénk, tájékoztatást kívánunk adni azokról a műanyagokról, amelyek a közlekedés egy-egy területén felhasználhatók.

Színesfémek helyettesítése műanyagokkal

Ma már a termelés növekedése ellenére is számolnunk kell azzal, hogy a világ színesfémekkel szűkösen lesz ellátva. Fokozottan jelentkezik ez a nehézség közlekedésünk és közlekedési javítóiparunk színesfém ellátásában. A nehézségek csökkentése, illetve kiküszöbölése érdekében fokoznunk kell a műanyagok szerkezeti anyagként való felhasználását.

A célnak megfelelő műanyag felhasználásával számtalan esetben a színesfémeknél olcsóbb, tartósabb használati tárgyakat, géprészeket, stb. készítenek.

Például egyes gépeknél 10 000—20 000 percenkénti fordulatú tengely csapágyazását *poliamid* (nylon) anyaggal oldották meg sikeresen, amelyet eddig bronz, vagy edzettacél csapágypersely-ekkel ágyaztak. Ugyancsak sikerrel használták fel a gőzmozdony vezérlő berendezéseinél a műanyagból készült szelencéket.

A színesfémek legnagyobb részét ma is csapágykészítésre használják, ezért felbecsülhetetlen az a segítség, amit ezen a területen a műanyagok bevezetése jelent. A műanyagok rossz hővezetők, ezért a csapágyak méretezésénél erre különös tekintettel kell lenni, illetve gondoskodni kell a keletkezett hő elvezetéséről.

De nemcsak a csapágyaknál helyettesítik a színesfémeket műanyagokkal. Eredménnyel alkalmazzák a textil-bakelitból készült esztergapad-orsóanyákat, szállítószalag-elemeket, csiga- és fogaskerekeket stb. Színesfémek helyettesítésére más műanyagfajtákat is alkalmaznak eredményesen. Azonban figyelemmel kell lenni arra, hogy a PVC és a *polistirol* 60 fokig, a *poliamidok* 120 fokig, a hőre keményedő műgyanták, töltőanyaguktól függően 100 fokig, vagy kevéssel e fölötti hőmérsékleten használhatók.

Műanyagok a készülékgyártásban és a korrózióvédelemben

A korrózióvédelemben nagy szerepük van a kiváló vegyszerállóságú, hőre lágyuló műanyagoknak, ezek közül is a PVC-nek. A tiszta PVC vízben nem oldódik, íztelen, szagtalan fehér por. Ebből készülnek melegen, nyomás alatt a kemény PVC-tárgyak, lemezek, rudak. A lágy PVC lágyítók hozzáadásával készül.

A kemény PVC néhány jellemző adata:

1. fajsúlya 1,35—1,4;
2. 50 fokig használható;
3. hőtágulása 80×10^{-6}
4. melegvezető képessége 3,8—4,10^{-4}; $\frac{\text{kal}}{\text{cm . mp . C}^\circ}$
5. egészségre ártalmatlan;
6. íztelen és szagtalan.

Különös előnye, hogy forgácsolással megmunkálható, hegeszthető és ragasztható. Felhasználási lehetősége igen sokoldalú. Alkalmaztak már például savak szállítására 2 méter átmérőjű, PVC-ből készült csővezetéket. A 9—11 méter magas SO_2 (kéndioxid) mosótornyokban saválló téglával körülfalazva 90 Celsius fok hőmérsékleten is jól használhatók a PVC-bélések. Építettek 22 méter magas, 650 köbméteres PVC bélésű nitrogénoxidos tornyokat is.

A felületvédelemben elterjedten alkalmazzák a lágy és kemény PVC burkolatokat. Acél-, beton-, fafelületek egyszerűen burkolhatók, ha sűrített levegős szórópisztolyból PVC-oldattal szórják be. Kiterjedten alkalmazzák a PVC-csöveket az ivóvíz vezetékhálózatokban. A PVC csővezetékek 50 fok alatt mindenfajta víz és sóoldat vezetésére alkalmasak. A PVC utánklórozásával nyerik az utánklórozott PVC-t, amelyből Pé—Cé Faser néven sav- és lúgálló textilneműket készítenek.

Műanyagok a járműépítésben

Évtizedek óta ismert műanyag járműalkatrészek voltak a járművek fékbetétjei és tengelykapcsoló tárcsái. Azóta a felhasznált anyagok száma jelentősen megnőtt s ma már a hőre lágyuló és hőre keményedő műanyagok mellett a különböző műgumiféleségeket is használják.

Egy járművet közelebbről szemügyre véve, meglepő, hogy mennyi alkatrész, szerelőfalak, stopplámpák, villanólámpák, vízhűtőfejek és sapkák, ablakkeretek, tömítések és alátétek, hamutartók, fogantyúk stb. készülnek műanyagból. Legnagyobb részüknek *aminoplaszt* vagy *fenoplaszt* (például plasztadur 31, vagy Schnitzel 71 sajtolópor) az anyaga. Használnak rétegelt anyagokat, mint a *plasztatexet, plasztafort*, valamint a rétegelt falemezeket. A színes tárgyak *plaszturál Didi, Meladur, Piadurol, Melokoll*, présporok, enyvek, és lakkgyanták felhasználásával készülnek. Az akkumulátorok cellái, irányjelzőket PVC-ből és *polistoróból* készítik. A vasúti hűtőkocsikat *Piaterm-lemezeldkel* szigetelik. A különböző szintetikus szálakból *(poliamid, Cord-selyem, Vinalit, Pé-Cé, Wolorylon)* a vasúti személykocsik csomagházait készítik. Meg kell említeni a már közismert *szilikon* kenőanyagokról, valamint a kiválóan kopásálló *epoxid és poliészter* gyantákról is.

A tetszetős, könnyű és éghetetlen műanyagok rendkívül fontosak a hajóépítő és javítóipar számára. Legelterjedtebben kabinok, folyosók válaszfalainak készítésére használják. Erre a célra üvegszövettel rétegelt *krezolgyantát* használnak. Megoldatlan még a padlók műanyagból készítése, amivel különösen a fedélzetek padlóinak lecserélésével, jelentős holt súlyt és faanyagot lehetne megtakarítani. Ezenkívül *Ekacellből* bútorokat, mentőöveket, úszómellényeket készítenek.

A hajótüzek 70 százalékát a hajókon lévő textilholmik okozzák. Ez a szám is mutatja, hogy milyen jelentős szerep vár a nehezen gyulladó Pé-Cé szálakra, poliamidokra és műanyagszövetekre. Szakítószilárdságuk háromszorosa, kopásállóságuk, időjárásállóságuk sokszorosa a használatos textilneműknek.

(Folytatjuk)

A Szovjetunió egyetemein végzett magyar vasúti mérnökök ankétja

A vasúti főosztály értekezletre hívta meg azokat a fiatal mérnököket, akik a Szovjetunióban ösztöndíjjal végezték egyetemi tanulmányaikat. Az értekezleten résztvett *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, *Takács János* elvtárs, az MDP Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának képviseletében, *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Németh József* és *Kamuti Jenő* elvtárs vezérigazgató-helyettesek, valamint a szakosztályok vezetői.

Csanádi elvtárs megnyitó szavaiban utalt arra, hogy a Szovjetunióban végzett fiatal mérnökök már mintegy másfél éve különböző gyakorlati beosztásokban dolgoznak a vasútnál. Az értekezlet célja, hogy feltárják eddigi tapasztalataikat, mondják el a vasút vezetőinek, milyen segítséget kérnek munkájukhoz.

Az első felszólaló *Nagy József*, az I/1 szakosztály tervgazdasági mérnöke elmondta, hogy az első magyar ösztöndíjasok között végezte el a moszkvai vasútgazdasági egyetemet. 1953 óta dolgozik a vasútnál, hosszú időt töltött saját kérelmére a külszolgálatoknál, hogy a legkiválóbb szovjet vasúti gazdasági szakemberektől. tudósoktól kapott elméleti tudását gyakorlatival is kiegészítse. Arra kérte a vasút vezetőit: *úgy irányítsák a fiatal műszaki értelmiséget, hogy minél jobban hasznosítani tudják munkalendületüket, tudásukat*, hozzájárulhassanak a vasút műszaki fejlesztéséhez.

Szélesebbkörű tapasztalatcserét!

Szöllősi János, a Budapesti Magasépítési Főnökség mérnöke a dnyepropetrovszki egyetemen szerezte magasépítési szakmérnöki képesítését. Azzal a kérdéssel fordult az értekezlethez, szükség van-e a vasúti szakvizsgák letételére annak a mérnöknek, aki szakegyetemen végzett, ahol minden tantárgy a vasútüzemhez kapcsolódott. (A kérdést egyébként a felszólalók közül sokan megismételték.)

Aradi Pál, Budapest-Nyugati pályaudvaron dolgozó mérnökgazdász azt tette szóvá, hogy hiányos a vasútnál a tapasztalatcseremozgalom. Mióta hazajöttek a Szovjetunióból, még nem volt alkalmuk elmondani a nagyobb nyilvánosság előtt, mit láttak, tanultak odakint, hogyan akarják hasznosítani tudásukat a vasúton. A novemberi párthatározat kötelező erővel írja elő a tapasztalatcseremozgalom fellendítését s ők akkor tudnak legjobban eljárni a határozat szellemében, ha gyakran folytathatnak tapasztalatcserét régi vasúti szakemberekkel. *Kovács László* az I/5 szakosztályon gyakorlatot folytató tervgazdászmérnök is hasonló értelemben szólalt fel és rámutatott: a Szovjetunióban azt tanulták, hogy mindig azt nézzék, mi válik hasznára a népgazdaságnak.

Csamangó Henrik elvtárs, az I/5 szakosztály vezetője arról beszélt, hogy a kereskedelmi szakszolgálathoz gyakorlatra beosztott fiatal mérnököket konkrét feladatokkal bízzák meg, legutóbb például a rakodásgépesítés jobb kihasználásáról dolgoztak ki tanulmányt.

Tóth István, a debreceni fűtőházba beosztott mérnök kifejtette, hogy véleménye szerint a Szovjetunióban folytatott tanulmányaik idején jobban tapasztalták a vasút felsőbb vezetőinek gondoskodását, segítségét, mint amióta elfoglalták helyüket a gyakorlati munkában.

Több más felszólalás után *Gáspár Sándor* elvtárs fordult a fiatal mérnökökhöz. Elismerte: a szakvezetés mellett a mozgalmi szervek, a szakszervezet hibája is, hogy nem segítette elő a fiatal mérnökök tapasztalatcseréjét, nem kereste velük a szorosabb kapcsolatot, nem kérte segítségüket a munkaverseny fejlesztéséhez. De a mulasztás kétoldalú, mert a fiatal mérnökök sem közeledtek a szakszervezethez. Ezt a távolságot mielőbb át kell hidalni.

A vasúti technika állandó fejlesztése

Takács János elvtárs szólt ezután a fiatal mérnökökhöz. Kérte, hogy az értekezleten tapasztalt őszinteségüket, bátor probléma-feltárásukat a jövőben is őrizzék meg, még akkor is, és főleg akkor, ha a bürokrácia falaiba ütköznek. Az oktatási szakosztály munkájáról szólva kifogásolta, hogy még nem készült el az új szakoktatási szabályzat. Általában a fiatal műszaki értelmiség képzésére olyan oktatási formát kell kidolgozni, amely a legcélravezetőbb. A vasút vezetőinek a legnagyobb felelősséget kell érezniök a fiatal műszaki értelmiségért, a szovjet és a magyar egyetemeken végzettekért egyaránt, mert a vasút jövője a fiatal műszaki káderek kezébe van letéve.

Az elhangzott felszólalásokra *Csanádi György* elvtárs válaszolt. Kifejtette, hogy a megbeszélés hasznos volt, mert sok problémát ismertek meg a vasút vezetői. Rámutatott, hogy a vasúti szakvizsgák letétele a vasút egészének megismerését jelenti, tehát feltétlenül szükséges. A fiatal mérnökök műszaki elméleti tudására gyakorlati tudás épüljön. Ez a gyakorlat érvényesül a műszaki káderek képzésénél a Szovjetunióban is. A vasúti mérnöknek a vasút minden ágazatát meg kell ismernie, ha látókörét szélesíteni akarja, mert például egy magasépítési mérnök hogyan tervezhet fűtőházat, ha nem tudja, milyen munka folyik a fűtőházakban. Végezetül a vasúti technika állandó fejlesztésére kérte a fiatal műszaki értelmiséget, majd az értekezletre meghívott mérnökök az egyes szakosztályok vezetőivel folytattak megbeszélést.

Így dolgozik a budapesti igazgatóság műszaki tanácsa

A párt Központi Vezetőségének és a Minisztertanácsnak az ipar dolgozóihoz intézett levele nyomán augusztusban minden igazgatóságon *műszaki tanács* alakult, hogy a maga területén kezdeményezze a legfontosabb műszaki fejlesztési feladatok kitűzését, irányítsa azok megoldását és ellenőrizze végrehajtásukat. Egyidejűleg a II., IV., V. osztályon *műszaki bizottság* alakult, hogy a tanács irányításával végrehajtsa és végrehajtassa a műszaki fejlesztést, irányítsa a külszolgálat műszaki konferenciáit és a termelési értekezleteken felvetődő olyan kérdésekben, amelyekre helyileg nem találnak megoldást, segítsen.

A tanács szervezete és munkája

Hogyan dolgozik az igazgatósági műszaki tanács, milyen műszaki problémákkal foglalkozik, miként befolyásolja területe szolgálati ágainak műszaki fejlődését, milyen eredményeket ért el eddig? Ezzel a kérdéssel fordultunk *Tóth János* elvtárshoz, a budapesti igazgatóság helyettes vezetőjéhez, aki a tanács élén álló főigazgató megbízásából összefogja ennek a szervnek az ügyeit.

— Augusztus 8-án alakult meg a tanács 23 taggal, az igazgatóság vezetője, helyettese, az osztályvezetők, a főkönyvelő, a műszaki csoportok vezetői, a TBKE. az egyik pályafenntartási főnökség és néhány kiváló dolgozó részvételével. Az első ülésen elhatározták, hogy havonta, vagy a szükséghez képest sűrűbben összeülnek és megtárgyalnak egy-egy megoldásra váró műszaki feladatot, kidolgozzák vagy kidolgoztatják a megoldás módjait.

Kiadvány a korszerű síktolatás oktatására

Elsőnek októberben *a lökéssorozatos tolatás módszereinek tökéletes kifejlesztését* tűzték napirendre. Az előterjesztett anyag azonban nem bizonyult elegendőnek a kérdés megtárgyalásához, a tanács erre brigádot alakított, hogy az dolgozza fel az egész problémakört és valamennyi síktolatási módszer előnyeinek, hátrányainak figyelembevételével határozza meg a kocsitartózkodási egységidőt legeredményesebben csökkentő síktolatási módokat.

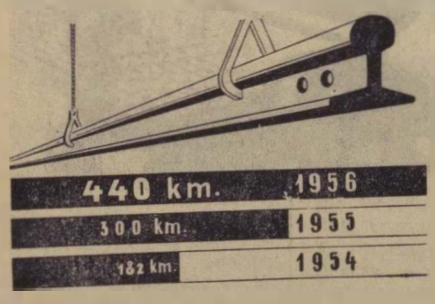
A brigád első dolga volt, hogy tapasztalatcserére Szombathelyre utazott, ahol a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tanulmányai alapján kidolgozták a több elegycsoportú vonatok összeállítási módszereit. A brigád a kutatóintézet munkatársaival is megbeszélést folytatott. Így készült el a tanács novemberi, második ülése után 14 000 példányban az a kiadvány, amely *a több elegycsoportú vonatok összeállítási módszereinek részletes leírását tartalmazza az összes lehetséges kombinációkban.* A füzetalakú kiadványt *a forgalmi és a vontatási tolató személyzet valamennyi tagja* megkapja tanulmányozás végett. A füzetben leírt elegyösszeállítási változatokat szakmai oktatáson is tanítják és bizonyos idő elteltével számonkérik a dolgozóktól.

Egy komoly játék

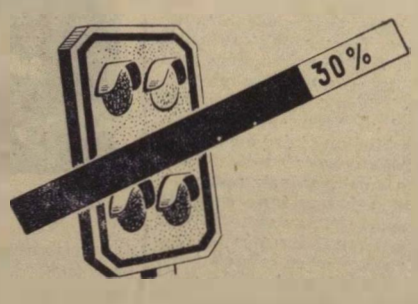
Másik nagyon ügyes életrevaló ötlet megvalósítását is elhatározta a tanács a korszerű síktolatás begyakoroltatása érdekében. A *Játékkészítő Vállalatnál* már készítik egy pályaudvar modelljét teljes vágányhálózattal, iparvágányokkal, csonkákkal, rajtuk vasúti kocsik kicsinyített másával. A modellen különböző tolatási feladatokat lehet *„játékszerűen"* megoldani. Például: hogyan lehet elrendezni 30 kocsit minél kevesebb lökéssel tizenöt felé, vagy pedig úgy, hogy a kocsik tizenöt elegycsoportban legyenek, de egymás után. Egyelőre két ilyen *„játék"* készül két kultúrház részére kipróbálás végett. Ha jónak bizonyul, minden kultúrtermet ellátnak ilyen modellel.

Legközelebb — még ebben a hónapban — *az állomások salaktól való mentesítésének problémáját* tárgyalja meg a tanács, a következő hónapokban pedig *az állomási tartalékgépek szerelési rendjének tökéletesítéséről, a tartalékok teljesítményének mérésére szolgáló műszerek beszerzéséről, a gurítóvágányok terhelési szakaszainak megállapításáról* és sok más fontos műszaki kérdésről határoz a megoldás és a végrehajtás módjainak megállapításával.

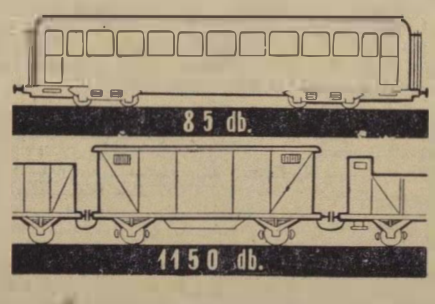
1956. ÉVI TERVÜNK FELADATAIBÓL



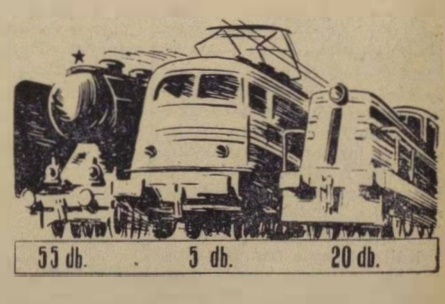
1956-ban összesen 440 kilométer sínt cserélnek ki, szemben az 1955. évi 300 kilométerrel, és az 1954. évi 182 kilométerrel.



Több mint 30 százalékkal növeljük az önműködő térközbiztosító berendezéssel ellátott fővonalak hosszát.



A gördülőanyag-állományt 85 új személykocsival és 1150 új teherkocsival növeljük.



55 új gőzmozdonyt, 20 Diesel-mozdonyt és 5 új villanymozdonyt helyezünk üzembe.

ÚJ ERŐFORRÁSOKBÓL MERÍTVE

kezdett munkához az új üzemi bizottság

Végéhez közeledik a szakszervezeti választások. Az újonnan választott, megerősített üzemi bizottságok a legtöbb helyen már újult erővel munkához láttak. Sok új erőforrás nyílt meg ugyanis az üzemi bizottságok előtt s ahol okosan merítenek ezekből a forrásokból, ott már rövid idő alatt is eredményekről lehet beszélni.

Az újjáválasztott üzemi bizottság *Budapest-Keleti fűtőháznál* is ezekből a forrásokból merített, mikor megkezdte munkáját. De melyek is ezek a források?

— Természetesen azok *a bírálatok, tanácsok, javaslatok, amelyeket dolgozóinktól kaptunk a vezetőségválasztó taggyűlésen* — mondja *Kiss Lajos* elvtárs, ÜB-elnök.

— Nézzünk csak néhány ilyen forrást...

— Akkor — nem szerénytelenségből —, de magammal kezdeném. *Lukácsi* elvtárs azt mondta, hogy *„az ÜB-elnök idejét adminisztrációs munkával tölti, keveset jár az üzemben, a dolgozók között."* Igaz, az adminisztrációs munka egyáltalán nem mutat csökkenő tendenciát, de ha törik, ha szakad, gyakrabban fognak látni a fűtőházban, a műhelyben. Már a választás utáni napokban *végigjártam a munkahelyeket, beszéltem a műhelybizottságok tagjaival, a dolgozókkal.*

Élénkülő élet, új tervek

Bírálatot kapott a vezetőségválasztáson a pártszervezet is. A pártszervezet azóta foglalkozott az üzemi bizottságban dolgozó kommunistákkal, ugyanakkor *Őszi* elvtárs, a párt-végrehajtóbizottság tagja gondosan tanulmányozza a szakszervezet sokrétű munkáját, szervezeti felépítését, résztvett az üzemi bizottság első megbeszélésén (elhatározta, hogy egyről sem fog hiányozni), hogy — pártmegbízatásának megfelelően — sokkal több segítséget tudjon nyújtani az új munkát kezdő üzemi bizottságnak.

Lőrincz elvtársnak, a párt-végrehajtóbizottság titkárának javaslata alapján a pártbizottság a jövőben rendszeresen beszámoltatja az üzemi bizottságot egy-egy feladat végrehajtásáról.

Megélénkült az élet a reszortbizottságoknál is. Az ÜB vezetőségének tagjai *erős, aktív bizottságokat* akarnak létrehozni. *Ocsovai* elvtárs, a bérbizottság elnöke új tagokkal kiegészíti a bizottságot. *Vizi* elvtárs, a szakoktatási és műszaki propagandatanács elnöke munkatervet dolgoz ki a dolgozók szakmai és műszaki képzésének növelésére, ugyanakkor egy-egy bevált munkamódszerről ankétokat szervez.

Miért szükséges a rendszeres oktatás?

Nemsokára felszögezik az utazószemélyzet várakozó helyiségében a *„Kérdezz — felelek"* ládát, amelyet *Korponai* elvtársnak, az utazószemélyzet műhelybizottsági elnökének javaslatára rendszeresítenek. Új módszer alapján kívánja a műhelybizottság megszervezni a bizalmiak oktatását, mégpedig úgy, hogy véleménykutatást rendez közöttük arról, *mi legyen az oktatás tárgya, milyen témáról kívánnak előadást hallani.*

Az oktatás kérdése élénken foglalkoztatja az üzemi bizottság régi és új tagjait egyaránt. A régiek saját tapasztalataikból győződhettek meg arról, hogy a tanulás, a szélesebb látókör könnyíti meg leginkább a munkát, teszi simábbá a problémák megoldásának útját. És mit mondanak az újak?

— Bizony nem látom még tisztán, mi is lesz a feladatom, munkaköröm, mit tehetek azért, hogy továbbra is kiérdemeljem dolgozótársaim bizalmát — így töpreng *Tatár* elvtárs, a műhely dolgozók műhelybizottságának termelési felelőse.

Szavaiból kimondatlanul is érződik, hogy mennyivel könnyebben tudná betölteni funkcióját, ha rendszeres útmutatást kapna. De *Balassi* elvtárs, akit most először választottak meg bizalminak, szavakkal is kifejezést ad ennek a kívánságnak:

— Megválasztásom óta már voltak problémák, amelyekkel szemben majdnem tanácstalanul álltam. Az üzemi bizottsághoz kellett fordulnom, vagy pedig a pártszervezettől kértem segítséget. Persze, tudom, hogy a pártszervezet és az ÜB segítségére mindig szükségem lesz, akármilyen „öreg" bizalmi leszek is, de úgy gondolom, az ő munkájukat is tehermentesíteném, ha a kisebb ügyekben nem szorulnék a támogatásukra. Erre pedig rendszeres képzéssel, oktatással tudok csak szert tenni.

A szakszervezeti aktívák kívánságára bizonyára felfigyelnek majd, de az üzemi bizottságnak addig sem szabad irányítás nélkül hagynia a szakszervezeti apparátust. Hiba, hogy az új bizalmiak, aktívák nem látják feladataikat, tanácstalanul állnak. Az új ÜB legelső teendője lett volna, hogy megbeszélésre hívja össze a bizalmiakat, a műhelybizottságok tagjait s ezen tájékoztatta volna őket a kezdeti feladatokról. Fontos, hogy az új üzemi bizottság már működése első percétől *bevonja a munkába aktívahálózatának minden tagját* s ennek legcélravezetőbb módja, ha mindenki számára jut megbízatás.

Ami a legnagyobb gondot okozza Miskolc-Gömörinek

A pályaudvar valamikor bizonyára kívülesett a városon, üresen ásító telkek, messzire húzódó rétek vették körül. Aztán lassan házak emelkedtek az üres telkeken, a rétek fűvéből gyárkémények nőttek ki — s Miskolc—Gömöri-pályaudvar bekerült az állandóan fejlődő, épülő város közepébe. Persze, a város fejlődésével, iparosodásával arányban rohamosan nőtt a személy- és teherforgalom, nem is beszélve arról, mit jelentett a legutóbbi években és jelent ma is a Sajó-völgyének épülő ipartelepeihez, lakónegyedeihez zúduló építési anyag, s a mind erőteljesebben dolgozó ipartelepek, bányák sok ezer vagonra menő küldeménye, amely mind az állomáson áramlik át.

Mégis, a legnagyobb gondot nem az új — a Sajó-völgye megnövekedett forgalma okozza az állomásnak — hanem a viszonylag régi, az állomás közvetlen közelében működő gyárak, vállalatok, az a 40 ipartelep, amely az állomás 15 kilométernyi iparvágánya mentén húzódik.

Miért rossz a rakodási idő

— Az élüzemek vitték el tőlünk az élüzem címet — panaszolja *Fehér János* elvtárs, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes. — A vállalatok, amelyeket mi szolgálunk ki, majdnem mind elnyerték az élüzem címet, mert náluk nem számít a rakodási idő. Hát nem is törődnek vele, egy hónap alatt 1095 kocsi után fizettek állásdíjat, s most még romlik a helyzet. 19—20 óra a rakodási átlag, a vállalatok nem végeznek éjszakai és vasárnapi rakodást, még a Cementipari Vállalat sem, ahová pedig most zúdul a télen feldolgozandó betonkavics-szállítmány.

Könnyű lenne pálcát törni ezek után Miskolc—Gömöri-pályaudvar komplex-brigád munkája felett, mondván, hogy rossz a kapcsolat a szállítható felekkel ott, ahol nemhogy javulást nem sikerül elérni az őszi forgalomban, de egyre súlyosabbá válik a rakodások helyzete. De ha megnézzük az állomás dolgozóinak igyekezetét, hogy megtalálják a jobb kapcsolatok útját a vállalatokhoz, akkor módosítani kell az ítéletet. Az állomásfőnök, a pártbizottság, az üzemi bizottság, a kereskedelmi szolgálat együttes erőfeszítése sem járt sikerrel, hogy több megértést kapjanak a vállalatoktól és a tanácstól, valamint a városi pártbizottságtól. Egyedül a megyei tanács helyezte kilátásba, hogy értekezletre hívja össze az érdekelt vállalatokat, de úgy látszik, az értekezlet előkészítése huzamos időt vesz igénybe.

Egy fontos láncszem

Van azonban egy láncszem, amelyet megragadva, talán *az állomás a maga erejéből is közelebb tudna jutni a vállalatokhoz.* Ez a láncszem *az ipartelepek kiszolgálása, a rakott kocsik gyors beállítása.* Nemcsak azért lehetne ettől javulást várni, mert a grafikon szerinti kiszolgálás, a kocsik gyors beállítása kétségtelenül megrövidíti a kocsitartózkodást, hanem azért is, mert a hanyag, nemtörődöm vállalatok így esetleg felfigyelnének a vasút igyekezetére, hogy úgy mondjuk, a figyelmes kiszolgálásra. Ha a néha tízórás, rendszeresen ötórás beállítási időt az állomás dolgozóinak *sikerülne az előírt négyre leszorítani,* ha az ipartelepi beállítások *minden esetben a gondosan megrajzolt grafikon szerint történnének,* talán az üzemek, raktárak, vállalatok illetékeseiben is feltámadna a lelkiismeret.

Mert egyéb panaszt egyetlen vállalat sem mondhat a jól dolgozó, igényeiket mindig figyelembevevő, pontos előértesítéseket adó állomásra.

Miskolc—Gömöri állomás dolgozói szeretnék visszaszerezni élüzem címüket, amelyet a vasúttal szemben közömbös vállalatok, a két malom, a Terményforgalmi, a MEZŐKER, meg a többi vállalat — véleményük szerint — elorzott tőlük. Ebben a küzdelemben minden esetre az állomás dolgozóinak kell az oroszlánrészt vállalniok. rakodási időről lévén szó, főleg a kereskedelmi szolgálatnak, amelynek mindenesetre *mielőbb felül kellene vizsgálnia a komplexbrigád-szerződéseket és a még szerződésen kívül álló vállalatokkal is sürgősen meg kellene kötnie* — de több súllyal kellene érényesítenie segítségét a felsőbb szerveknek, az igazgatóságnak és az 5. szakosztálynak is.

Csak az objektív körülmény az oka?

— Megjegyzések Rákos állomás munkájáról —

Az elsőcsoportú csomópontok versenyében huzamos idő óta hátul kullog *Rákos.* A harmadik negyedévben kilenc versenyző között csak a nyolcadik helyet tudta megszerezni. *Mi a hiba Rákoson, van-e lehetőség arra, hogy az állomás jobb helyezést érjen el a versenyben?* — erre kértünk választ *Borlai Jenő* elvtárstól, Rákos állomás főnökétől.

— *A rossz helyezés nem a mi hibánk* — mondotta és véleményét a következőkkel indokolta: Rákos állomás Budapest—Ferencváros függvénye. A keleti gurító felépítésével állomásunk háttérbe szorult. Nálunk a vonatrendezés gazdaságtalanná vált, mert a keleti gurító gyorsabban és olcsóbban végzi el ezt a munkát. *Ha rosszul dolgozik Ferencváros, vagy vágányzárak akadályozzák munkáját, akkor tudunk mi eredményeket felmutatni, mert a kényszerhelyzet miatt több elegyet dolgozhatunk fel.* A közelmúltban építkezések voltak a Ferencvárosban. Ez idő alatt javultak eredményeink, mi dolgoztuk fel a *hatvani* vonatokat, innen indultak a *komáromi, székesfehérvári, pusztaszabolcsi* és *sztálinvárosi* irányvonatok. Máskor sajnos, hetekig sincs irányvonatképzés, csak a szomszéd állomások számára készítjük elő a leadásos kocsikat.

Terhelés, kocsitartózkodás

— Miben mutatkozik a legnagyobb lemaradás?

— A terhelésben és a kocsitartózkodásban. A terhelést többek között azért nem tudjuk teljesíteni, mert egyrészt sok az átállítós vonat, amely terhelésen alul is közlekedik, másrészt, mert *a hatvani fűtőház mozdonyai nem vállalnak túlsúlyt.* Hatvanból még csak elhozzák, mert Aszódon kapnak egy tolót, Gödöllőig, onnan aztán legurulnak. Itt viszont nem áll toló a rendelkezésre. Nem mondjuk ezt Rákos és Ferencváros fűtőház mozdonyaira, amelyek — ha van — innen is visznek túlsúlyt. Előfordul azonban az is, hogy túlsúlyos vonat jön Rákosrendezőről, Ferencvárosból vagy a Soroksári útról egészen idáig, itt aztán megáll, lead a túlsúlyból és úgy megy tovább. Mi ilyenkor egy-két napig gyűjtjük az elegyet, amíg egy másik gép elviszi. Ez nagyon lerontja a kocsitartózkodási időt.

Az elmondottakból az derül ki, hogy csupa objektív körülmény gátolja Rákos állomás munkáját. Mi nem kételkedünk *Borlai* elvtárs szavában, elismerjük, hogy az objektív körülmények súlyosak, de mégis az a véleményünk, hogy függetlenül az objektív körülményektől, *elérhetne jobb helyezést is az állomás, annál is inkább, mert a versenytényezők megállapításánál figyelembe vették a Ferencvárosról elmondottakat.*

Munkafegyelem

Borlai elvtárs nem beszélt a munkafegyelemről, pedig volna róla mit beszélni. Rákoson igen sűrűn fordul elő kisebb-nagyobb baleset. Igaz, nincs még automata biztosító berendezés, *de éppen emiatt kellene a fegyelmezettebb, éberebb szolgálat, amely elháríthatná a baleseteket.* Előfordult Rákoson, hogy az ott járó ellenőrző közeg úgy találta szolgálatban a váltóőrt, amint az éppen lábat áztatott és *„pedikűrözött".*

A vasút dinamikáját megkövetelő fürgeség, lelkesedés ritkán tapasztalható Rákoson. *És hogy ez nincs, az nem kis mértékben az üzemi bizottság gyenge munkájának is következménye.* (Tévedés ne essék, nem kapkodást szeretnénk látni.) Október 29-én például öt óra harminc perckor kijárt a fűtőházból a 326—026-os mozdony, hogy felváltsa a 326—484-est, amelyet javítani kellett. Az állomás csak tizenkét óra húsz perckor adta be a gépet javításra. Hét órát állt kint egy gép, amely dolgozni nem tudott, csak növelte a gőztartást és rontotta az állomás kocsimozgatási egységidejét.

Versenylendület

Bajok vannak Rákoson a munkaversennyel is. Erre csak egy példát. Hetekkel ezelőtt csomóponti értekezleten elhatározták, hogy csatlakoznak a pécsiek felhívásához. A fűtőház azonnal kidolgozta felajánlását, de az állomás csatlakozása csak hetekkel később készült el. *A dolgozók nem ismerik a Központi Vezetőség és a Minisztertanács levelét. A brigádok versenyértékelése hiányos, rendszertelen.*

Valóban vannak objektív körülmények. De szemük előtt áll a fűtőház példája, amely legutóbb elnyerte az élüzemcímet. Rákos állomás is érdekelt, ne el jobb helyezést, ha nemcsak az objektív körülményeket néznék, hanem a pártszervezet és a szolgálati vezetés alaposan megvizsgálná a tennivalókat és jobb munkára ösztönözné az állomás egész kollektíváját.

VITA:

Miért kell szervezett dolgozónak lenni?

Lehet, hogy szokatlan dolgot közlök, amikor arról számolok be, hogy én, mint vasutasfeleség állandóan és érdeklődéssel figyelem a Szocialista Vasútért hasábjain folyó vitát. Legutóbb azt a kérdést tette fel az egyik hozzászóló, hogy miért nem vesznek részt a vitában a bizalmiak, a műhelybizottsági tagok, az egyszerű dolgozók? Én tovább vezetem ezt a kérdést és megkérdezem: miért nem szólnak hozzá a vasúton dolgozó nők és a vasutasfeleségek is? Talán nekik semmi közük a szakszervezethez? Dehogy nincs! Sőt! Egy rövid beszámolón belül nem is lehet felsorolni, mi mindent kapnak a dolgozó nők a szakszervezettől, de ugyanígy férjük révén a vasutasfeleségek, családanyák is részesülnek a szakszervezeti kedvezményekben.

Nagy hiba, hogy — tisztelet a kivételnek — az asszonyok, a feleségek többnyire csak azt látják, hogy férjük fizetéséből hiányzik néhány forint: a szakszervezeti tagdíj. Nem akarom most visszafelé is fordítani a vádat, vagyis arról beszélni, hogy a férjek — még hogyha szakszervezeti funkciójuk is van — nemigen társalognak feleségükkel mozgalmi eseményekről, szakszervezeti munkáról, inkább megmaradok magunknál, asszonyoknál. Az igazsághoz tartozik, hogy a feleségek nem is igen érdeklődnek férjük mozgalmi munkája iránt, de sajnos — ismét tisztelet a kivételnek —, úgy tapasztalom, hogy még kenyérkereső munkájuk sem igen érdekli őket.

Pedig mi asszonyok sok olyasmit meglátunk, ami biztosan alkalmas lenne arra, hogy férjünk szakmai és mozgalmi munkáját segítsük vele. Miért nem mondjuk el észrevételeinket? A feleségnek kötelessége ismerni férje munkáját és segíteni is abban erejéhez, tehetségéhez mérten. Ugye, kedves asszonytársam, menynyire haragszol, ha valamilyen panaszodat nem orvosolják, kívánságodat nem teljesítik, ha rideg bürokráciába ütközöl? Nos, talán tőled is függ, hogy jól vagy rosszul dolgozik-e az az üzemi bizottság, amelyhez férjed tartozik.

Férjem szintén szakszervezeti aktíva, s én bizony mindig megbeszélem vele, nemcsak hivatásbeli, hanem mozgalmi munkáját is. Szeretném, ha nem kellene így egyedül éreznem magam érdeklődésemmel, mint eddig, ha a dolgozó nők, a vasutasfeleségek is igyekeznének hasonlóképpen felkelteni magukban az érdeklődést a szakszervezeti munka — a közösség ügyei iránt. Remélem, ez a „vita" során meg is valósul.

Veres Jánosné,
Sződliget, Ságvári út 14.

A legfiatalabb szakszervezeti bizalmi

A szakszervezeti választások során egyhangúan másodszor is bizalminak választották a nyíregyházi fűtőház dolgozói *Komlóssy Miklós* géplakatost. Mi fordította a fűtőház egy népes csoportjának bizalmát Komlóssy elvtárs felé? Érdemes néhány szót szólni erről, amikor a szakszervezeti választások egyik hiányossága az volt, hogy az üzemi bizottságokat, az aktívahálózatot nem frissítették fel kellőképpen fiatalokkal.



Komlóssy elvtárs mindössze 19 éves, a fűtőház legfiatalabb bizalmija. Négy éve tagja a szakszervezetnek. csoportja egy évvel ezelőtt választotta meg először. Megválasztásánál érvényre jutott az az elv, hogy a munkában élenjáró dolgozók kerüljenek a szakszervezeti aktívahálózatba, mert Komlóssy elvtárs már többször részesült dicséretben jó munkájáért.

Az elmúlt évben nem egyszer igazolta rátermettségét, lelkiismeretességét, mint szakszervezeti bizalmi is. Pedig mint kezdő bizalminak nem volt könnyű a dolga. Munkáját úgy kezdte, hogy lehetőleg minden nap beszélgetett csoportja minden egyes tagjával, a segélykéréseknél gondos környezettanulmányt folytatott, megmagyarázta a csoport tagjainak a munkaverseny fontosságát, a tagdíjfizetés jelentőségét. Csoportjánál a tagdíjmorál rövid idő alatt megjavult, s ma már nincs olyan tag, aki ne kapcsolódott volna be felajánlásaival a munkaversenybe.

Ezért esett a dolgozók választása most ismét a fiatal bizalmira, aki a DISZ-szervezetben is hasznos, eredményes munkát végez.

Sürgősen teremtsenek rendet

Perlaki Gyula párttitkárhelyettes írja Sopronból:

Miért nem mennek szívesen a pályafenntartási munkások idegen főnökség területére dolgozni? Válaszoljanak a tények:

A szakosztályvezető elvtárs rendeletére július hó 21. és 30-a között *Abonyba* kellett dolgozókat küldenünk. A *kenyeri XIV.* pm. szakaszról *Kocsis Jenőt* és *Dénes Imrét* rendelték ki. Úton töltött idejüket csak hosszas utánjárás után, szeptember 18-án fizették ki. *Csonka József* (bükki IV. szakasz) egy napi keresetét „elfelejtették" számfejteni, és azt csak szeptember 28-án kapta meg. *Tamási Ferenc* a mai napig nem kapta meg a részére helytelenül postázott 50 forint előleget. *Szalay Ferenc* az acsádi szakaszról ment Abonyba. 302 forintos keresetét még a mai napig nem kapta meg.

A szombathelyi igazgatóság II. osztályának és a soproni pályafenntartási főnökségnek bérfelelősei személyesen jártak el a dolgozók ügyében. Miért nem tisztázza az ügyet egyszeri átírásra az abonyi pályafenntartási főnökség? Miért nem kapják meg a dolgozók a nyilvánvalóan helytelen bérszámfejtés következtében elvont bérüket?

(Reméljük, hogy az illetékesek nem késlekednek sokáig a válasszal, a soproni dolgozók megkapják jogos illetményüket és felelősségre vonják a hibák elkövetőit. Szerk.)

Élenjáró fiatal dolgozó



Mádi Etelka Pesterzsébet-Felső BEV állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője lelkes munkájával magával ragadja brigádját is. Hónapok óta kiváló teljesítményével segíti az őszi forgalom sikerét.

Ifjúsági élet

ILLEGÁLIS HARCOSOK ÉS IFJÚ DISZESEK TALÁLKOZÓJA

— Átvették a legjobb DISZ-brigádok a Komszomol ajándékait —

Felemelkednek a metszett kristálypoharak, aranysárgán csillan a bor a terített asztal felett: a pártra, a hős, a kemény harcokban edzett proletársereg élcsapatára ürítik poharukat az illegális harcok egykori részvevői és az új élet ifjú vasutas építői.

A vasúti főosztály tanácstermében évfordulót ünnepelnek. A Kommunisták Magyarországi Pártja és a Kommunista Ifjúmunkás Szövetség megalakulása 37. évfordulóját köszönti 22 DISZ-tag, a legjobb vasutas ifjúsági brigádvezetők — akik ezen a napon vették át a hazánkban járt vasutas Komszomol-küldöttség ajándékait, melyet félévi eredményes munkával nyertek el — és néhányan azok közül, akik részt vettek a KIMSZ munkájában, harcaiban a magyar ifjúság és a magyar nép szebb, boldogabb életéért.

Az ünnepségen *Németh József* elvtárs, vezérigazgató helyettes mondott ünnepi beszédet, idézte a régi harcok emlékeit, a KIMSZ hősi múltját, majd értékelte a fiatal vasutasok helytállását a mai feladatok közepette és átadta a komszomolisták ajándékait. *„A legjobb magyar vasutas brigádnak a komszomolistáktól"* feliratú vándorzászlót *Máthé Józsefnek*, az Északi Járműjavító *Pákai* brigádja tagjának; a *díszes serleget a Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség Petőfi-brigádjának*, amely már másodszor nyerte el az ajándékot; *„A legjobb állomási brigád"* feliratú zászlót *Szalmás Ferenc* záhonyi brigádvezetőnek; a hatalmas *Komszomol* jelvényt *Stivics Jánosnak*, a dombóvári fűtőház mozdony-brigádvezetőjének és 15 könyvjutalmat az egyéni versenyben legjobb eredményt elért ifiknek.



Németh József vezérigazgató helyettes szól a legjobb DISZ-brigádvezetőkhöz.

S most itt ülnek a diszesek a dúsan terített asztal körül — amely magában is egyik kifejezője, mennyire megbecsülik ma az új élet építőit — és hallgatják *Bogyó Géza, Rév Pál, Kispál József, Kócsa Mihály* és *Lindenberg Ferenc* elvtársak, a KIMSZ régi harcosainak emlékezéseit.

— Húsz évvel ezelőtt, amikor bekapcsolódtam az illegális KIMSZ munkájába, mások voltak a feladatok mint ma és más, nehezebb körülmények között dolgoztunk. — A fiatalok feszülten figyelnek *Bogyó Géza* elvtársra, a vasút politikai főosztály helyettes vezetőjére, akinek szavai nyomán messzeröppen a gondolat, eltűnnek a falak, kitágul a terem... Már az árnyas fák alatt ülünk a Hármashatárhegy egyik elhagyatott részén, ahová nem jutnak el a rendőrkopók és ahol a KIMSZ tagjai tartják illegális találkozójukat.

— Az előadó a nemzetközi helyzetről beszélt, a háború elleni harc feladatairól. S amit itt hallottunk, azt másnap vittük tovább, büszkén terjesztettük a párt szavát. Angyalföldön, a Teve utcában tartottunk házigyűlést, vagy ahogy akkor neveztük, „házi bált". Nehéz, felelősségteljes munka volt. Először megismertük a környezetet, a házat, a lakókat, aztán vagy harmincan megszálltuk az épületet, elálltuk a kaput, nehogy valaki a gyűlés alatt értesíthesse a rendőrséget. Munkásdalokat énekeltünk, amíg csak elő nem jöttek a lakók — akkor előállt a szónok, majd újra énekeltünk és utána villámgyorsan eltűntünk a környékről.

Veszélyes munka volt, de büszkék voltunk arra, hogy ránk bízta a párt, hogy minket választott ki e feladat elvégzésére. Pártmegbízatásaink változatosak voltak. Egy másik alkalommal például az volt a feladatunk, hogy megakadályozzuk egyik angyalföldi üzembe a sztrájktörők bejutását. Nem volt egyszerű dolog lebeszélni azokat, akik vállalkoztak a sztrájktörésre. De sikerült, — volt akinél szép szóval, másnál kővel vagy bottal...



Kispál József az illegális harcokról beszél a fiataloknak.
(Németh Gyula felvételei)

Tucatnyi emlék, megannyi harcosok és a fiatal diszesek találkozójának emléke tovább él, új tettekre lelkesíti az értekezlet részvevőit.

Bánki Géza

HIREK

— Tíz megyei bajnokságot szereztek a *Dombóvári Törekvés* atlétái az idei versenyek során.

— Szovjet-ukrán estet rendez december elején a vasút politikai főosztály a vasutasszakszervezet elnökségével karöltve az Északi Járműjavító kultúrotthonában.

— „A magyar sport diadala" címmel érdekes előadást tartott *Solymosi Egon* atléta, Európa-bajnok, olimpikon, a Magyar Népköztársaság Kiváló sportolója, a dombóvári MÁV-kultúrotthonban.

— 627 kilométer hosszú vasútvonal építését fejezték be *Cserdsu* és az üzbég *Kungrád* között.

— Új vasúti megállóhelyet adtak át november 20-án Budapesten, a XV. kerület lakóinak. Az új megálló a vác—veresegyházi vonalon van.

— „A magyar festészet remekei" címmel előadást tartott *Bodnár Éva*, a nagykanizsai kultúrotthonban megrendezett múzeumi napok keretében.

— A műszaki könyvtárak egy éven keresztül tartott országos felszabadulási versenyének ünnepélyes eredményhirdetése november 5-én volt. A KPM Központi Dokumentációs Szolgálata csoportjában az első helyezést érte el.

— „Landler Jenő műszaki hetet" tartanak november 21-től 30-ig a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál.

— A MÁV-dolgozók részére folyósítható rendkívüli segélyek engedélyezéséről rendelet jelent meg a MÁV Hivatalos Lap 58. számában.

— Landler Jenő születésének 80. évfordulója alkalmából ünnepség volt a róla elnevezett járműjavító kultúrotthonában, november 23-án. Az emlékbeszédet *Császár László* elvtárs, a budapesti igazgatóság politikai osztályának munkatársa tartotta.

— Érdekes cikksorozatot közöl a Közlekedési Közlöny az SZMPSZ—SZMGSZ vasutak ez évi nagyjelentőségű berlini konferenciájának munkájáról.

LEVELEZŐINK írják

Tízezer forint a sinek között

Nemrégiben *Komló* állomás termelési értekezletén *Benedek Lajos* elvtárs elmondotta, hogy a vágányok között nagy mennyiségben található a vagonokról lehullott szén. Javasolta, hogy alakuljon brigád a szén összegyűjtésére.

A javaslatot megvalósították. *Maros Jenő* párttitkár, *Hornyák István* helyettesfőnök, *Tóth István* ÜB-elnök és *Benedek Lajos* elvtárs brigádot alakítottak és a szabadnapos *„Táncsics"* brigáddal versenyezve egy nap alatt 200 mázsa szenet gyűjtöttek össze.

ifj. Egri Péter
Dombóvár

Újra a termelő munkában

Két évvel ezelőtt vettem búcsút brigádomtól, hogy hazafias kötelességemnek eleget tegyek. A honvédségnél igyekeztem úgy helytállni, hogy brigádom tagjaira ne hozzak szégyent. Most a szakaszvezetői egyenruhát visszacseréltem vasutas egyenruhára.

Igen jól esett az a szívélyes fogadtatás, amelyben a párt, DISZ és a szakszervezet, valamint az állomásfőnök elvtárs részesített, mikor jelentkeztem munkahelyemen. Örömmel hallottam, hogy régi brigádom országos viszonylatban a második helyen áll a versenyben.

Katonaidőm alatt többször elküldték nekem a *„Szocialista Vasútért"* című lapot. Ebből tudom, hogy Komló állomáson van egy igen jó síktoló DISZ-brigád. Szeretnék velük megismerkedni és versenyre lépni.

Most azon vagyok, hogy az idősebb dolgozók tapasztalatai segítségét kérve, a honvédségnél tanult harcosságot, katonás fegyelmet felhasználva, jó munkát végezzek.

Bencze Jenő tolatásvezető
Várpolota, Petőfi-brigád

Szépséghiba

Vác állomáson szép eredménnyel és nagy forgalommal működik a gyorspénztár, a személypénztár közvetlen közelében, de szépséghibája is van. Emberi tartózkodásra alkalmatlan. A tűzrendészeti megállapítás szerint, fűtése tűzveszélyes.

Főosztályi szemlék, igazgatósági instruktorok, jegyzőkönyvek sokasága, a vonaloktatók havijelentései, termelési értekezletek refrénjei bizonyítják, hogy problémánkat „népszerűsítettük".

Nem nehéz a bajon segíteni. Az újságpavillont helyezzék az állomásépület mellé, és adják át a helyet a pénztárnak. Reméljük, hogy az illetékesek mostmár gyorsan megoldják a gyorspénztár ügyét.

Szobonya László
kereskedelmi főnök, Vác

SPORT

Először a vezetők tekintélyét kell megteremteni a Békéscsabai Törekvésnél

Azért utaztam Békéscsabára, hogy megismertessem olvasóinkkal egy jó sportszakosztály működését. Úgy gondoltam, hogy erre a kézilabda szakosztály a legalkalmasabb.

A forgalmas állomáson néhány percig tétováztam. Kitől kérdezzem meg, hogy hol lehetne beszélgetni kézilabdás vezetővel, játékossal? Kutató tekintetem a váróterem pipázó őrének pillantásával találkozott.

— Kérem, hol találok egy vasutas sportvezetőt? Például kézilabdást?

— Ilyent nem nagyon ismerek. haldoklik nálunk a sport. A szomszédos váróteremnél megtalálja Szabó Istvánt, ő a labdarúgó-csapat edzője, talán többet tud mondani.

A szűkszavú felvilágosításnál nem lett volna nehéz többet mondani, de Szabó István is kereste a szavakat, s így sokkal előbbre vele sem jutottam.

Elhatároztam, hogy felhagyok a magánvélemények kutatásával és felkeresem a sportirodát.

Gyócsi Lászlónéval, a sportkör adminisztrátorával, és Gyócsi Lászlóval, a labdarúgó csapat középhátvédjével találkoztam először. A bemutatkozáson alig estünk túl, amikor Gy. Kovács Pál társadalmi aktíva és Szécskei Árpád főkönyvelő lépett a helyiségbe. Megindult a beszélgetés.

A kézilabdázókról nem sok jót hallottam. Ami dicséretes, az inkább csak az elmúlt évekre vonatkozik. Igy azután jobbnak láttam, ha hagyom a jelenlévőket arról beszélni, ami szívükön fekszik.

Hogy a sport szívügye egyeseknek Békéscsabán is, azt hamarosan megállapíthattam. Az érthetetlen csak az volt, hogy ilyen sportszeretet mellett a város Törekvés sportköre egyike a leggyengébben működő vasutas sportköröknek.

A békéscsabai vasutasok sportszeretete megmutatkozott akkor, amikor a pályát kezdték építeni. A munka dandárját — több mint 70 000 forint értékben — társadalmi munkában végezték. A sporttelep azonban még ma sem épült fel teljesen. Hiányzik például közel 60 méter kerítés. Nincs atlétikai pálya, pedig ez a szakosztály a körülményekhez képest jól működik. Segítség nélkül, magára maradt a sportkör. A legfurcsább volt azonban Bor József állomásfőnök véleménye:

— A sportolók és a zenészek nem emberek.

Bor József minden bizonnyal egyedül áll véleményével ebben az országban, s bár nemrégen máshol nyert szolgálati beosztást, véleményének romboló hatása rányomta bélyegét a békéscsabai vasutasok sportéletére.

Ilyen körülmények mellett nem csoda, ha sorvadófélben van Békéscsabán a sport.

Nézzük csak meg, hogy a felsőbb támogatás hiánya miként mutatkozott meg a gyakorlatban:

— A labdarúgó-csapat edzését átlagban három-négy játékos látogatta — ezt az edző, Szabó István mondta.

Szécskei Árpád főkönyvelő ezt jegyezte meg:

— Ifjúsági csapatunk intézője, Ambrus Mihály, ízig-vérig becsületes sportember, fegyelmet azonban nem tud tartani. Nincs kihez forduljon segítségért. Szombaton este személyesen járta végig a szórakozóhelyeket, ahonnan a fiatal sportolók még jóval éjfél után sem voltak hajlandók hazatérni.

A békéscsabai ifjúsági játékosok talajvesztése nem csak helyi sportprobléma. Kell, hogy hangos figyelmeztetés legyen a többi sportkörnek is. A sport- és kultúrtevékenység hazánkban a nevelés egyik fontos eszköze, tehát nem mellékes kérdés. Célja éppen az (ellentétben Bor József véleményével), hogy testben-lélekben erős embereket neveljen. s ezt gátolta meg Békéscsabán Bor József, és ezt hátráltatták felületes ellenőrzésükkel a felsőbb szervek.

Az új állomásfőnök, Molnár Gábor más véleményen van, mint elődje. Azóta javult is a szellem a sportkörben. Az atlétikai és a nemrég alakult természetjáró szakosztály már eddig is szép eredményeket ért el. A labdarúgók, a kézilabdázók azonban még nem heverték ki teljesen a vétkes mulasztásokat.

Sürgős erkölcsi és anyagi segítségre van szükség ahhoz, hogy Békéscsabáról hamarosan olyan képet festhessünk, mint amilyen látogatásunk eredeti célja volt.

(mécs)

RENDŐRSÉGI HÍREK

— Eljárás indult Tóth G. Sándor, Virág János és Gáspár József ferencvárosi sarusok ellen, mert szolgálatuk közben egy hűtőkocsit feltörtek és abból 10 kilogramm margarint elloptak.

— Társadalmi tulajdon sérelmére folyamatosan elkövetett lopások és árudézsmálások miatt a vasúti rendőrség őrizetbe vette Jenel József és Bokros Béni MÁV szállítómunkásokat.

ÚJ ELEKTRO-LÉGFÉK

A „Gudok" 1955 szeptember 22-i számából

A személyvonatokra néhány körzetben érvényben levő 100 kilométeres óránkinti sebesség mellett a jelenlegi légfékrendszer sok esetben már nem biztosítja a szükséges fékhatást, különösen a lejtős részeken. Ilyen szakaszokon nagy sebesség mellett a fékezés megkezdése után 800 méterrel nem lehet megállítani a vonatot, a fékút hosszabb annál, mint ami eddig nálunk elfogadott volt.

Sürgős feladat merült fel tehát: *elkészíteni egy olyan féket, amely biztosítja a vonat gyors megállását nagy sebesség mellett, rövid fékúttal.* Nagy lehetőséget adhatna ilyen fékrendszer elkészítéséhez az elektropneumatikus típusú fék alkalmazása, amelynek készülékeit elektromos áram lökéseivel irányítják, de a féktuskót az abroncshoz sűrített levegő szorítja — gondoltuk. Ilyen féktípus már van nálunk, de ezeket eddig csak a helyiérdekű közlekedés, motoros vonatainál alkalmazták.

E készülék alapján a vasúti közlekedés *Össz-Szövetségi Tudományos Kutató Intézetének* tudományos munkatársai és a *Közlekedési Gépépítő Minisztérium* különleges fékterező irodájának tervezői együttműködve a *Közlekedésügyi Minisztérium* és az Októberi körzet munkásaival, létrehoztak és kipróbáltak egy elektrolégféket a rendes vagonok számára.

Üzembentartás közben kiderült, hogy az új konstrukció

lehetővé teszi a fékút 35—40 százalékos csökkentését.

Jelentősen könnyebb lesz a mozdonyvezetők munkája, mert meggyorsul a fékezés és az oldás folyamata. A fékoldás ellenőrzésére készített különleges berendezés segítségével teljesen megszűnik a kerekek csúszása, megkönnyül a felülvizsgálók munkája is a fékek kipróbálásánál; a fékek állapota ellenőrizhető a mozdonyokon elhelyezett jelzőlámpával.

A mozdonyvezetők, fékezők, villanyszerelők, akik részt vettek az új konstrukció próbáin, sok értékes javaslatot tettek tökéletesítésére. Megjegyzéseiket most tanulmányozzák.

Az új fékrendszer megengedi a forgalmi sebesség nagyarányú emelését és fokozza a forgalom biztonságát.

Most az a következő feladatunk, hogy gyorsan felszereljük ezekkel a fékekkel a személykocsi-parkot. Az előzetes számítások kimutatták, hogy az új fék nagymérvű gazdasági előnyt is biztosít: *lehetővé teszi a sebesség 130 kilométerre való emelését.*

N. Albegov, K. Latüsev, a technikai tudományok kandidátusai, **M. Fokin V. Jaszencev** mérnökök.

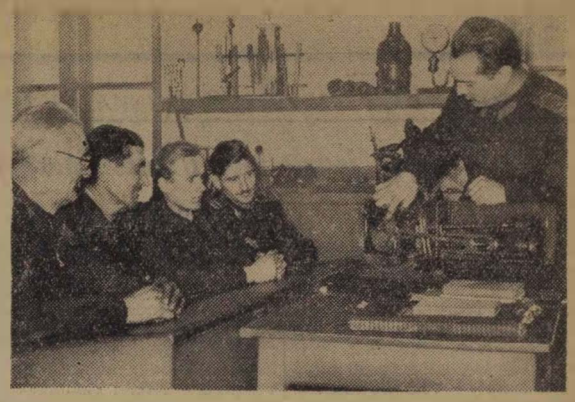
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 49. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. DECEMBER 5.



Herke János műszaki intéző, többszörös újító, a dombóvári fűtőházi modellek segítségével oktatja a fűtőket. (Kovács Géza felv.)

Az egyenletes fuvarozás biztositja szállitási feladataink végrehajtásának sikerét

Írta: Déri Tibor, a Központi Szállítási Tanács titkára

A közlekedési kormányzat és a vasút legfőbb vezetősége az elmúlt évek során számtalanszor rávilágított arra a tényre, hogy a vasútüzemi munka megjavításának egyik legfontosabb belső tartaléka az áruk berakási, elegytovábbítási és kirakási tervének teljesítése közben tapasztalható havi, napi és napszakonkénti munka egyenetlenségének kiküszöbölése.

Az egyenletes szállítások fontosságát felismerve, még 1952-ben javaslatot terjesztettek a kormányzat elé, melynek alapján az 1953. évben életbelépett *Vasúti Árufuvarozási Szabályzat* felhatalmazta a közlekedés- és postaügyi minisztert, illetőleg a vasutat az egyenetlenség csökkentése érdekében szükséges intézkedések megtételére. E felhatalmazás ellenére azonban a vasút az idei őszi forgalom beindításáig csak az egyes hónapok között jelentkező egyenetlenségek kiküszöbölésénél ért el eredményt.

Az egyenetlenségek felszámolására tett intézkedés volt az elmúlt évek során bevezetett előszállítás rendszere, amely lehetővé tette az őszi hónapok megnövekedett szállítási feladatainak csökkentését és ezzel a mezőgazdasági termények zavartalan elszállítását. Az eredményeket mutatja, hogy míg 1950-ben a havonta átlagosan elszállított áru és az évben maximálisan elszállított áru mennyisége között mutatkozó egyenetlenségi tényező 1,23 volt, addig 1954-ben az egyenetlenségi tényező 1,15-re csökkent.

Az egyes hónapok között jelentkező egyenetlenség kiküszöbölésénél azonban lényegesen fontosabb annak az egyenetlenségnek a csökkentése, illetve megszüntetése, amely a tervhónap eleje és vége, a hét egyes napjai és a napokon belül a napszakok között jelentkezik.

Az áruk egyenetlen berakása, továbbítása és kirakása következtében a vonalak, a berendezések, a járműpark és a munkaerő kihasználása is egyenetlenné válik. A tervidőszak alatt van olyan idő, amikor mindezek kihasználása a teljesítőképesség alatt van és így felesleg mutatkozik a járműparkban, a vasúti vonalak kapacitásában és a munkaerőben. Más időszakban pedig, mikor a fuvaroztató felek a teljesítőképesség határain túl veszik igénybe a vasúti vonalakat és járműveket — a kapacitáson túli igénybevétel miatt az állomásokon és a vonalakon torlódások keletkeznek, jármű és személyzethiány áll elő. Ennek kiküszöbölése érdekében kénytelen a vasút a járműparkra és munkaerőre vonatkozó terveiben bizonyos belső tartalékokat képezni.

A folytonosan növekvő áruforgalom következtében az idén szembe kellett néznünk azzal a ténnyel is, hogy vasútunk műszaki helyzete rosszabb volt, mint az elmúlt években. A beruházás és a felújítás lassúbb üteme folytán a vasúti kocsipark egy része elhasználódott, kiesett a forgalomból. Vonóerő tekintetében sem volt jobb a helyzet. Az idei őszi forgalomban tehát kisebb gördülőállománnyal kellett az ugrásszerűen megnövekedett árumennyiség zökkenőmentes elszállítását biztosítani.

Az egyenletes árufuvarozásokban rejlő előnyök kihasználását tette lehetővé az 1955. évi csúcsforgalom lebonyolítása tárgyában kiadott minisztertanácsi határozat. Ez a határozat rendkívül nagy jelentőségű, mivel a vasút eddigi egyoldalú — éppen ezért nem kielégítő — erőfeszítése mellett a szállítások egyenletességének biztosítása érdekében a gazdasági tárcák és vállalataik, üzemeik feladatait is megszabja. A minisztertanácsi határozat végrehajtásaként a vasút az árukat az egyenletesség szempontjából csoportosította, intézkedéseket foganatosított mind a fuvaroztató felek, mind a vasúti szervek felé az egyenletesség biztosítása érdekében.

Az intézkedések kiadása és az egyenletes rakodások bevezetésének megszervezése óta több mint két hónap telt el. Ez idő alatt mind a fuvaroztató felek, mind a vasút dolgozói felismerték az egyenletességben rejlő hatalmas tartalékokat és éppen ezért erőfeszítéseket tettek az egyenletesség biztosításáért. Ma már bátran állíthatjuk, hogy *az idei őszi forgalomban közös erőfeszítéssel az egyenletes rakodásoknál igen szép eredményt értünk el.* Nagymértékben növekedett különösen a vasár- és ünnepnapi rakodások mennyisége. Élesen rávilágít erre a munkanapi maximális rakodás és az ünnepnapi átlagos rakodás közötti egyenetlenségi tényező alakulása. Ez a tényező 1954 októberében 2,07, 1955 októberében 1,73 volt, pedig október elején a vasárnapi és ünnepnapi rakodásokat nem emelhettük olyan magasra, mint amilyen október végén volt. Ugyancsak *csökkent a vasárnapi maximális és minimális rakodások közötti arány:* 1954 októberében 1,35, 1955 októberében pedig 1,26 volt.

A hét munkanapjain végzett rakodás is — a hétfői és szombati nap kivételével — egyenletesebbé vált. Ma már, ha rendkívüli időjárási viszonyok a rakodásokat nem zavarják, fuvaroztató feleink a hét négy munkanapján úgyszólván teljesen egyenletesen rakodnak.

Az eredményekkel nem szabad megelégednünk. *Hátra van még az őszi forgalom egyik legerősebb hónapja,* amikor a forgalom lebonyolítását már nemcsak az áruforgalom mennyisége, hanem az időjárási viszonyok is befolyásolják. Ezért a vasár- és ünnepnapi rakodások fokozása mellett arra kell törekedni, hogy *a szombati és hétfői rakodásokat a hét többi munkanapjának szintjére emeljük.*

Itt azonban figyelembe kell venni azt a körülményt, hogy vannak olyan üzemek, melyek hétfőn, illetve szombaton csak két műszakban termelnek és rakodnak. Ezek árukieséseivel már a tervezésnél számolni kell és ezért az ilyen rakodáskiesést ezeken a napokon egyéb, nem sürgős szállítást igénylő árukkal kell pótolni. Ezt a körülményt a berakási terv összeállításánál az állomások fuvarozási tervhivatalnokának, az igazgatóságok fuvarozási tervcsoportjainak, a kocsielosztási terv összeállításánál pedig az igazgatóságok kocsiintézőségeinek egyaránt figyelembe kell venni.

Az egyenletes rakodások fokozásánál elsősorban arra kell törekedni, hogy az igazgatóság egész területén és ezen belül egy-egy tervellenőri körzeten belül is egyenletes legyen a rakodás mind a nappali, mind az éjszakai órákban és a rakodás igazodjon a tehervonatok közlekedési idejéhez. Csak így tudjuk megteremteni annak a lehetőségét, hogy *az egyenletes rakodások mellett az áruk továbbítása is egyenletessé váljék,* ritmust vigyünk a vonatok közlekedésébe, amely elő fogja segíteni az áruknak a rendeltetési állomásra való egyenletes érkezését és ottani kirakását.

Az egyenletes rakodások megszervezésénél a fuvaroztató felekkel egyetértésben arra is törekedni kell, hogy a berakásra kerülő áruk fuvarozási távolságonkinti megosztásában naponként ne álljon be olyan változás, amely a kocsiforduló időt növelné. Ezért az igazgatóság egyik nap ne csak 50—100 km távolságra, míg a másik nap 300—400 km távolságra menő árukat rakjon, mert ilyenkor a kocsiforduló idő meghosszabbodik és a rendezőpályaudvarokon torlódás áll be.

Őszi áruforgalmunk sikeres lebonyolításának egyik alapfeltétele tehát az egyenletesség továbbfokozása. A fuvaroztató felekkel való állandó és közvetlen kapcsolat révén minden vasutas dolgozó törekedjen a berakások egyenletességének továbbfokozására. Biztosítsuk az egyenletes elegytovábbítást és az egyenletes kirakásokat, hogy sikeresen teljesíthessük őszi forgalmi feladatainkat.

A legjobb karbantartók egyike



Kürtösi Vilmos, a győri kocsijavító műhely flatal kocsilakatosa a legjobb karbantartók közé tartozik. Selejtmentes munkával dolgozik a kocsik üzemképes állapotának biztosításán. (Kovács Géza felv.)

Üdvözöljük a dolgozók bizalmából megválasztott szakszervezeti bizalmiakat, műhelybizottságokat és üzemi bizottságokat

A napokban befejeződtek a szakszervezeti választások. Többezer dolgozó került dolgozótársai bizalmából a szakszervezeti munka különböző területére. Nagy megtiszteltetés ez mindannyiuk számára, de egyúttal nagy felelősséget is jelent. A feladat: a vasutasok termelő tevékenységének, az őszi forgalom sikeres befejezésének, a téli forgalom lebonyolításának segítése, a dolgozók érdekeinek védelme a törvényekben biztosított kereteknek megfelelően, és nem utolsósorban a szervezeti élet továbbfejlesztése, a kulturális és a műveltségi színvonal folyamatos emelése.

Vasutunk előtt nagy — az egész ország fejlődését befolyásoló — feladatok állnak. Meg kell ismernünk a nagy feladatok reánk eső részét alaposan, mert csak akkor tudunk végrehajtásuk érdekében eredményesen dolgozni. Fel kell kutatni mindazokat a gátló körülményeket, amelyek zavarják munkánkat, a legkövetkezetesebben küzdeni kell megszüntetésükért. Egyik kezünkkel termelési eredményeink állandó emelését kell segíteni, másik kezünkkel a termelést végrehajtó dolgozók válláról mindjobban levenni gondjaikat, ellátásuk és életszínvonaluk emelése révén.

A decemberi termelési értekezletek lesznek az új szakszervezeti szervek bemutatkozásai. Ha a bizalmi elvtársaktól kezdve az üzemi bizottság minden tagja teljes tudását és képességét nyújtja, akkor a szolgálati helyek dolgozói nagy lépést tesznek 1955. adósságmentes befejezése, második ötéves tervünk beindítása, a SZOT VII. teljes ülésén hozott határozatok, valamint pártunk Központi Vezetőségének az ipari termelés megjavításáról és a műszaki színvonal emelésének feladatairól szóló 1955. november 12-i határozatának végrehajtásában. Ez valamennyi dolgozónak egyetemes érdeke. A szakszervezeti funkcionárius akkor harcol elsősorban a dolgozók érdekeiért, ha ezeknek a határozatoknak megvalósítását helyezi munkája középpontjába.

Szakszervezeti szerveinkben dolgozó elvtársaink rendelkeznek mindazokkal az adottságokkal, amelyek a reájuk háruló feladatok elvégzéséhez szükségesek. A szakszervezeti tagság elvárja a magasabb színvonalú munkát és bizik abban, hogy ügyeit a legjobb kezekbe adta, amikor választott. Ennek a bizalomnak kell megfelelni és igazolni mindennapi szorgalmas, becsületes munkával, hogy a megválasztottak méltók a bizalomra.

Pártunk vezetésével, együtt a dolgozókkal, igazságosan megvonva a határt a jogos és jogtalan között, a határozatok ismeretének tudatában, nyiltan, őszintén és példamutatóan végezzék megtisztelő és fontos munkájukat, akkor a siker, az eredmény nem maradhat el.

Ehhez kívánunk valamennyi megválasztott elvtársnak és elvtársnőnek eredményes, jó munkát!

A VASUTAS DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI VEZETŐSÉGE nevében
GÁSPÁR SÁNDOR elnök.

Az éves tervek teljesítésével az őszi forgalom sikeréért

Egy teljes szerelvény futójavítása terven felül

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV.* dolgozói méltó módon végezték munkájukat annak a vállalásnak teljesítése érdekében, amelyet névadójuk, Landler Jenő elvtárs 80. születésnapja alkalmából tettek. Vállalták, hogy 30 teherkocsiból és egy 424-es sorozatú mozdonyból álló szerelvény futójavítását terven felül végzik el az ünnepi műszak alatt. A kocsi-, a mozdony- és a megmunkálóosztály dolgozói derekasan eleget tettek a vállalásnak: *30-án délelőtt ünnepélyesen útnak indították a Landler-szerelvényt.* A feldíszített vonatot *Szabados Dezső* elvtárs, vállalati főmérnök rövid beszéddel bocsátotta útjára, méltatva azoknak a dolgozóknak érdemeit, akik a tíznapos műszakban különösen jó eredményt értek el. A *Harsányi* alvázlakatos-brigád nemcsak vállalását teljesítette, hanem a tervben előírt feladatait minőségi munkával oldotta meg. A bognármunkákat *Sasvári László* és brigádja 130 százalékos teljesítménnyel végezte. Ennek köszönhető, hogy a Landler-vonat határidőre elkészült.

Kitűnő százelegytonna kilométer teljesítmény a dorogi fűtőházban

A dorogi fűtőház dolgozói az éves tervre tett vállalásaikat a következőképpen teljesítették:

Azt a vállalásukat, hogy a széntervet 3 százalékkal csökkentik, három százalékkal túlteljesítették, vagyis a csökkentés mértéke hat százalékos. A felajánlott 180 000 forint megtakarítás helyett 360 361 forintot takarítottak meg. A megtakarított szénnel december 14-től 31-ig továbbíthatják vonataikat. Kilométertervüket már október 24-én befejezték, jelenleg 1956 február eleji tervükön dolgoznak. Százelegytonnakilométer tervüket november 15-én fejezték be, jelenleg 1956 január közepi terviknél tartanak. Összes szénmegtakarításuk 1448,67 tonna. A kocsijavító műhely november 18-ra végzett éves terve befejezésével, a mozdonyjavító műhely ugyancsak határidő előtt fogja teljesíteni tervét. *(Pétervári Franciska leveléből.)*

Javult az idegen kocsik tartózkodási ideje a pécsi területen

Az elmúlt évek lesújtó eredményei után az idén a pécsi területen egyre javult az idegen kocsik tartózkodási ideje. A januári 16,5 órás átlagos kocsitartózkodással szemben a harmadik negyedévben már 11,1 órára csökkent a tartózkodási idő. Ez azt jelenti, hogy *az idegen kocsik 172 612 órával kevesebbet tartózkodtak az igazgatóság területén,* ami valutában 3596 aranyfrank megtakarítás a népgazdaságnak. A szép eredmény a kocsigazdálkodás ésszerű megszervezésének, a fokozottabb felvilágosító, oktató és ellenőrző munkának tulajdonítható. Különösen szép a javulás Dombóvár állomáson, ahol a januári 12,5 órás tartózkodás szeptemberben 7,6-re, októberben 6,6 órára csökkent. *(Várnai László leveléből.)*

323 ezer tonnás vonat indítása vált feleslegessé

Azután, hogy — amint a múlt héten jelentettük — a komlói Kossuth-brigád november 14-én, a Petőfi DISZ-brigád pedig november 16-án teljesítette évi terhelési tervét, *november 20-ra Komló állomás is továbbította azt az árutonnamennyiséget,* amennyi évi tervében szerepelt. Az állomás tehát 41 nappal az év vége előtt teljesítette évi tervét. Ezt az eredményt csak úgy lehetett elérni, hogy a dolgozók egész esztendőben szívós harcot folytattak a túlsúlyos vonatok indításáért. Január 1-től november 20-ig 323 198 tonnát küldtek el túlsúlyként. Ez azt jelenti, hogy ebben az évben *323 ezertonnás vonat indítását takarították meg.* *(Görbe Zoltán leveléből.)*

Miskolc és Pusztaszabolcs vezet a csomóponti versenyben

A csomópontok versenyében, az őszi forgalomban eddig elért eredmények alapján a helyezési sorrend a következő:

I. csoport: 1. Miskolc 99 pont, 2. Debrecen 91 pont, 3. Rákosrendező 90 pont, 4. Szolnok 87 pont, 5. Hatvan 87 pont, 6. Budapest-Ferencváros 84 pont, 7. Dombóvár 80 pont, 8. Komárom 76 pont, 9. Rákos 63. pont.

II. csoport: 1. Pusztaszabolcs 103 pont, 2. Győr 97 pont, 3. Szombathely 92 pont, 4. Békéscsaba 91 pont, 5. Nyíregyháza 85 pont, 6. Szeged 84 pont, 7. Celldömölk 76 pont, 8. Székesfehérvár 67 pont, 9. Pécs 67 pont.

Várpalota is befejezte

Várpalota állomáson a kereskedelmi szolgálat dolgozói fejezték be elsőnek éves tervüket, november 26-án. A forgalom dolgozói december 1-én készültek el tervükkel. A kereskedelmi szolgálat a rakodási időt 118, a kocsikihasználást 110 százalékra teljesítette. Kimagasló eredményt ért el *Horváth Gábor* raktárnok DISZ-brigádja, a Bédi-gyártelepen *Bobai Ernő* raktárnok ifi-brigádja. A forgalmi szolgálatnál a Petőfi DISZ-brigád (vezetői *Kiricsi Rudolf* és *Udvardi László* forgalmi szolgálattevő) szerzett érdemeket az éves terv befejezésében, továbbá Inota gyártelepen *Somlai Vilma* forgalmi szolgálattevő DISZ-brigádja.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Hogyan javult meg a pécsi igazgatóság területén a tagdíjfizetés?

Írta: Hajdu József, a pécsi politikai osztály vezetője

A pécsi vasút politikai osztály 1955. február előtt nem foglalkozott megfelelően a Központi Vezetőség 1952. április 10-i, tagdíjfizetésről szóló határozata végrehajtásával. Éppen ezért a tagdíjfizetés hullámzó volt, de a politikai osztály nem kereste a lemaradás okát, amely pedig a számokban is megmutatkozott. 1955. januárjában a párttagság 88 százaléka fizetett tagsági díjat. A pártszervezetek 16 százalékánál 10 párttag közül három nem tett eleget tagdíjfizetési kötelezettségének.

Következetes munka

Februárban párttitkári értekezleten megtárgyaltuk a határozat alapján a politikai és szervezési feladatokat. Ettől kezdve a területünkön működő pártszervezeteknél következetes munka indult a tagdíjfizetés megjavításáért. A munka eredményes volt. Március óta a pártszervezetek vezetői, aktívái sokat foglalkoznak a tagdíjfizetéssel és a párttagság döntő többsége becsületbeli ügyének tekinti, hogy személye miatt az alapszervezet ez irányú munkáját ne érje bírálat.

Mit mutatnak a számok?

Januárban 88, februárban 93,9, márciusban 97,3, áprilisban 97,2, májusban 97, 3, júniusban 99,1 százalék volt a fizető tagok száma.

Ekkor néhány pártszervezet — főleg vontatási — vezetője elbizakodottá vált. Nem szervezte olyan következetesen a politikai munkát, mint márciustól júniusig és ez súlyos következményekkel járt. A júniusi 99,1 százalékról júliusban 97,4, augusztusban pedig 96,7 százalékra esett vissza a tagdíjfizetés, az egy főre eső progresszivitás pedig januártól augusztusig hullámzó havi átlaggal 14 fillérrel csökkent. Ez azt mutatta, hogy bár a fizetők száma emelkedett, de a progresszivitás betartásáért nem folyt következetes politikai munka.

Augusztusban a politikai osztály elhatározta, hogy változtat a tagdíjfizetés ellenőrzésén és az eddigi negyedéves értékelés helyett a mindenhónapi párttitkári értekezleten foglalkozik a tagdíjfizetéssel. Ennek eredményeként szeptemberben és októberben 98 százalék fölé emelkedett a fizetők száma és az egy főre eső tagdíj 51 fillérrel emelkedett.

Fő módszer a meggyőzés

Milyen módszerekkel érték el a vasutas pártszervezetek ezt az eredményt? A pártszervezetek többsége megjavította a pártonbelüli politikai meggyőzést. Az első lépést a pártcsoportvezetők között kellett megtenni, mert számos párttag arra hivatkozott, hogy azért nem vesz tagsági bélyeget, mert a pártcsoportvezetője nem keresi fel. Ez időtől kezdve a pártvezetőségek nagyobb gonddal és rendszeresen tartották a pártcsoportvezetői értekezleteket és ezeken minden esetben foglalkoztak a tagdíjfizetéssel is. Kiderült, hogy a pártcsoportvezetők egymásika a párttagokat okolja a hiányos tagdíjfizetésért. Amikor ezt megvizsgáltuk, megállapítottuk, hogy bár kétségtelenül igaz az, hogy néhány párttag nem nagyon siet megvásárolni a bélyegeket és ezek azok, akik egyébként sem igen végeznek pártmunkát, de

a párttagok döntő többsége nem szeret elmaradni a tagdíjával.

A fő hiba nem a párttagokban, hanem a pártcsoport-vezetőkben van.

Felhívtuk a párttitkárok figyelmét, hogy az egész pártvezetőség (ne egyedül a párttitkár) következetesen, rendszeresen ellenőrizze a pártcsoport-vezetők munkáját. Eredményére egyetlen példát említek: *Kaposvár* állomás pártvezetősége ritkán számolt el időben a tagdíjjal. A fizetők száma a júniusi 99 százalékról augusztusban 88 százalékra esett és októberben is csak 95 százalékra emelkedett. A pártvezetőség pártcsoportonként megvizsgálta a tagdíjfizetés politikai munkáját. A vizsgálat után *Bánfalvi, Vida, Tóth, Hajdos, Tőke* és *Nemes Teréz* pártcsoportvezető elvtársak dicséretben részesültek jó munkájukért, *Sóla* és *Andresz* elvtársak — akiknek pártcsoportjában nem folyt következetes felvilágosítómunka a tagdíjfizetés érdekében — figyelmeztetésben részesültek.

A pártvezetőség megállapította, hogy *Sóla* és *Andresz* elvtársak nem tartanak rendszeresen pártcsoport-értekezleteket, nem foglalkoznak kielégítően az elvtársak személyi problémáival és ez kihatott néhány elvtárs tagdíjfizetésére is. Ezért maradt el *Samu* Ferenc elvtárs kocsirendező, *Balogh* Ferenc elvtárs, váltókezelő és még több más a tagdíjjal.

Több figyelmet a pártcsoportokra

Kaposvár állomás pártvezetőségének és pártcsoport-vezetőjének példája nem elszigetelt jelenség. Kisebb-nagyobb eltérésekkel sok pártszervezetnél találni hasonlókat. Kaposvár példája azt bizonyította, hogy

a pártcsoportok munkájának megjavítása a kulcsa nemcsak a jó tagdíjfizetésnek, hanem az eredményes pártmunkának is.

Ezt bizonyítja *Nagykanizsa, Pécs* és *Dombóvár* állomások példája is.

Dombóvár állomáson 100 százalékos a tagdíjfizetés és a progresszivitásban sem lehet hibát találni. Néhány hónappal ezelőtt nem mondhattuk ezt. Akadt Dombóváron olyan pártcsoportvezető, aki júliusban az összes rábízott bélyeget vissza akarta adni azzal, hogy *„nem kell a párttagoknak"*. A pártvezetőség ellenőrizte a pártcsoport-vezető munkáját, beszélgetett a pártcsoport tagjaival, akik elmondották, hogy csoportvezetőjük *„nem ér rá"* bélyeget adni. A pártibzalmit a vezetőség figyelmeztette, majd felelősségre vonta. Azóta megjavult a munka és minden párttag fizeti tagsági díját.

Nemcsak Dombóvár állomás pártszervezete alkalmazta igazgatóságunk területén a felelősségrevonást. Több pártszervezetnél is szükség volt erre. De pártszervezeteink — egy-két eset kivételével betartották azt a fontos irányelvet, hogy első a meggyőző munka. Felelősségrevonást csak akkor alkalmaztak, amikor kétszeri-háromszori figyelmeztetés, elbeszélgetés is eredménytelen maradt. A főhangsúly a politikai munkán volt és ezt bizonyítja az is, hogy októberben és novemberben már nem volt szükség felelősségrevonásra sem a pártcsoport-vezető sem a párttagok között elmaradt tagdíjfizetés miatt.

Az ellenőrzés nem maradhat el

Pártszervezeteink ma már kivétel nélkül hónapról-hónapra foglalkoznak a taggyűléseken a tagdíjfizetéssel. Nagy nevelőhatása van annak, hogy a taggyűléseken megdícsérik a tagdíjfizetésben eredményt elért pártcsoportokat és bírálják az elmaradókat. Nagykanizsán tapasztaltuk, hogy az elmaradók egy-egy ilyen értékelés után jobban végezték munkájukat, mert a következő taggyűlésen ők is a megdícsértek között akartak lenni.

Az most a soronlévő feladatunk, hogy a tagdíjfizetők számát megtartva, következetes politikai munkával biztosítsuk a progresszivitást is, elsősorban a vontatási szolgálat utazó párttagjai között. A tagdíjfizetésnél eddig elért eredményünk alapja a következetes politikai munka és a következetes ellenőrzés volt. Ezt a következetességet kell megtartani a jövőben is és akkor tovább fognak javulni eredményeink.

Nemzetközi ÉLET

A vasutas dolgozók megünnepelték a Szovjet-Ukrajna hetét

A Szovjet-Ukrajna hete megünneplésébe a vasút dolgozói is bekapcsolódtak. Az Északi Járműjavító színházteremben megtartott megemlékezés ünnepélyességét emelte, hogy megjelentek azon és közreműködtek a műsorban az ünnepi hét alkalmából hazánkban tartózkodó szovjet művészküldöttség tagjai közül P. A. *Szerebrjakov* zongoraművész, a leningrádi Állami Konzervatórium professzora, az Üzbég SZSZK érdemes művésze, a küldöttség vezetője, *Borisz Goldstein*, a Szovjetunió össz-szövetségi hegedűművésze, a brüsszeli és varsói nemzetközi hegedűverseny díjnyertese, valamint *Galina Makszimova* zongoraművésznő.



Pavel Szerebrjakov Rahmaninov etűdjével gyönyörködteti az ukrán est hallgatóit.
(Kovács Géza felvétele)

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke meleg szavakkal üdvözölte a kedves vendégeket, a vasút szépszámban megjelent mozgalmi és szakvezetőit, valamint a termet egészen megtöltő, különböző szolgálati helyekről összesereglett dolgozókat.

Az ünnepi beszédet *Földes Pál* elvtárs, a Textilipari Kutató Intézet Kossuth-díjas igazgatója, a X. kerületi tanács VB-tagja tartotta, aki a háború alatt a párt küldetéséből ejtőernyővel ereszkedett le Ukrajna földjére és csatlakozva *Kovpak* partizánparancsnok csapatához, a szovjet partizánok oldalán harcolt az Ukrajnát pusztító fasiszták ellen. Elmondotta, hogy ekkor már 16 magyar partizán harcolt Kovpak seregében és *Rákosi* elvtárs büszkén jelentette *Sztálin* elvtársnak: *a kis magyar egység vitézül küzd Ukrajna felszabadításáért.* A több évszázados ukrán—magyar kapcsolatot ez is mélyítette, majd az pecsételte meg, hogy *hazánkat a 2. és a 3. ukrán hadsereg szabadította fel.* Ezért tartjuk meg most Szovjet-Ukrajna Hetét és forró szeretettel üdvözöljük a szovjet vendégeket.

Az üdvözlésekre *Szerebrjakov* porfesszor válaszolt, majd elkezdődött a műsor, amelyben *Borisz Goldstein* Hacsaturján, Wieniavsky és Milhaud művét játszotta, a szűnni nem akaró tapsokra pedig Bartók „Magyar népdalok" című kompozíciójának előadásával örvendeztette meg a hallgatóságot. Szerebrjakov professzor zongorajátéka szintén magasrendű művészi élményben részeltetett.

A műsorban sok szívvel, lelkesedéssel és tehetséggel működött közre a szakszervezet központi énekkara *Tóth Lajos* vezetésével, a Nyugatipályaudvar zenekara *Havas Lajos* irányításával, *Reiter János*, az énekkar szólistája, *Mátyus Emília* és *Beck Árpád*, az Északi Járműjavító kultúrgárdájának két tagja és *Hajdú József*, Budapest Déli pályaudvar dolgozója.

Az újítómozgalom segítése szívügye a pártszervezetnek

Látogatás a debreceni TBKE-nél

A debreceni TBKE pártirodáját az idegen is hamar megtalálja a szép, egyemeletes épületben. Elég, ha annyit tesz, hogy megáll a folyosón és figyeli, melyik ajtó nyílik a leggyakrabban, hova megy, honnan jön a legtöbb ember. Ide jön, akinek orome van, itt keres igazságot, akit megbántottak, innen vár segítséget, akinek arra van szüksége.

Akinek segítség kell, itt talál

Orosz Gyula elvtárs, az üzem legjobb újítója is gyakran keresi fel a pártirodát. Néhány hete azért ment például, mert az egyik újításához segítség kellett. A kétkarú jelző végelzárós kivitelű megoldásán dolgozott, de megakadt, mert nem volt pénz a kísérletek folytatásához. A pártvezetőség látta, hogy fontos újításon dolgozik Orosz elvtárs és nem is késlekedett a segítéssel. Az üzemi bizottsággal és a szakvezetéssel közösen az igazgatósághoz fordultak anyagiakért, amely nem is zárkózott el a segítéstől. Orosz elvtárs újítása sikeresen elkészült, már néhány hete a vasúti főosztályon van és rövidesen a gyakorlatban is kipróbálják.

Nem rejtik véka alá az eredményt

Az újítómozgalom segítése szívügye a pártvezetőségnek, különösen a párt Központi Vezetősége és a Minisztertanács a technika fejlesztéséről szóló levele és az ezzel foglalkozó párthatározat óta. A négyszeres élüzemben különös visszhangra talált a technika fejlesztésének feladata, hisz eddigi eredményeiket nem kis mértékben az újítóknak köszönhetik. Az *elmúlt három hónapban 28 újítási javaslat született* a kis létszámmal dolgozó TBKE-nél, amelyből tizenegyet már a gyakorlatban alkalmaznak.

Ez az eredmény közös sikere a pártszervezetnek, az üzemi bizottságnak és a szakvezetésnek. A pártszervezet tervszerűen foglalkozik az újítómozgalommal, segíti az újítókat. Legutóbb a pártvezetőség megvitatta az üzem előtt álló újítási feladatokat és a népnevelőkkel is ismertette ezeket. Több ízben előfordult, hogy *Fazekas* elvtárs, szervezőtitkár beszámoltatta az újítási felelőst, *dr. Gyöngyösi* elvtársat arról, hogy mi lett a beadott újítások sorsa, megtörtént-e az újítások bevezetése. A pártvezetőség arról is be szokta számoltatni az újítási megbízottat, hogy a felsőbb szervekhez felterjesztett újításokat hogyan bírálták el, megjött-e a válasz időben, vagy pedig sürgetésre van szükség.

A debreceni TBKE-hez számos külső szolgálati hely tartozik. *Nyiregyházán, Mátészalkán, Püspökladányban* dolgoznak kihelyezett szakaszok. Az itt született újítások elterjesztése sem közömbös a pártszervezet számára. *A Kandelakerendszerű* morse-írógép jobbátételére Nyiregyházán született meg az újítás, a pártszervezet javaslatára azonban alkalmazták a hasonló típusú debreceni gépeken is. *Nánási* elvtárs, Mátészalkán újított, de módszerét *Gargya* elvtárs, a pártvezetőség tagja Debrecenben is elterjesztette.

Az elsők között

A partszervezet gondoskodik arról is, hogy azok az újítók, akik nehézségekkel szemben találják magukat, megfelelő segítséget kapjanak a műszaki vezetőktől. Ez a segítés is igen sokrétű. Kezdődik az újítások leírásánál és kiterjed a számítások, a műszaki rajzok elkészítéséig.

Ez a munka, ha a pártszervezet egymagában végezné, gyakran ütközne nehézségekbe. Azonban az újítók segítségét — éppen azért, mert a pártszervezet állandóan napirenden tartja — hasonló gondossággal kezelik az üzemi bizottságban és a szakvonalnál.

Gyakran nem is lehet mereven elhatárolni, hogy egy-egy újítás születéséhez ki nyújtott több segítséget a három szerv közül. De nem is az a fontos, hogy ez derüljön ki, hanem az, hogy minél több újítás szülessen. Ezt pedig elérték a debreceni TBKE-nél és ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy másodikok lettek a TBKE-k között folyó országos újítási versenyben.

Borisz Goldstein szovjet hegedűművész nyilatkozata

Az Északi Járműjavító kultúrtermében megtartott nagysikerű hangverseny alkalmából *Borisz Goldstein*, szovjet hegedűművész, a brüsszeli és varsói nemzetközi hegedűverseny díjnyertese nyilatkozott a „Szocialista Vasútért" munkatársának:

„Először járok Magyarországon és mondhatom, hogy a látottak messze túlszárnyalják minden várakozásomat. Sokáig készültem erre az útra. Nemcsak azzal, hogy magyar zeneműveket: Bartók-, Kodály-, Szigeti-műveket tanultam, hanem nem megismerkedtem a magyar történelem főbb korszakaival és a magyar irodalom remekeivel is.

Különösen örülök annak, hogy alkalmam nyílt erre a koncertre. Otthon is szoktam játszani a vasutasoknak és e hangversenyek számomra mindig nagy élményt nyújtottak.

Eddig kétszer voltam a Magyar Állami Operaházban. Rendkívül magával ragadott a magyar operaénekesek előadásmódja, színpadi játéka. A Margitszigeten lakom és mondanom sem kell, hogy mit jelent egy művész számára a magyar főváros e gyönyörű része, melynek évszázados fái alatt a nagy magyar költő, Arany János is szívesen tartózkodott.

Ezeket mondta el néhány perc alatt, két szám közti szünetben Goldstein. Amikor a színpadra hívták, félútról visszafordult és hozzátette: *„Írja meg a vasutas újságban, hogy minden magyar vasutascsaládnak eredményes munkát és hosszú, boldog életet kívánok mind a magam, mind szovjet művésztársaim nevében."*

B. I.



Borisz Goldstein Bartók „Magyar népdalok" című művét játssza az Északi Járműjavítóban tartott ünnepi est közönségének. A zongoránál Galina Makszimova.
(Kovács Géza felvétele)

4550 tonna vashulladék

A novemberi vasgyűjtő hónap alatt a vasúti üzemekben a díszesek és az ebből az alkalomból alakult vasgyűjtő brigádok fokozták a különben egy pillanatra sem szünetelő vasgyűjtést. November 1-től 26-ig a gyűjtés eredménye a következő:

Budapesti igazgatóság: 901, debreceni igazgatóság 49, miskolci igazgatóság 350, szegedi igazgatóság 117, szombathelyi igazgatóság 53, pécsi igazgatóság 262 tonna.

Landler Jenő Járműjavító 376, Északi Járműjavító 350, Debreceni Járműjavító 207, Miskolci Járműjavító 115, Szolnoki Járműjavító 200, Szombathelyi Járműjavító 263, Felépítményi Vasanyagjavító 772, Hídépítési Főnökség 8, Gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalat 190. Gazdasági Vasutak 9 tonna.

A felsorolt mennyiségeket kovácsoltvasból gyűjtötték. Gyűjtöttek még ezenkívül 330 tonna öntvényhulladékot, ezzel együtt tehát november 26-ig összesen 4550 tonna ócskavasat szedtek össze a vasutas dolgozók.

Kitüntetés

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a munkásmozgalomban kifejtett tevékenysége elismeréséül *Bors Dezsőnek*, a vasút politikai főosztály munkatársának a *„Szocialista Munkáért Érdemérem"* kitüntetést adományozta.

Még hátra van az őszi forgalom legnehezebb időszaka

— Külszolgálati vezetők ankétja a budapesti igazgatóságon —

Az előző években december elején azt mondhattuk, hogy túl vagyunk az őszi forgalom legnehezebb időszakán. Az idén nem így áll a helyzet. Az év végéig még az eddiginél is nehezebb feladatok várnak a vasútra, mert a kedvezőtlen időjárás, a termények késői beérése miatt *a terményszállítások a következő hetekben jelentkeznek a legnagyobb mértékben. Milliós értékek megóvása múlik a vasúti szállításon.*

Erről beszélt a külszolgálati vezetők, állomásfőnökök, fűtőházfőnökök, pályafenntartási főnökök részére összehívott értekezleten *Arató Károly* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője. Felhívta a részvevők figyelmét, hogy az évvégi exportszállítások is lényegesen nagyobbak, mint az előző években voltak, *több kocsink esik tehát ki a belföldi forgalomból.* Fokozza a nehézségeket az is, hogy a Duna alacsony vízállása miatt nem számíthatunk olyan arányú vízi szállításra, mint gondoltuk. Mindezen kívül — mondotta Arató elvtárs — a legközelebbi időszakban *tetemesen növekedik majd a darabáruforgalom,* ennek gyors, pontos lebonyolítása szintén a vasutas dolgozók becsületbeli ügye.

Meg kell gyorsítani a kocsik kirakását

Arató elvtárs ezután ismertette, mit kell tenni, hogy a még hátralevő őszi forgalomban ne következzenek be zavarok. A legnagyobb baj, hogy a *dolgozó rakott kocsi állag a hét utolsó napjaiban nagyon megnövekedik.* A kocsik kirakása nem folyik a szükséges ütemben, a kirakási terv teljesítése a legutóbbi szombaton csak 94. vasárnap pedig 84 százalék volt. Emiatt a budapesti igazgatóság a hét végén naponta átlag 200—300 kocsival, az egész vasút pedig mintegy 3000 kocsival adós marad a szállítható feleknek. *A kereskedelmi szolgálat legfontosabb feladata legyen, hogy szorgalmazza a kocsik kirakását.*

A kocsik gyors kirakásához a forgalom és a vontatás nem nyújt elég segítséget, *nem elég gyors a kocsik beállítása és kihúzása, a vontatás nem biztosít megfelelő tartalékmozdonyt. Csepel-Nagyvásártelep, Kőbánya-felső, Oroszlány, Tatabánya-alsó és felső, Rákosrendező* különösen sokat panaszkodik a tartalékmozdonyok minősége miatt.

Az elegymozgás meggyorsítása, a géprevárások csökkentése

A másik fő akadálya az őszi forgalomnak az *elegymozgás lassúsága.* A rakott kocsi fordulási időt októberben csak 92,5 százalékra teljesítettük és novemberben még kedvezőtlenebb a teljesítés. Romlott a tehervonatok menetrendszerinti közlekedése, csökkent az átlagos utazási sebesség. *A géprevárások miatt sok az elegyácsorgás.* A budapesti igazgatóságon egy hónap alatt 730 esetben 3232 óra kiesés volt géprevárás miatt, ami 50 kocsiból álló vonatokat számítva 176 000 kocsióra kiesését jelenti. A géprevárások legfőbb okai, hogy *a mozdonyok szerelése sokáig tart,* továbbá, hogy a mozdonyvezetők *nem jelentik a vonalról a szükséges javításokat,* úgy, hogy azokat legtöbbször akkor végzik, amikor a gépnek már vonatra kellene járnia.

A géprevárásokban *a forgalom is ludas* — mondotta *Arató* elvtárs — mert *későn küldi az érkező gépeket a fűtőházba,* a gépkikérések körül is sok a hiba, mert *nem megfelelő a vonattervezés, késik a vonatösszeállítás.* A mozdonyfélforduló teljesítése mindössze 70 százalék körül van. A jelenlegi helyzetben *az engedélyrevárás a legüldözendőbb.*

A pályafenntartás feladatairól szólva hangsúlyozta, hogy a vállalt 1,9 óra helyett átlag 2,22 óra az önkezelési szállítmányok kirakási ideje, a lassújelek ahelyett, hogy csökkentek volna, a szeptemberi 116-ról 128-ra növekedtek. *A pályamesterek nem érzik át eléggé az őszi forgalom nagy nehézségeit.* Arató elvtárs azzal fejezte be beszédét, hogy *minden szolgálati helyen a decemberi termelési értekezletek fő tárgya legyen az őszi forgalom hátralévő időszakának a megbeszélése, a szolgálati vezetők, a pártszervezetekkel és az üzemi bizottságokkal együtt dolgozzanak ki valóságos luditerv et az őszi forgalom harcainak megvívására.*

A beszámoló után *Szegedi* elvtárs, a III. osztály vezetője hívta fel a külszolgálatok vezetőit a legszorosabb együttműködésre, majd *Rigó* elvtárs, a VI. osztály vezetője *a komplex brigád együttműködés jelentőségéről* beszélt. Példákkal bizonyította, hogy ahol jól működő komplex-brigádok vannak, mint *Gödöllőn, Kelenföldön, Budapest-Nyugati pályaudvaron, Székesfehérváron,* ott sokkal könnyebb a problémák megoldása, míg *Lábatlan* és *Dorog* állomáson, ahol ismeretlen a komplex-brigád szerződés, állandóan rakodási nehézségekkel küzdenek.

Teljesítsük hiánytalanul ígéretünket!

Gróf József elvtárs, a területi bizottság elnöke volt a következő felszólaló. Utalt arra: hogy a vasútüzemi értekezleten ígéretet tettünk pártunknak, kormányunknak, dolgozó népünknek, hogy becsülettel helytállunk az őszi forgalomban. *Ígéretünket még nem teljesítettük maradéktalanul.* A személy- és munkásvonatok késése miatt ezrével érkeznek panaszok a dolgozóktól. A szállítható felek kocsiigényeit nem tudjuk kielégíteni. Nem talált elegendő visszhangra a Központi Vezetőség és a Minisztertanács levele a technika fejlesztéséről. A téli forgalom előkészítésében lemaradás mutatkozik. Az állomásokon salakhegyek tornyosulnak. Felhívta a szolgálati vezetők figyelmét, hogy *igényeljék jobban az újjáválasztott üzemi bizottságok segítségét.* Sok helyen a szolgálati vezetők lebecsülik a szakszervezet által nyújtható segítséget. *Tárnok* állomást említette, ahol az állomás egyetlen dolgozója sem szakszervezeti tag, beleértve az állomásfőnököt is. Pedig az őszi forgalom most következő legnehezebb időszakában nem lehet közömbös a szakszervezet segítsége, a dolgozók versenyszelleme.

Balázs elvtárs, a FEO vezetője a balesetek elleni védekezésről. az utasítások betartásáról beszélt. Kijelentette, hogy az utasítás szerinti szolgálat nem fékezője a teljesítményeknek, mint sokan vélik. Ellenkezőleg, a bekövetkezett baleset veti legjobban vissza a munkát. Felhívta a figyelmet, hogy *sok a váltó és vágányellenőrzés elmulasztása.* A legutóbbi statisztika azt mutatja, hogy olyan helyeken fordultak elő balesetek, ahol tíz éve egyetlen sem volt, s olyan dolgozók okozták, akik 15—20 éve baleset nélkül látták el szolgálatukat. Ennek oka *az elbizakodottság, az utasítás mellőzése, mert sokan azt hiszik, hogy a gyakorlat, a rutin pótolja az utasítást.*

A hozzászólók főként a szakszolgálati ágak együttműködését, illetve ennek fogyatékosságait tárgyalták. Az értekezlet *Arató* elvtárs zárószavaival ért véget, majd a külszolgálati vezetők az egyes osztályok vezetőivel tartottak külön megbeszélést.

Példás teljesítmény a kukoricaszállításnál

A kedvezőtlenre fordult időjaras miatt a begyűjtőhelyeken prizmákba rakott kukorica elszállítása halaszthatatlanná vált. A múlt héten még 12 megye begyűjtőhelyein volt a kukorica kitéve az időjárás viszontagságainak. Mintegy 50 ezer tonna kukoricát kellett sürgősen, tíz nap leforgása alatt fedett helyre juttatni.

A *Begyűjtési Minisztérium,* az *Élelmiszeripari Minisztérium,* a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal* együttműködve, a honvédség segítségét igénybe véve látott e fontos feladat végrehajtásához.

A vasúti főosztályon *Déri* Tibor elvtárs, szakosztályvezetőhelyettes, a Központi Szállítási Tanács titkára kapta a megbízatást egy országos és az érdekelt megyéknek megfelelő igazgatósági operatív bizottságok létrehozására. Órák alatt megszervezték a bizottságokat és nekiláttak a munkának. A forgalmi szakosztály részéről *Halmágyi* Lajos, a kereskedelmi szakosztály részéről pedig *Molnár* Sándor elvtársak irányították a munkát.

Mindenekelőtt fel kellett deríteni, hogy a megjelölt tizenkét megye területén hol van még szabadban tárolt kukorica. A megfelelő szervek segítségével ez gyorsan megtörtént. 320 tehergépkocsit állítottak munkába, amelyek a nagyobb távolságra lévő tárolóhelyekről a vasútállomásokra fuvarozták a tengerit. A rakodást a néphadsereg harcosai együttesen végezték az alkalmi munkások seregével.

A tíz napra megszabott határidő helyett öt nap alatt sikerült minden prizmába rakott kukoricát elszállítani.

A kocsiszolgálat kitűnő szervezéssel mindig kellő időben rendelkezésre bocsátotta a megfelelő kocsimennyiséget, a megrakások gyorsan, időveszteség nélkül történtek.

Öt nap és öt éjjel folyt a harc az időjárás szeszélyének kitett termény maradéktalan elszállításáért. A példaszerű szervezés, a vasutas dolgozók lelkes munkája, a néphadsereg katonáinak önfeláldozó segítsége, a gépjárművezetők helytállása meghozta az eredményt. Az országos operatív bizottság november 30-án jelenthette: *nincs az ország területén szabad ég alatt kukorica.*

Bebrits Lajos elvtárs. közlekedés- és postaügyi miniszter e nagyszerű munkában részt-vett közlekedési dolgozókat dicséretben részesítette.

A pályaudvar legjobb jegykiadója



Budapest Keleti pályaudvar személypénztárában dolgozik özv. Kovács Győzőné, a pályaudvar legjobb jegykiadója. (Kovács Géza felv.)

A mozdonyfélforduló-normák alakulásáról

A mozdonyteljesítmények mérésénél mintegy három évvel ezelőtt a *mozdonyforduló-normáról* áttértek a *mozdonyfélforduló-norma* szerinti értékelésre. *A mozdonyfélforduló azt az időt jelenti, amely a fűtőházi váltón való áthaladástól számítva a fűtőházból való kijárást, a vonatrajárást, a menetidőtartamot, érkezés után pedig az idegen fűtőházba való bejárás időpontját foglalja magában. Visszaútban az idegen fűtőházi kijárástól a honos fűtőházba való bejárásig eltelt idő a mozdonyfélforduló második része.* Ez a két félforduló adja a gép honos fűtőháztól honos fűtőházig megtett útját, amelybe az idegen fűtőházban eltöltött idő nem számít bele. Ezek figyelembe vételével pontosabb képet lehet kapni a gépácsorgásokról, könnyebben meg lehet állapítani azok okát és kiküszöbölésének módját.

Rosszabb teljesítés — több géphiány

A mozdonyfélforduló normateljesítése akkor kielégítő, ha *legalább 80—90 százalék körül mozog.* A nyáron és az őszi forgalom legelején hálózati szinten ezt a teljesítést sikerült is elérni. A forgalom erősödésével, az időjárás rosszabbodásával azonban megváltozott a helyzet *s a mozdonyfélforduló idő teljesítése ma csupán 40—50 százalék,* ami azt jelenti, hogy majdnem kétszer annyi gépet kell igénybevenni a forgalom lebonyolításához, mint két-három hónappal ezelőtt.

Felelesleges hangsúlyozni, milyen káros jelenség ez az őszi forgalom csúcspontján, amikor arra lehet számítani, hogy egyes árutömegek (kukorica, cukorrépa, burgonya stb.) felhalmozódása következtében a csúcsidőszak sokkal hosszabb lesz, mint más években. Különösen káros ez azokon a nagyforgalmú vonalakon, amelyeken ezeknek az árutömegeknek szállítása fokozottabb mértékben folyik. Így elsősorban a *debreceni igazgatóság* vonalain és a *budapesti igazgatóság* több vonalán, de egyebütt is.

A szolnok—debreceni vonalon például az utóbbi napokban így alakult a mozdonyfélforduló idő teljesítése: 60—54, 44—68, 75—79, 55—78, 60—60 százalék és így tovább, végig 80 százalék alatt. (Az első szám a páros, a második a páratlan számú vonatokra vonatkozik.)

A debrecen—nyíregyházi vonalon még rosszabb a helyzet: 50—52, 51—52, 42—50, 56—54, 42—36, 42—36 százalékos képet mutat a napi mozdonyfélforduló-norma.

Nem sokkal jobb a százalékok alakulása a *budapest—szolnoki vonalon* sem, pedig ez kétvágányú pálya. Itt 60—44, 57—69, 59—66 százalékos teljesítmények vannak.

E vonalak forgalmi és vontatási személyzete, amelyeknek jó együttműködésétől nagymértékben függ a mozdonyfélforduló-idő alakulása, szívesen hivatkozik egymás hibáira: a forgalmi szolgálat a *géprevárásokra,* a vontatási személyzet viszont a *vonatravárásokra.* Kétségtelen, hogy vannak ilyen hibák, hiszen például november 27-én Budapest—Ferencváros állomáson az 1274. számú vonat mozdonya 12.16 órától 16.56 óráig várt vonatra. Ugyanezen a napon az 1274/II. számú vonat gépe 11 órától 16.10 óráig ácsorgott, amíg megkapta vonatát. Budapest—Kelenföld állomáson a gép rendes időben kijárt az 5 órakor induló 1080-as vonathoz, de 13 óráig kellett várnia.

Ugyanezen a napon néhány kiragadott példa a géprevárásokból: Ferencvárosban az 1078-as vonat 570 percet, az 5170-es 390 percet, a 380-as 240 percet várt gépre.

A vonatra, illetve géprevárások mellett másik súlyos oka a mozdonyfélforduló-idő gyenge teljesítésének a *hosszú menetidő.* Egy szolnoki útról például 10 óra alatt mindenképpen vissza kellene érkeznie a tehervonati gépnek, ehelyett ma már szinte rendszerré vált, hogy *16—20 órát vesz igénybe ez az út.* Ilyen esetben a forgalom a vonalak zsúfoltságára, a vontatás pedig a szén minőségének romlására szeret hivatkozni. Kétségtelen, hogy mindkét mentség jogos — *bizonyos mértékig.* De nem lehet mindent ezzel a két indokkal menteni, hiszen *vannak nagyforgalmú vonalak, ahol a mozdonyfélforduló-norma teljesítése jelenleg is általában 80 százalékos szinten mozog.* Hivatkozunk a nagyforgalmú, egyágányos *dombóvár—budapesti* vonalra, ahol az utóbbi napokban 76—77, 80—76, 64—60, 78—54, 96—67 százalékos félforduló-teljesítések voltak. Vagy a *budapest—pusztaszabolcsi* vonalra, itt 75—75, 62—64, 78—88, 61—93 százalékos eredményeket mutathatnak fel.

Egyre fokozódó forgalom, őszi időjárás, gyenge minőségű szén ellenére is lehet tehát jól teljesíteni a mozdonyfélforduló-időt, ha a forgalom és a vontatás megértően együttműködik. A jó együttműködés első feltétele, hogy a forgalom akkorra rendelje meg a gépet, amikor a vonat kész, a vontatási szolgálat pedig biztosítsa, hogy a gép megfelelő időben kijárjon. A forgalom biztosítsa az áthaladásokat, vigye menetrend szerint a vonatokat, a fűtőházak pedig olyan mozdonyokat adjanak ki, amelyekkel tartani tudják a menetidőt.

Európai személyvonati menetrendi konferencia Wiesbadenben

Írta: Vermesy Sándor, a vasúti nemzetközi osztály vezetője

1955. október 5—15-ig ülésezett a nyugat-németországi Wiesbadenben az *európai személyvonati menetrendi konferencia,* ahol 28 európai ország vasutainak képviselői az 1956—57. évi nemzetközi vonatok menetrendjét állították össze.

A konferencia határozatai szerint 1956-ban a nyári menetrendi időszak június 3-án veszi kezdetét és szeptember 30-án ér véget, míg a téli menetrend 1956. októbertől 1957. június 1-ig tart.

A nyári menetrend életbeléptetésével egyidejűleg az összes európai vasutak

a két kocsiosztályos rendszerre térnek át.

Valamennyi vasút megszünteti a jelenlegi díjszabás szerinti 1. osztályt. A kocsik megjelölésénél az 1. és 2. kocsiosztály marad. A 2. kocsiosztály a jelenlegi 3. kocsiosztálynak fog megfelelni mind díjszabásilag, mind az ülések számát és kivitelét illetően.

Foglalkozott a konferencia a vonatkésések megszüntetésével, valamint az ez évben végzett utasáramlások vizsgálásának és utasszámlálások eredményeinek értékelésével. Ezek a vizsgálatok sok hasznos tapasztalatot hoztak, amelyek felhasználása segítséget nyújt a menetrendek és a közvetlen kocsik közlekedési rendjének összeállításához.

Rövidebb menetidők

A Magyar Államvasutakat közvetlenül érintő menetrendi kérdések tárgyalása sok értékes eredménnyel zárult.

A Moszkva—Budapest közötti gyorsvonat menetideje két órával, a budapest—moszkvai gyorsvonaté pedig hat órával lesz rövidebb,

s éjfél helyett, reggel 8.20-kor fog indulni Budapestről. A vonat naponta közvetlen hálókocsival közlekedik majd Budapest és Moszkva között, hetenként háromszor pedig a *Moszkva—Belgrád* és vissza viszonylatban közlekedő hálókocsit is hozza.

A *Stockholm—Szófia* között közlekedő *Balt—Orient Expressz* — mely hazánkba *Szobon* lép be, s *Biharkeresztesen* hagyja el országunkat, s melynek ügyvezetői feladatait a MÁV látja el — egyike a legfontosabb nemzetközi vonatainknak. Főirányvonala és *varsói* szárnyvonala biztosítja a népi demokráciák fővárosai közti közvetlen összeköttetést. Budapesten csatlakozik a moszkva—budapesti gyorsvonattal, a *belgrádi* szárnyvonala csatlakozást kap a *Simplon—Orient Expresszel Szófia—Istanbul—Thesszaloniki — Athén* felé, *Budapest—Istanbul* között közvetlen kocsival. A varsói szárny továbbítja a *Moszkva—Bécs* között közlekedő közvetlen hálókocsit, *Bukarestben* pedig a *Moszkva—Szófia* közvetlen hálókocsit veszi fel.

E vonat menettartamában sikerült észak-déli irányban határás rövidített elérni és a *Berlinből, Varsóból* és *Prágából* Szófiába közlekedő közvetlen kocsiknak Belgrádon át történő továbbításával további tíz órával rövidül meg. A vonat Budapestről a kora esti órákban fog elindulni, s a határt éjfélkor lépi át Biharkeresztesen. Ellenkező irányban nincs lényeges változás a budapesti indulás és a szobi kilépés tekintetében.

Bővül a nemzetközi vasúti összeköttetés

A nyugati országok felé is nagy mértékű javulást jelentenek az elfogadott menetrendek. A svájci útirányon közlekedő *london—párizs—bukaresti Arlberg—Orient Expressz* minden nap fog közlekedni Budapestig; menetrendje lényegesen nem változik.

Nagyjelentőségű, hogy az Orient Expressz, amely évek óta csak Bécsig közlekedett, vasárnap kivételével a hét minden napján Budapestig és hetenként háromszor Lökösházán át Bukarestig fog közlekedni. Ez a vonatpár a *Német Szövetségi Köztársaságon át Salzburg—München—Stuttgart—Karlsruhe — Strasbourg* útirányon 27 óra alatt futja be a *Budapest—Párizs* közötti útvonalat és 33 óra alatt teszi meg az utat *Calaison át Londonig.* Ez a vonatpár lényegesen megjavítja a Bécs—Budapest közötti nappali összeköttetést is. Bécsből 18 órakor indul és Budapestre 23.30-kor érkezik. Budapestről pedig reggel 6.40-es indulás mellett Bécsbe 12 órakor érkezik.

Az új menetrendi időszakban

megnyílik a személyforgalom Murakeresztúr—Kotoriba átmenetben Jugoszlávia és Olaszország felé.

Egyelőre hetenként háromszor közvetlen kocsi lesz *Rijékába* (Fiume) és *Velencébe.*

A Csehszlovákiába irányuló megnövekedett utasforgalomban az utasok kényelmét fogja szolgálni a naponkénti közvetlen kocsi *Budapest—Hidasnémeti — Kosice — Poprad — Tatry* viszonylatban.

A magyar vasutasokra vár az a feladat, hogy a hazánkon átmenő nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedését minden eszközzel biztosítsák. A legmesszebbmenően gondoskodni kell, hogy a Magyar Államvasutak részéről a vonatokba sorozott hálókocsik közvetlen személykocsik műszakilag kifogástalan állapotúak legyenek, a kocsikat tisztán tartsák, a jegyvizsgáló személyzet magatartása udvarias és fegyelmezett, öltözetük kifogástalan legyen.

Határállomásainkon és mindazon állomásokon, amelyeket a nemzetközi vonatok érintenek, a legnagyobb rendről és tisztaságról kell gondoskodni. Különösen gondot kell fordítani a pályaudvari éttermek, büfék, étkezőkocsik és hálókocsik tisztaságára. A nemzetközi forgalom lebonyolításában részvevő minden vasutas tudatában éljen, hogy *a hazánkba utazó vagy hazánkon átutazó utasok elsősorban dolgozóink magatartásából alakítják ki véleményüket vasutunkról és hazánkról.*

Ezek tudatában végezzük munkánkat és így készüljünk a várható nagyobb nemzetközi forgalom lebonyolítására.

A MŰANYAGOKRÓL

II.

Írta: Harmati Sándor, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője

A műanyagok a híradástechnikában, mint szerkezeti anyagok és *dielektrikumok* kerülnek alkalmazásra. Fenolgyantákból préselik a rádió és távközlő berendezések dobozait, kézibeszélőit stb. A préseléssel méretpontos alkatrészeket készítenek, utómegmunkálásuk nem szükséges. A gyártmányok 120 fokig használhatók. A rétegelt anyagok közül jelentős a *papírbakelit*, amely *tropizált* berendezésekhez is használható. Kiválóan nedvességállók a *szilikon alapú Glasil, Asparil* és *Asfaril* nevű rétegelt anyagok. Szigetelésre nagyon alkalmasak a műanyagalapú szigetelő lakkok.

Műgyanta alapú lakkok és ragasztók

A lakkipar az első alkoholban oldható bakelitlakkok felhasználása óta a műanyaglakkok egész sorozatát készíti, amelyeket számos iparágban eredményesen használnak. A *nitrólakkok* népes családja a *nitrocellulóz* és étereinek felhasználásával készül. A már ismert lágyítókkal *(trikrezilfoszfáttal, paltinolokkal) karbamid* és *melamingyantákkal* is kombinálják. Így fényük szebb lesz, tartósságuk megnő. Két csoportjuk van: a levegőn száradó és az égetett lakkok. Levegőn szárad a *klórkaucsuk* és a *klórbunalakk*, valamint a PVC alapú *vinoflex-lakkok*.

Az égetett lakkokat 160—180 fokon égetik rá a tárgyakra. Az ilyen lakkok száradási ideje lényegesen rövidebb a levegőn száradó lakkokénál. Ebbe a csoportba tartoznak a különböző *bakelit-lakkok, gliotálakkok, alkid-lakkok*. Főleg elektromos ipari célokra, szigetelő-lakkoknak használják ezeket.

A ragasztók annyiban hasonlítanak a lakkokra, hogy szintén oldószerből és testanyagból állanak. Fontos ragasztók a *karbamidformaldehid* kondenzációval készült enyvek, amelyek 110—160 fokon kötnek és enyhén elszíneződnek. Ilyen ragasztókkal átitatott üvegszöveteket a hajóépítésnél és vagongyártásnál használnak.

„Mindent ragasztó" enyvek a különféle cellulóztartalmú oldatok, emulziók, diszperziók. Jó ragasztó alapanyagok a PVC, valamint az *akrilátok* és *metakrilátok*. A *viniléter* és a *polivinilacetát* bőripari és speciális ragasztók alapanyaga.

Epoxid gyantákból olyan ragasztó készíthető, amellyel fémet fémhez igen erősen lehet ragasztani. Különösen könnyűfémek ragasztásához használják.

A jól kiválasztott és helyesen felhasznált műanyaglakkok és ragasztóanyagok az ipar és a mindennapi élet fontos segédanyagai.

Műanyagok a csomagolástechnikában

A csomagolási célokra használt műanyagok nemcsak azoknak a követelményeknek tesznek eleget, amelyeknek eddigi ismert legjobb csomagolóanyagaink megfeleltek, hanem újszerű, rendkívül előnyös tulajdonságaik is vannak. A barna színű, fára emlékeztető *fenoplaszt* dobozok sokszor biztosítanak tökéletes csomagolást. Erős versenytársai a fenoplasztoknak a polistirolból készült csomagolások. Előnyük, hogy fröccsentéssel a legegyszerűbbtől a legváltozatosabb alakig nagy tömegben készíthetők. Hátrányuk, hogy hőre érzékenyek és nem minden oldószernek állnak ellent.

Fontos csomagolóanyag a PVC, amelyet ma már víztisztán átlátszóan, fólia, lemezszalagokban állítanak elő. A műanyagfóliák egy másik igen szívós csoportja *Perfol* néven ismeretes. Zsíroknak, olajoknak ellenáll, egyszerűen ragasztható. Főleg tartósított élelmiszerek csomagolására használják.

Egyre jobban terjed a géprészek, gépek műanyaggal való csomagolása. A gépek rozsdamentesen évekig tárolhatók, trópusi vidékre is szállíthatók.

*

A műanyagok felhasználási lehetősége szinte korlátlan. A fémekben, színesfémekben gazdag országok is mind kiterjedtebben használják a műanyagokat. A magyar vegyipar és a közlekedés dolgozóinak együttes feladata a műanyagok fokozottabb felhasználásának biztosítása a közlekedés területén, mert ezzel tehetjük olcsóbbá, üzembiztosabbá és kényelmesebbé közlekedésünket.

Landler emlékünnepség a szakszervezetben



A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége Landler Jenő születésének 80. évfordulója alkalmából ünnepségre hívta össze Landler Jenő egykori harcostársait. A képen az ülő sorban Landler Jenő harcostársai (balról — jobbra: Vándori Imre, Didek Gyula, Csuta Károly, Szőcs Áron, Fekete Béla és Lukács Gyula.
(Kovács Géza felv.)

A villamosállítású váltók téli üzemeltetéséről

Írta: Kmetty Imre, a 9. szakosztály vezetője

NAGY HŐESÉSEK, HÓVIHAROK, ólmosesők és fagyok gyakran üzemzavarokat okoznak a váltó- és jelzőállító berendezéseknél. Legtöbbet a villamos állító művekkel felszerelt (elektrodinamikus)) állomások szenvednek az időjárás viszontagságaitól.

A villamosberendezések híveinek sok elítélő bírálatot kell hallaniok ilyenkor. Egyesek előtt ugyanis érthetetlen, hogy elektromorjaink télen rosszabbul működnek, mint nyáron. Mások nem értik meg, hogy miért nem tudja a motor télen a csúcssíneket áthúzni, hiszen a mechanikus állítóberendezéseknél a váltóőr ezt — bár valamivel nagyobb erőfeszítés árán —, el tudja végezni. Sokak véleménye szerint télen a villamos berendezéseknek jobban kellene működniök, mint a mechanikusoknak, mert ezeknél nincsenek szabadban vezetett állítóhuzalok, melyeket gyakran karvastagságú zúzmara borít és a vezetéki csigákra is ráfagy a vezeték.

A villamos biztosítóberendezések szakemberei tudják, hogy

a nehézségek gyökere a villamos csúcssín ellenőrzésében rejlik.

Az állítóműre vonatkozó előírások és gyakorlati tapasztalatok — mechanikai állítóberendezéseknél — azt a követelményt támasztják, hogy a váltóállító emeltyűt végállásban csak akkor lehessen becsappantani, ha a csúcssín és a tősín között 4 milliméternél kisebb hézag van, továbbá, ha a váltón lévő kampó a megakasztó pofát legalább 36 milliméterre átfogja. A mechanikus állítású váltók tehát 70 — 36 — 34 milliméter toleranciát megengednek, ezzel szemben a villamos hajtóműnél a váltón lévő kampónak tökéletesen el kell érnie végállását ahhoz, hogy a villamos ellenőrző áramkör záródjon.

Ez annyit jelent, hogy amíg a mechanikai berendezéseknél a jelző szabadra állítható akkor is, ha a vágányútba eső tetszőleges számú váltónál a kampó végállásaig legfeljebb 34 milliméter hiányzik, a villamosberendezéseknél azonban már akkor sem lehet jelzőt állítani, ha csak egy, a vágányútba eső váltónál a kampó végállásaig 1—2 milliméter hiányzik. Ezeknél ugyanis a kampó tökéletes zárása szükséges ahhoz, hogy a villamos ellenőrzés létrejöjjön, ami a jelző szabadraállításának feltétele.

A MOZDONYRÓL LECSEPEGŐ VIZ a csúcssín rögzítő szerkezetben jéggé válik, a hó a tősín és a csúcssín között jéggé préselődik, a finom porhavat a szél minden kis résbe befújja. Ezek körülményessé teszik, vagy teljesen megbénítják a villamos váltó-hajtóművet. Mindezek dacára azonban el kell érnünk, hogy a berendezések érzékenységük ellenére is — sőt éppen emiatt — télen is üzemképes állapotban legyenek.

A Szovjetunióban az embereket még a tél beállta előtt kijelölik az egyes állítómű körzetekre. Tapasztalatok szerint egy 60 váltós, közepes forgalmú, elektrodinamikus állomás váltóinak zord időben való kiszolgálásába hat ember szükséges. Az embereket seprűkkel és kaparóvasakkal szerelik fel. (Célszerű a kaparóvasakat a seprűnyél felső végére erősíteni.)

Az eljegesedett váltóknál feltétlenül szükség van olvasztóberendezésekre.

A nálunk most beszerzett benzinüzemű jégolvasztó berendezések véleményem szerint igen hasznosak lesznek a váltók fagytalanítására.

Előnyösen alkalmazható a jégtelenítésre a következő egyszerű megoldás is: a tősín alá — ahol a csúcssín rögzítő van — barnaszén brikettel töltött lapos bádogdobozokat helyeznek el. Egy darab brikettet meggyújtanak, ami által lassan izzásba jön a többi is és a felszálló meleg a csúcssín rögzítőket még hóvihar esetén is órák hosszat hőmentesen tartja, egyben megakadályozza a lefagyást. A csúcssín és a tősín közötti részt, természetesen seprűvel kell tisztántartani.

Az emberek helyes oktatásával elkerülhetjük a céltalan seprést és lapátolást. Elegendő, ha a csúcssín és a tősín közötti részt, a megakasztó pofák és a saruk csúszófelületeit, a kampós csúcssín rögzítőszerkezet csúszó- és ütköző felületeit, valamint a csúcssín felfekvő felületeit a tősínen (tősínkamra) hó- és jégmentesen tartják.

A váltókezelő idejében közölje a váltótisztítókkal, hogy mely váltókra lesz szükség a következő menetnél, vagy vonatrendezésnél. Ezeket a váltókat azután sorjában megtisztítják és amint értesítést kapnak a váltóőrök, azonnal állítsák.

Gondoskodni kell a váltók megfelelő, jól látható számozásáról. Helyes a számozást a hajtómű vasszekrény fedőlapján is feltüntetni.

SZÉLMENTES HAVAZÁSNÁL többnyire sikerülni fog a váltókat üzemképes állapotban tartani úgy, hogy azokat az állítóközpontból, normális módon villamos árammal állítani lehessen. Hóvihar, de főként ólmoseső esetén ez bizony gyakran nem fog sikerülni.

A villamos váltó- és jelzőállító berendezésekre — éppúgy, mint egyéb villamos áramkörökre — vonatkozó számítások és gyakorlati tapasztalatok szerint abban az esetben, ha az állító áram biztosítéka vörös izzóvá lesz, az állító árammérő mutatója a megengedett értéket túlhaladja (egyszerű váltónál 2,5—3 amper, angolváltónál pedig 4—5 amper áramerősség kb. 3 másodpercig), a váltóőr tartozik a váltóállító gombot azonnal visszaállítani és a további állítási kísérletekkel felhagyni. Figyelmetlen váltókezelők, akik váltóállításkor az árammérő mutatóját nem figyelik, sőt figyelmen kívül hagyják a váltóállítás idején szóló ellenőrző csengő 3—4 percnél hosszabb csengését is (ami a váltó küszködésére vall), könnyen kiégethetik az állító biztosítékokat. Figyelembe kell venni azt is, hogy a biztosíték, amely új korában 10 ampernél olvad ki, ha többször vörösizzóvá válik, már 7 sőt kevesebb ampernél is kiolvadhat. Ismételt beállítási kísérleteknél a hajtóműben lévő kontaktusok is leéghetnek, mert a kontaktusok nem kellő érintkezése folytán voltaív képződik.

HÓVIHARBAN, ha az említett eszközökkel nem tudjuk az elektromos állítást fenntartani, a váltóhajtó-motor kézi hajtására kell áttérni. Ilyenkor a villamosállítóműnek a mechanikaival szemben az az előnye, hogy

a váltók azonnal kézzel állíthatók, anélkül, hogy valami külső összekötő részt el kellene távolítani,

miként azt a vonóvezetékes váltóállító műveknél ilyenkor tenni kell. (Kéziállításra való átszerelés.)

Azzal, hogy az állító és ellenőrző áram biztosítékait kivesszük, a váltót az állító központi berendezéstől teljesen függetlenítjük és forgattyú segítségével — melyet a hajtómű megfelelő nyílásába helyezünk — kézzel állíthatjuk. Ne féljünk, ezt az előnyt messzemenően kihasználni!

A forgattyúkat a felelős embereknek adjuk át, akik azt kezükből ki nem adhatják. Minthogy az ilyen kézzel állított váltóknál helyszíni váltóellenőrzés, vagy kézizár alkalmazása tolatási mozgásoknál nem szükséges, így az összes váltóállítások kéziforgattyúval történhetnek. A váltóállítók minden esetben hangszórón keresztül kapnak parancsot a toronyból, hogy a váltót + vagy — állásba hozzák.

Jó segítség, különösen angolváltóknál és főként kevés gyakorlattal bíró emberek számára, ha a tősín törzsének belső oldalára az alaphelyzetben fekvő csúcssín csúcsa előtt fehér, vagy sárga olajfestékkel + jelet festenek.

A MENETEKHEZ SZÜKSÉGES VÁLTÓKNÁL minden eszközzel meg kell kísérelni a villamosárammal való, tehát szabályos átállítást. Ha ez semmiképpen sem sikerül és kézi forgattyúval kell a váltót átállítani, akkor a továbbiakban az F. 2-es számú utasításban előírtak szerint kell eljárni. E megoldást azonban nem tekinthetjük teljesen megnyugtatónak, éppen ezért a biztosítóberendezési szakszolgálatnak

mielőbb meg kell tervezni és megfelelő számban előállítani egy könnyen és gyorsan felszerelhető és ilyen esetekben alkalmazandó kézizárat,

amely a váltó csúcssínének végállását ellenőrzi. Ezt a forgalom biztonsága érdekében alkalmazni kell csúccsal szemben érintett váltóknál még akkor is, ha a váltókezelő az állító központi készüléken a váltóállító (10 amperes) és csúcssín ellenőrző (0,7 amperes) biztosíték behelyezése által meg is győződik a váltó helyes és végállásáról (a csúcssín tökéletes záródásáról) és jelzőt tud állítani.

Hogy a forgalombiztonsági követelményeknek eleget lehessen tenni, minden villamos állítóközpontban megfelelő számú kézizárat kell készletben tartani és a lezárási tervnek megfelelő kulcstáblákat előkészíteni. A kézizárak felrakása — különösen nagyobb számú váltóra — vitathatatlanul jelentős mértékben lassítja a forgalmat, azonban ezt a forgalom biztonsága érdekében különösképpen áthaladó vonatoknál el kell végezni akkor, ha a váltókat állítóárammal nem lehetett átállítani és azt kézzel hajtották át. (Intő példa erre a szári baleset.)

E cikkel is felhívom a figyelmet a kézizárak mielőbbi megszerkesztésére, ami egyébként a 9. szakosztály újítási feladattervében is szerepel.

Hogy a váltónak kézzel való átállítása minél gyorsabban megvalósítható legyen, a forgattyú forgatásához szükséges teret kődaraboktól, hótól, jégtől mentes állapotban kell tartani. Helyesnek tartanám e teret könnyen leemelhető fedéllel ellátni.

A villamosmotorokkal állított váltók karbantartására, tisztítására, kenésére az évnek más időszakában is fokozottabb gondot kell fordítani,

mint a mechanikus, központi állítású váltókra a téli időszakban azonban e körülményeket hatványozottan szem előtt kell tartani.

FÉLELEM NÉLKÜL

(Részlet a Hámán Katóról készülő életrajzregényből)

Hetvenegy évvel ezelőtt, 1884. december 2-án született Hámán Kató, a Heves megyei Kompolton. Ebből az alkalomból közöljük az alábbi regényrészletet, amely 1929-ben játszódik le, Vácott, ahol a politikai foglyok nagyszabású éhségsztrájkot kezdtek.

Az éhségsztrájk hetedik napján „mesterséges táplálás" ürügyén megölték Lőwy Sándor és Sztáron Sándor elvtársakat. Hámán Kató, akinek nevét az egész világon megismerték a Rákosi-per idején, nemrégen szabadult a győri börtönből, és ebben az időben a Vörös Segély vezetőjeként dolgozott. Ő vállalkozott, hogy megszervezi Lőwy Sándor temetését.

A vonat valamivel kilenc után érkezett a váci állomásra. Elsőnek Kató szállt le, kezében egy csokor vörös szekfűvel. Izgatottan szétnézett: az állomás előtt nem látott rendőrt. Néhány pillanat múlva itt is, ott is feltűntek a vörösszekfűs pestiek. Mindannyian a kijárat felé igyekeztek, és úgy viselkedtek, mintha nem ismerték volna egymást.

Azután hosszú sorban megindultak a fegyház felé. Kató egy régi ismerősével, Szerémi Boriskával haladt az élen. Az októbervégi szél végignyargalt az úton. Kató összerázkódott.

— Nem félsz? — kérdezte Boriska.

— Nem. Megszoktam félelem nélkül élni és dolgozni.

A fegyház elé értek.

— Ki megy be? — kérdezte egy férfi halkan.

— Én! — felelte Kató határozottan.

— Nem mehet be! Nemrég szabadult, vigyáznia kell! — mondta egy alacsony, őszülőhajú férfi. — Majd...

— Mondtam, hogy én megyek! Azt mondom, hogy Lőwy nagynénje vagyok. Várjatok itt, majd én megkérdezem, mikor temetik?

Boriska megfogta Kató karját.

— Nem mehetsz be egyedül. Be akarok menni veled...

— Feltűnő lenne... Nem?

— Nem. Én is Lőwy rokona leszek... Az unokatestvére.

— Gyere.

Beléptek a fegyház hatalmas, vassal kivert kapuján. Az őr azonnal dr. Rusztek Lajos igazgatóhoz vezette őket. A hatalmas igazgatói iroda parfőm- és virágillatot árasztott. Kató és Boriska a szoba közepén megálltak, és az igazgató bocsánatot kérő, szinte alázatos arccal sietett feléjük.

— Ön Lőwy Sándor nagynénje?... Végtelenül sajnálom... nagy kár, hogy ilyen tehetséges fiatalnak meg kellett halnia...

Az igazgató a kezét nyújtotta, de Kató továbbra is görcsösen szorította magához a szekfűt. Maga előtt látta a fiatal Lőwyt. Az orros a tüdejébe engedte a tejet és tüdőgyulladást kapott. És most a gyilkos előtte hajlong és részvétét akarja nyilvánítani! Kató az igazgató szemébe nézett és fojtott hangon annyit kérdezett:

— Mit tettek vele?

Az igazgató arcáról azonnal eltűnt az alázatosság.

— Csak amit a törvény megengedi! — felelte.

Kató közelebb lépett Rusztekhoz.

— Szóval ön nemcsak igazgatója, hanem hóhéra is a fegyháznak? Az igazgató elvörösödött, hátrálni kezdett, és az asztalhoz lépett. Megnyomta a csengőt, és négy fegyőr lépett be. Kettő az íróasztalhoz, az igazgató mellé állt.

— Ha nem számítanám be a gyászkocsiba fájdalmat, fegyőrökkel kísértetném vissza Budapestre!

— A testvérem gyilkosától nem is várok mást, de jegyezze meg, hogy mindenért felelnie kell egyszer, mert mi semmit sem felejtünk! — Kató tekintetét nem bírta az igazgató, elfordult, aztán az ajtóra mutatott. A fegyőrök csak az igazgató intésére vártak. Kató azonban tovább is, mozdulatlanul ott állt a szoba közepén és nézte az igazgatót.

— Ne gondolja, hogy kellemes nekem magával egy levegőt szívni. Mondja meg, hány órakor lesz a temetés és örömmel fordítok önnek hátat!

Az igazgató tehetetlenül mozgolódott. Kellemetlen volt számára, hogy beosztottjai előtt így beszélnek vele. Minél előbb túl akart lenni a beszélgetésen.

— Tizenöt perc múlva kiadjuk a holttestet! — felelte.

Kató köszönt, és mindketten kijöttek az igazgatói irodából. Az őrök a kapuhoz vezették őket, ahol az elvtársak már izgatottan várták. Humbál, egy szélesvállú, mindig nyugodt férfi odaszaladt elébük.

— Izgultunk. Már azt hittük, letartóztatták.

— Nem ismert fel az igazgató.

— Pedig a Rákosi-per részvevői itt ülnek...: No, hát az a jó, hogy nem történt semmi baj. Kiadják Lőwyt?

— Tizenöt perc múlva!

— Na, akkor igérje meg, hogy a temetésen nem szól egy szót sem. Maga már megtette a magáét a mai napon. A vörös temetés többi részét bízza rám.

*

Egy ponyvával letakart stráfkocsi fordult ki a fegyház kapuján. A lovakat egy fegyenc vezette. A kocsi mellett két fegyőr haladt. Kató odalépett az egyikhez:

— Ez Lőwy Sándor holttestje?

— Ez.

Kató felhajtotta a ponyvát és egy percre mindenki láthatta a festetlen deszkakoporsót. A férfiak levették kalapjukat. A fegyenc is megállította egy pillanatra a lovakat. A szekfűcsokrokat rárakták a koporsóra. A fegyőr rászólt a fegyencre:

— Hajtson már!

A stráfkocsi nyikorogva megindult. Kató odalépett közvetlenül a kocsi után, mellette Szerémi Boriska és Humbál haladt.

— Még most is félnek tőle — mondta Kató.

Humbál megérintette a karját.

— Kató, igérje meg, hogy nem szól a temetőben egy szót sem. Azóta már futnak Budapestre a távíródrótokon a táviratok és jelentik a belügyminiszternek, hogy Vácon vörös temetést szerveztek a kommunisták...

A menet a főutcán haladt végig. A vörös szekfűvel borított stráfkocsi fájdalmasan nyikorgott. Egy kicsit fújt a szél és a csendben lehetett hallani a távíródrótok monoton zúgását.

MÉSZÁROS FERENC

Az igazgatóságok közötti versenyről

A dolgozók érdeklődéssel kísérik az igazgatóságok egymás közötti versenyét. Az érdeklődést fokozza, hogy az igazgatói alap jutalmazásra fenntartott részének elosztásánál figyelembe veszik a versenyben elért helyezéseket. Az igazgatóságok közötti versenyben, a kétségkívül meglévő eredmények mellett hiányosságokkal is találkozunk, amelyek időről időre felvetődnek a verseny értékelésénél. Sajnos előfordul, hogy egyes igazgatóságok képviselői nem azért harcolnak, hogy a hibák megszünjenek, hanem azért, hogy alacsonyabb tervszámokat kapjanak és így jobb munka nélkül, nagyobb eredményeket mutathassanak föl.

A szakosztályok keveset törődnek a versennyel

Előfordul, hogy a szakosztályok hosszú ideig nem vizsgálják meg a helyszínen az egyes igazgatóságok körülményeit, hanem elgondolás szerint adják a tervszámokat. Például a pécsi igazgatóság 1955-ben csak két esetben tudott termelési tervénél 100 százalékot elérni, mégsem jutott eszébe senkinek megnézni, hogy vajon jók-e a tervszámok. Az ilyen esetekből arra lehet következtetni, hogy egyes szakosztályok a teljesítéseket tudomásul veszik, de alakulásuk körülményeit nem vizsgálják.

Az üzemviteli tervszámok teljesítései alkalmasak arra, hogy eldöntsék a helyezést a versenyben. Ha egy igazgatóság ezeket jól teljesíti, első lesz, függetlenül attól, hogy üzemi osztályainak az eredményei rosszak. Például januárban a *szegedi* igazgatóság, februárban a *debreceni* igazgatóság, szeptemberben a *szombathelyi* igazgatóság lett így az első.

A debreceni és szegedi igazgatóságnál több hónapon át az üres és rakottkocsi-forduló tervszáma nem adta a teljes forduló tervszámát, amelynek pedig egyeznie kellett volna.

A budapesti igazgatóság hat, a miskolci igazgatóság négy százalék-kedvezményt kap a mozdonyfélfordulónál és az utazási sebességnél. Ha nehezebb körülmények között dolgozó igazgatóságokon segíteni kell, az ne százalékok ajándékozásában, hanem a helyes tervkiszabásban jusson kifejezésre.

Az összekapcsolt mozgalmat másképpen értékelik az igazgatóságok egymás közötti versenyének végrehajtási utasítása alapján és másképp az összekapcsolt mozgalom végrehajtási utasítása szerint. Az eredmények különbözőek és így a dolgozók nem tudják, hogy melyik a helyes.

A béralap vizsgálata sem jó. Az az igazgatóság jobb, amelyik több bért takarít meg. Ez eddig helyes. De helytelen, hogy akkor is jobb, ha a megtakarítást úgy éri el, hogy létszámát nem tudja betölteni és elmarad a tervek teljesítésében.

Külön kell szólnunk az Anyagellátási Igazgatóságról, mert nem ellenőrzi kellőképpen az igazgatóságok anyagosztályainak munkáját. Ennek következménye, hogy például Miskolc-igazgatóság anyagosztálya a kapott rendelkezés szerint feszítette az élüzem szinteket és így globális teljesítményét alacsonyabb százalékra teljesítette. Ezzel szemben más helyen a laza szinteket tovább lazították és így látszólag kitűnő eredményeket értek el. Beszéljenek a számok: Celldömölk-szertár részére a leterhelési százalékot 55-ről 52 százalékra csökkentették, a kirakási időt 2,1 óráról 2,5 órára emelték, az önköltséget 0,70-ről 0.75 forintra növelték. Debrecen-szertárnál a leterhelési százalékot 70 százalékról 60 százalékra, Szeged Tisza-szertárnál 45 százalékról 40 százalékra csökkentették, ugyanakkor Miskolc-fűtőház szertáránál 50 százalékról 65 százalékra emelték.

Végül néhány szót a verseny értékeléséről: Valóságos matematika tanárnak kell lenni ahhoz, hogy ki tudják számolni a termelékenységi terv-, illetve tényszámokat. Szögletes. kerek zárójel. nulla és egész, két-három ezreddel való szorzás milliókkal, illetve hasonló számokkal való osztás, finomítás céljából. Ennek a bürokratikus módszernek véget kell vetni.

Reméljük, hogy — rövidesen — az igazgatóságok egymás közötti versenyének értékelésénél ezekről már nem kell vitatkozni.

„A Társadalombiztosítási Tanács tükrözze pártunk, államunk gondoskodását a dolgozókról"

Az üzemi bizottság helyiségében annyian szorongunk, hogy már az ajtót sem lehet kinyitni. A küldöttgyűlés megkezdése előtt még csak találgathatjuk, mi az alapja ennek a szemmel láthatóan élénk érdeklődésnek, amit *Budapest—Déli-pályaudvar* társadalombiztosítási küldöttei tanúsítanak a *Társadalombiztosítási Tanács* választása iránt. Egyetlen küldött sem hiányzik, s ebből arra következtethetünk, hogy az állomás dolgozói látják, tudják: *a dolgozókkal való törődés, szociális problémáik intézése elsősorban a TT munkájában tükröződik.* Tehát, aki felelősséget érez a dolgozók problémái iránt, az tevékenyen részt kér a TT munkájából.

Milyenek legyenek a TT tagjai

Ennek igazságáról meg is győződhettünk *Ember Ferenc* elvtárs, a TT elnökének beszámolója után, amikor szinte valamennyi küldött igyekezett hozzászólásával segíteni a megválasztandó tanács munkáját. A hozzászólásoknak kedvező alapot adott egyébként a beszámoló is, amely nem nélkülözte az önbírálatot.

Ember elvtárs rámutatott, hogy *a szakszervezeti választások szerves része a társadalombiztosítási tanácsok megválasztása,* s felhívta a küldöttek figyelmét, hogy *olyan tagokat válasszanak a tanácsba, akik a legjobban szem előtt tartják szocialista társadalmunk fő törvényét: a dolgozó emberről való gondoskodást.* Az egészségvédelem, a betegbiztosítás, a beteglátogatás, a szociális juttatások, a dolgozók jogainak védelme, s ugyanakkor azok leleplezése, akik jogtalanul, csalással hasznot akarnak húzni a társadalmi gondoskodásból — mindez a feladat a TT tagjaira, illetve bizottságaira hárul.

— A TT — mondotta Ember elvtárs — eddig is igyekezett jól ellátni ezt a sokrétű feladatot. Az üdültetési albizottság jó munkáját dicséri, hogy az állomás részére eredetileg tervezett 38 beutalás helyett 86 dolgozót sikerült üdültetni ebben az évben.

A segélyezési albizottság — mint a beszámoló említette — az elmúlt két év során 227 dolgozót javasolt rendkívüli segélyre, a javasoltak kezéhez közel 70 000 forintot fizettek ki, az alapszabály szerinti segélyek összege pedig ez alatt az idő alatt közel 10 000 forint volt. A beteglátogatási albizottság 459 beteg közül 370-et látogatott meg, nyolc esetben leplezett le álbeteget, az egészségügyi albizottság rendszeresen ellenőrizte a laktanyát, az üzemi konyhát és az étkezdét.

Szervezettebb munkát az új TT.ben!

A beszámoló a bírálat hangján szólt arról, hogy a segélyezési bizottság nem minden esetben vizsgálta a legnagyobb alapossággal a segélykérő szociális körülményeit, a beteglátogatási bizottság pedig többször nem 48 órán belül látogatta meg a betegeket. Az üzemi bizottság, valamint a TT elnöke és titkára nem ellenőrizte elég szigorúan, hogy a bizottságok *munkaterv szerint* dolgozzanak, ezért néhány bizottság egyáltalán nem készített munkatervet. *Az újonnan megválasztandó TT vezetői nem lehetnek ilyen elnézők* — mondotta befejezésül Ember elvtárs —, *mert a következő évben jelentkező nagyobb feladatok a leggondosabb, a legszervezettebb munkát követelik.*

A beszámoló után megindult hozzászólások sok új szempont szerint egészítették ki a TT feladatkörét. *Kiss* elvtárs például azt kérte, hogy a beteglátogatók személyét is megfelelően válogassák meg. Ne forduljon elő, hogy egy-egy beteglátogató négy óra hosszat tartó látogatásával fárasszza a beteget. *Németh Lászlóné* szóvátette, hogy a jutalomüdüléseknél nem tartották be a tervet, mert nem egyeztették össze a munkában élenjáró, üdülésre javasolt dolgozók szabadságidejét a beutalás idejével.

Serester Magdolna arra kérte a TT-t, találjon módot arra, hogy a beteglátogatók apróbb ajándékokkal is kifejezhessék az állomás dolgozóinak együttérzését dolgozótársaikkal. *Hajdu* és *Sikhegyi* elvtársak az üdülés örömeiről beszéltek, s kérték az üdültetési bizottságot, hogy a téli időszakban is gondoskodjon megfelelő számú beutalásról, mert a dolgozók nemcsak a nyári, hanem a téli üdülést is megkedvelték. *Sikhegyi* elvtárs a pártbizottság nevében arra kérte a megválasztandó TT tagjait, hogy *mindig gonddal, szeretettel foglalkozzanak a dolgozók ügyes-bajos problémáival, működésükben jusson kifejezésre pártunk, államunk messzemenő gondoskodása, a TT legyen a szakszervezeti munka egyik legerősebb pillére.*

Ember elvtárs a felszólalásokra adott válaszában még részletesebben foglalkozott a TT működésével és további feladataival, majd a küldöttgyűlés egyhangúan megválasztotta az új, hattagú Társadalombiztosítási Tanácsot.

Levelezőink írják

Rendet kellene teremteni

A BEV rákosszentmihályi vonatainál a vonatfordulók szűkek. Az is igaz, hogy Rákosszentmihályon tulajdonképpen nincs végállomás, de mégis tenni kell valamit, hogy minden fordulónál szellőztessenek és takarítsanak.

Helyes lenne a kocsikon szellőztető ablakokat vágni. Az utazóközönséget a kocsik közepére kifüggesztett táblákkal nevelni lehetne arra. hogy például a hamutartókat használja. Az is tűrhetetlen. hogy a kocsik egy része világítás nélkül közlekedik. holott soros kapcsolású kocsivilágítási izzólámpa a szükséges mennyiségben rendelkezésre áll a Nyugati pályaudvar szertárának VI. raktárában.

Major Gábor Pál
Anyagellátási Igazgatóság

Bürokrácia a javából

Elnézést kérünk kedves levelezőnktől, hogy írásából csak az adatokat közöljük, de reméljük, hogy az illetékesek így is értenek belőle és elégséges lesz ahhoz, hogy végre megoldják jogos panaszukat. (Szerk.)

1954 márciusában a Déli fűtőház üzemi konyhája részére gáztűzhelyek érkeztek. Áprilisban 14 000 forint költséggel a főgázvezetéket bevezették az utcáról. Három nap múlva jött a gázszerelő vállalat, hogy felszerelje a gázmérő órákat, de hitel hiányában nem volt belső vezeték és így a munkát nem tudták elvégezni. Megindult a hajsza a hitelért, a gáztűzhelyek pedig a kereskedelmi főnökség raktárába kerültek.

1954 decemberében a ferencvárosi pályafenntartási főnökségtől a szerelők méretet vettek és ígérték, hogy december 17-én megkezdik a munkálatokat. Nem lett belőle semmi, mert a gázszolgáltató vállalat nem tudta biztosítani a gáz terhelését. Megindult a hajsza a gázért. Meg is jött az engedély, hogy a gázt 1955 novemberében be lehet kapcsolni. Engedélyezték a hitelt is. A munkát októberben átadtuk a Déli pályafenntartásnak, ők átadták a ferencvárosiaknak. onnan a Magasépítő Vállalathoz került. A Magasépítő csak jövőre tervezi a munka végrehajtását. A hitelt jövőre nem lehet átvinni. Vajon 1956-ban kezdhetünk mindent elölről? Mikor fognak a 600 főt ellátó üzemi konyhában gázon főzni?

Szalontai Aurél
Déli fűtőház

Göröngyös úton

A tapolcai raktárnál álló gyűjtőket csak göröngyös úton keresztül lehet megközelíteni. A perron betonja feltöredezett s ezért a kézi targoncákat nehéz tolni, a rajtuk lévő áru zúzódik. törik. A nyitott rampa homorú, eső esetén vízben és sárban van az áru.

Mindez megszünne. ha a peron betoniát kijavítanák és a rampát lebetonoznák. Ezt már sokszor „felírták", de attól még nem lett jobb a helyzet.

Bognár Károly
Tapolca állomás

Tartsák be az utasítást

Ritka eset. hogy Budaőrs állomáson a 9-es számú gyorsvonat közlekedését utasítás szerint biztosítaná a forgalmi szolgálattevő elvtársnő. A vonatnak menetrendszerint nincs megállása. de mivel van egy néhány utas, aki a vonatra fel akar szállni. a forgalmi szolgálattevő nem kezeli időben a jelzőt és a lelassult vonatra az utasok felugrálnak. Eddig még nem fordult elő életveszélyes baleset. de az már igen, hogy az utasnak nem sikerült a felugrás és elterült a vonat mellett.

November 21-én a 9-es számú gyorsvonattal közlekedtünk. *Szár* állomáson a vonatnak áthaladása van. Felfigyeltem arra, hogy az éjjeli vonatindító tárcsával a forgalmi szolgálattevő fia játszik s az apja a nappali indító tárcsával adott jelzést. Itt már előfordult, hogy amikor szükség volt a tárcsára — valószínűleg a fenti okok miatt — a forgalmista nem találta s ezért a vonat megkésett. Ezeket az eseteket már jelentettük felsőbbségünknek, de eredménytelenül. Igy mi hiába harcolunk a percekért.

Varga Pál vonatvezető
Keleti pályaudvar

Két rakodási főnökség versenye

A *Budapesti Rakodási Főnökség* párosversenyben áll a *Debreceni Rakodási Főnökséggel.* Az eleven verseny többször segítette már hozzá mind a két főnökséget az élüzemcím elnyeréséhez. A novemberi eredmények a következők:

Debrecen: foglalkoztatási fok 87,3, tervteljesítés 143. hasznos teljesítés 125 százalék. *Budapest:* foglalkoztatási fok 83, tervteljesítés 159. hasznos teljesítés 132 százalék. Egy tényezőnél tehát a debreceniek, kettőnél a budapestiek teljesítették jobban a tervet.

Az adminisztratív dolgozóknál a rakodási irányítók közti versenyben *Szécsényi Ferenc* irányító (Budapest) van az élen, összpontszáma 93.

„Ügyes kezek szakköre"



A kaposvári MÁV nevelőintézet tanulói „ügyes kezek szakköré"-nek foglalkozása.
(Kovács Géza felv.)

VASUTASOK EGYMÁS KÖZÖTT

Hűvös őszi szél lengeti az ívlámpák búráját, fényük csillogva verődik vissza a vonatkísérő laktanya előtt összegyűlt apró tócsák tükrén.

Fürgemozgású vasutasok egymásnak adják a kilincset. A laktanya ajtaja nagy csattanással vágódik be utánuk. Bent, a fal mellett fényükoltott nagy, kormos zárlámpák ácsorognak.

A földszinti folyosót frissen főtt paprikáskrumpli inycsiklandozó illata tölti be. Szétszórtan vizes esőköpenyek száradnak. Egy kecskelábú asztalnál többen üldögélnek. „Gibicektől" körülvéve két sakkozó átszellemült arccal mozgatja a figurákat. Egyesek szolgálat után vannak, mások készenlétben. Munkájukról, sorsukról folyik a szó. Vizvári Béla vonatvezető viszi a hangot. Előtte tarka szalvéta, benne barnára füstölődött szalonna s nagy, kövér paprikák. Hosszúnyelű bicskával a kezében széles karmozdulatokkal magyaráz:

— Az igaz, hogy sokat fejlődtünk. A menetirányítás nagy segítség. Az öregebbek jól emlékeznek arra — mondja és közben laposakat pislant Bólya I. Istvánra — amikor Rákospalotától Ferencvárosig csaknem 24 órába került az út. Senkinek sem fájt a gép és a vonat ácsorogtatása! Ma már törődnek, törődünk ezzel is. De abban igazatok van, hogy a szakaszokkal — velünk nem törődnek eléggé . . .

Rozsnyó Károly meg se várja, hogy befejezze a mondatot, máris közbevág. — De nem ám! Nincs az jól, hogy a 3484-essel este félnyolctól éjfélig vártunk és csak akkor kapott észbe a dorogi forgalmi szolgálattevő, hogy az a vonat, amellyel vissza akar küldeni bennünket, nem közlekedik. Erre tovább vártunk. Reggel négy óra után értesítettek, hogy Almásfüzitőre megyünk a 3570-essel. Fél hétkor ezt is lemondták. Már a fejünk felett állt a jó öreg nap, mikor közölték, hogy a 3475-öst továbbítjuk haza, Rákosrendezőre. Neki készülődtünk, de a mozdony csak este hét óra tájban jelentkezett. Huszonnégy óra oda volt! — fejezte be mondanivalóját, miközben a többiek moraja kíséri.

— Ilyenből van aztán az — mondja Pintér Sándor vonatvezető — hogy szeptemberben 373 órát csináltam, ebből 271 órát töltöttem tengelyen és 102-t készenlétben.

— Jobb szervezéssel csökkenteni lehetne a készenléti órák számát — mondja Szigetvári Győző vonatvezető, a szakma kiváló dolgozója.

A készenlét, igen, a készenlét! Szinte önmagának mondja Vécseiné, a szakasz egyik tagja. Olyan asszony ő, aki erővel és mondanivalóval is egyaránt birja. — Az is a baj — hangoztatja — hogy a dorogi vonalon a forgalmisták nem törődnek eléggé a tehervonatok menetével. És az indulattól olyan piros lesz az arca, mint a Vizvári kezében lévő paprika.

Tovább is mondaná, de Bartók Ferenc vonatvezető közbeszól. A máskor nyugodt, barna szemek figyelmet parancsolóan villannak, amikor az ácsorgásról beszélnek. Maga is tud példát mondani.

— Az egyik nap 40 kilométeres vállalt sebességgel indultunk Rákosrendezőről. Az 5674-es Ceglédig simán szaladt, sőt korábban is érkeztünk. Ott az egyik személyvonat után indítottak és este negyedhétkor meg is érkeztünk Abonyba. A vonali menetirányító közölte velem — de Szolnok állomással is — hogy Szajolig áthaladunk, majd ott feloszlunk. Örömmel vállaltuk a feladatot. Még sem indulhattunk, mert a forgalmi szolgálattevőnek bokros teendője akadt. Telefonon hosszan alkudozott kukorica ügyben és mindenképpen rá akarta venni makacs üzletfelét, hogy 20 forinttal olcsóbban adja. Amikor — mintegy segítségül, hogy indulásunkat siettessem — javasoltam a 200 forintos ár elfogadását, ingerült lett, illetéktelen beleavatkozásnak minősítette mondanivalómat. Ez meg is pecsételte sorsunkat. Kurtán kiküldött és fél nyolcig elmélkedhettünk az utazási sebesség, a menetrendszerinti indítás, a kocsiforduló csökkentése és a kukorica ára közötti összefüggésről.

Derülnek az egyébként szomorú történeten, majd Kiss II. Sándor áll fel, hátralöki fején a huszársapkát és ezt mondja:

— Hiába hajtom én a vonatot, ha az valamilyen okból nem mehet. Sokszor arra kényszerülök, hogy fegyelmezetlenül viselkedjem a forgalmi szolgálattevőkkel szemben. Pedig nincs mindig igazam. Valamelyik nap történt velem, hogy türelmetlenkedtem, azt hívén, hogy ok nélkül ácsorgunk. Pedig ellenvonatra vártunk. Ott a hiba, hogy a vonatkísérőt akkor is keresetveszteség éri, ha nem saját hibájából utazik lassan, vagy tölt sok-sok órát készenlétben. Készenlét! Ez a vonatkísérők rákfenéje. Ezen kellene segíteni. A helyzet kulcsa itt van Rákosrendezőn — már a mi szempontunkból — valamint a forduló állomásokon. Na, meg ott is, hogy a fűtőházak mondják meg nyíltan, hogy mikor nincs gép a vonathoz. És ne hitegessék a forgalmi szolgálattevőket, azok meg minket.

— Úgy van! Igazad van — hangzik mindenfelől. — Micsoda pénzpazarlás az, hogy 120—140 órát töltünk készenlétben, ácsorogva. Arról nem is szólva, hogy csak látogatóba járok haza.

Csak akkor enyhül meg, mikor Boldán segédvezénylő eltolja a tolóablakot és barátságos, de mégis fegyelmet parancsoló módon kiszól: — Bólya I. és Kiss II. szakasza jelentkezzen a forgalmi irodában!

A beszélgetők pillanatok alatt szétrebbennek. A szundikálók is tápászkodnak, az asztalra került elemózsia pillanatok alatt eltűnik a kézitáskák tátott szájában. A megszáradt esőköpenyek úgy ropognak, mint a pergament. Senki sem beszél csupán az asztal végében folyik a sakkozás. Őket még nem érinti a parancs.

Megindulnak kifelé. Egymásután villannak a gyufák, ahogy sorban meggyújtják a kézilámpákat. Nagy zajjal veszik kézbe a fal mellé állított zárfelszereléseket és mennek, hívja őket a kötelesség.

A kitárt ajtón keresztül bevág az eső és a csípős őszi szél. **(gergely)**

Ifjúsági élet

Kirándulás vadregényes tájakon

Állomásunk fiataljai mind gyakrabban látogatják hazánk legszebb vidékeit. Ezek a kirándulások nemcsak azt segítik elő, hogy diszeseink megismerjék országunkat, hanem azt is, hogy elmélyüljön szakmai tudásuk, gyarapodjon műveltségük. Kirándulásaink alkalmával tapasztalatcseréket folytatunk az útbaeső nagyobb állomások DISZ-fiataljaival.

Ferencváros

Legutóbbi kirándulásunkra az igazgatóság területéről velünk tartott több szolgálati hely fiatalja is. Látogatásunkat Budapesten kezdtük. *Első utunk az ország legnagyobb rendezőpályaudvarára, Ferencvárosba vezetett.* Kocsirendezőink hosszasan elbeszélgettek a ferencvárosi kocsirendezőkkel és nagyon sok hasznos tapasztalatot szereztek. Ezután a Műcsarnokot néztük meg, majd az Állatkertben tettünk sétát.

Miskolc—Lillafüred—Görömbölytapolca

Budapestről Miskolcra utaztunk, ahol az állomásfőnökhelyettes és a térfőnök elvtárs kalauzolt végig a rendezőpályaudvaron, ismertetve a miskolci vasutasok munkáját. Sokáig emlékezetes marad számunkra a szives fogadtatás, s a sok hasznos tapasztalat. *Egy délelőttöt töltöttünk az állomás és a fűtőház területén, majd délután az erdei vasúton átutaztunk Lillafüredre.* Örökké emlékezetes marad az a látvány, amely akkor tárult elénk, amikor vonatunk kiért az alagútból. *Előttünk tündökölt a Hámori-tó a hegyek vadregényes koszorújában, s a tó partján a festőien szép üdülő. Fényképezőgépünk nem győzte megörökíteni hazánk e csodálatos vidékét, a vizesést, a kristálytiszta tó festő vásznára kívánkozó környékét.*

Eger—Szilvásvárad Garadna—Ómassa

Kirándulásunk további útja *Görömbölytapolcára* vezetett. Csónakáztunk a tavon, játszottunk az évszázados park fái között, majd tovább utaztunk *Egerbe.* A gyönyörű városban egy napot töltöttünk. *Tapasztalatcserét folytattunk az állomáson és a fűtőházban, utána megtekintettük a Dobó István és a Gárdonyi Géza Múzeumot, a várat, s a karcsú török minaretet.* Másnap az ország legszebb vasútvonalán, az *eger—putnoki* vonalon utaztunk *Szilvásváradra.* Innen gyalog mentünk a *bánkúti* menedékházhoz. Utunk a Bükk-hegység legszebb vidékén vezetett keresztül. Menedékházban töltöttük az éjszakát és reggel indultunk tovább.

Tarkőtől a védett őserdőn keresztül barangoltunk. Ez a vidék a természet csodálatos alkotóképességét tükrözi. Emberi kéz itt nem vág ki faóriásokat és nem ültet facsemetéket. Évszázados, kidőlt faóriásokat, sűrű indák, bozótok szövik át meg át. A fák között szarvasok, őzek cikáznak. Az állatokról számos fényképet sikerült készítenünk. Itt ebédeltünk a faóriások alatt, majd a száraz völgyön át mentünk *Garadnára.* Útközben megtekintettük *Ómassa* községet. Ez a kevéssé ismert község, amely két hegyhát között fekszik, arról híres, hogy *itt volt az első magyar vaskohó.* Nagyszerű érzés volt arra gondolni, hogy a mi népünk alkotómunkája „ebből" a vaskohóból fejlesztette ki *a diósgyőri óriáskohót, Sztálinváros és Ózd hatalmas ipartelepeit.* Garadnáról az erdei vasúton tértünk vissza Lillafüredre, majd Miskolcra, s végül haza, szolgálati helyünkre.

E kirándulás örökké emlékezetes marad számunkra, nagyszerű élményeket nyújtott és fokozta munkakedvünket. Őszinte hálával köszönjük a Szombathelyi Igazgatóság Ifjúsági Nevelési Tanácsának, személyszerint *Pánti Béla* igazgató és *Benda Pál* osztályfőnök helyettes elvtársaknak, hogy lehetővé tették számunkra ezt a maradandó élményt.

Varga József
állomásfőnök, Várpalota

Becsületes munkájáért...

Két évvel ezelőtt a munkahelyre érkező dolgozók között észrevettem egy vidáman mosolygó, ismeretlen fiatalembert. Csodálkoztam egy kicsit, hogy került ide, hiszen én ismerek minden ifjúmunkást szolgálati helyünkön. Nem volt időm a töprengésre, mert a fiatalember egyenesen hozzámlépett:

— *Szücs József vagyok, a DISZ-titkárt keresem.*

— *Én vagyok az.*

— *Akkor jó* — mondta a fiatalember, és felémnyújtotta a DISZ tagsági könyvét. — *Most szeretlem le a honvédségtől...*

Pár perc múlva elváltunk, megfeledkeztem róla, nem is láttam az új vezetőségválasztásig. A pártszervezet azonban felfigyelt a fiatalemberre és a DISZ-vezetőségbe javasolta.

Alighogy összeült első megbeszélésére az új vezetőség, Szücs József éles bírálattal illetett, mert — bár többször is kért — nem kapott bélyeget, DISZ-megbizatást.

Bosszantott a dolog, mert a vezetőség többi tagjára is ráfért volna a bírálat, hiszen egyik sem mutatott valami túl nagy aktivitást. Arra gondoltam, hogy majd Szücs elvtárs fog változást hozni DISZ-életünkben. Benne is csalódtam. A mi passzivitásunk hatott őrá is és nem csinált jóformán semmit.

*

Lassan eltelt egy év, s ez alatt mindössze egy ifibrigádot szerveztünk, amely éppen a kitüntetés előtt követett el fegyelemsértést. Ebben a brigádban dolgozott Szücs elvtárs is.

Ez az esemény mégis fordulópont volt a DISZ, az ifjúsági brigád, de legjobban Szücs elvtárs életében. Rövidesen ő lett a brigádvezető. Javasolta, hogy javítsunk a párt- és a szakszolgálati vezetőkkel való kapcsolatunkon, kérjünk tőlük segítséget, erősítsük meg a DISZ-t.

Itt kezdődött DISZ-szervezetünk munkájában a fordulat. A párt-, a szakszervezeti és a szakvezetők segítettek. S a segítés eggyé kovácsolta a DISZ-vezetőséget. Elosztottuk a munkát, meghatároztuk a feladatokat. A DISZ-kongresszus tiszteletére megszerveztük az első brigádvállalást, megkezdtük a tagtoborzást. Szücs elvtárs brigádjának minden tagja belépett a DISZ-be. Ő volt a brigád legfegyelmezettebb és legjobb dolgozója, elsőnek nyerte el az élenjáró dolgozókat megillető kitüntetést. Rohamosan javult a brigád munkája is. Már két ízben nyerték el a hazánkban járt Komszomol-küldöttség ajándékát, a legjobb pályafenntartási brigádnak járó díszes serleget.

A termelésben és a DISZ-vezetőségben végzett munkájáért DISZ-szervezetünk az októberi taggyűlésen tagjelöltnek javasolta Szücs Józsefet. Úgy gondoljuk, hogy jól jelöltünk.

Krizsán Erzsébet
a Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség DISZ-szervezetének titkára

Versenyre DISZ-brigádok a vasgyűjtő hónap sikeréért!

A DISZ Központi Vezetősége felhívást intézett a fiatalokhoz, hogy szervezzék meg a vasgyűjtési versenyt a november 15-től december 15-ig tartó vasgyűjtési hónapban. A felhívás szellemében a vasút területén is minden DISZ-szervezetünk, igazgatóságonként kapcsolódjon be a vasgyűjtési versenybe, induljon vetélkedés a DISZ-alapszervezetek, az egyes DISZ-brigádok között és versenyezzenek egyénileg is a vasutas diszesek az „Igazgatóság legjobb vasgyűjtője" cím és a „Kiváló fémgyűjtő" jelvény elnyeréséért.

Előre vasutas diszesek a vasgyűjtés sikeréért!

A Törekvés SE országos választmányi ülése

A Törekvés S. E. országos választmánya megtárgyalta a párt 1954. évi decemberi sportról szóló határozatának végrehajtását, valamint a soronkövetkező feladatokat.

Az ülésen a választmány tagjain kívül részt vettek az OTSB és a SZOT küldöttei, valamint a sportegyesület területi elnökei és meghívott sportvezetői.

A beszámolót Soproni elvtárs, a Törekvés S. E. országos elnöke tartotta. Beszédében részletesen feltárta azokat az eredményeket, melyeket a Törekvés S. E. a párthatározat óta elért, de nem hallgatta el azokat a hiányosságokat sem, amelyek még mindig tapasztalhatók a Törekvés S. E. életében.

A határozat végrehajtásáért

Beszámolójában megemlítette, hogy a sportegyesület elnöksége az utóbbi évben nyolc ízben ülésezett, s megvitatta a menetközben felmerült problémákat, s igyekezett azokat a párthatározat szellemében végrehajtani. **Az elnökségi üléseken általában a párthatározatban rögzített feladatokkal foglalkoztak, ezen belül is elsősorban a tömegesítéssel, üzemi bajnokságokkal, sportünnepségekkel.** Emellett a választmányok elnökei részére rendszeresen tartottak munkaértekezleteket. A választmányok színvonala egyre javult, kivéve Pécs és Miskolc területét, ahol az elnökségi ülések több ízben el is maradtak. A javulás elsősorban a sportkörök felé nyújtott nagyobbmérvű segítségben nyilvánult meg. A budapesti városi választmány például szervezőbizottságot hozott létre, s társadalmi aktivákkal egészítette ki az apparátust. Ezek a társadalmi aktivák jelentős segítséget nyújtottak az egyesület munkájához. Elsősorban Pers János, Tamás Gyula, Bányai Mihály és Szabó József végzett elismerésre méltó munkát.

Soproni elvtárs elmondotta, hogy a párt Központi Vezetőségének határozata óta hét új sportkört és 53 új sportcsoportot hívtak életre. Az idén rendezett üzemi bajnokságok az elmúlt évihez viszonyítva jelentős fejlődést mutattak. Az asztalitenisz, röplabda, labdarúgás, tekés és sakkversenybe 474 csapat nevezett.

Egyre több vasutas sportol

A szakszervezeti sportünnepélyeken sok új sportoló tűnt fel. A sportünnepélyek mind tömeg, mind pedig színvonal tekintetében jelentősen fejlődtek. **A versenyeken a három kötelező sportágban — atlétika, kerékpár, röplabda — összesen 14 985 dolgozó vett részt.** 24 002 fő szerezte meg a VIT-jelvényt. Egyesületünk 7000 fővel túlteljesítette a kiadott tervszámot. A legjobb munkát ezen a téren a szegedi választmány és a Szegedi Vasutas Törekvés Sportkör végezte. A keretszámokat egyébként Pécs kivételével minden terület túlteljesítette. Ezzel az eredménnyel a sportegyesületek közötti versenyben **a Törekvés Sportegyesület az első helyezést érte el.**

A sportegyesület szakmai munkájának megjavítása érdekében 17 sportágban létrehozták a társadalmi szakbizottságokat. Ezek közül különösen jól működik az atlétikai, súlyemelő, kerékpár és kézilabda szakbizottság. A közelmúltban a legjobb szakemberekből és sportvezetőkből **létrehozták a Sportoktatási Bizottságot** melynek feladata elsősorban az lesz, hogy a szakbizottságok munkáját irányítsa, javaslataival segítse.

Az elért eredmények mellett a hibákról is szólt Soproni elvtárs. Különösen a sportolók nevelése terén akad sok pótolni való. Hiányosság a DISZ-szervezetekkel való kapcsolat, a DISZ-szervezetek bevonása a sportmunkába, s ezen keresztül az ifjúság ilyen irányú nevelése. A jobb kapcsolat érdekében együttműködést keresett a sportegyesület a Vasút Politikai Főosztály ifjúsági alosztályával, a posta- és a közlekedésügyi szervezetekkel azonban még nem kielégítő az együttműködés. Különösen az üzemekben sok a hiányosság. A legtöbb szolgálati helyen a sportkör és a DISZ-szervezet teljesen külön működik. Ilyen hiányos kapcsolatnak következménye például, hogy a Landler Jenő Járműjavító ezer fiatalja közül mindössze kétszázan sportolnak.

Van még tennivaló

A vezetőknek sok helyen nincs meg a kellő tekintélyük. Miskolcon például a labdarúgó-edző munkájába többen is beleszólnak. Máshelyütt is tapasztalható, hogy a sportvezetők vagy edzők jogos kérése nem talál támogatásra a szolgálati főnököknél. Ez a rossz felfogás arra vezet, hogy a sportolók előtt nem megfelelő sportvezetőik tekintélye.

Sok sportkörben nem megfelelő a tagdíjfizetési morál. Több helyen él még a szakmai sovinizmus. Itt-ott találkozunk pazarlással, hűtlen pénzkezeléssel, túlzott anyagiassággal. Ezek a hibák arra vallanak, hogy a Törekvés S. E.-ben még nem tettek meg mindent a párt decemberi határozatának végrehajtása érdekében.

Soproni elvtárs a következőkkel zárta beszámolóját: **„Eredményeink mellett szükséges, hogy megsokszorozzuk erőfeszítéseinket a hibák kiküszöbölésére, a sportegyesület munkájának megjavítására. Csakis úgy állhatunk pártunk, a dolgozó nép elé felemelt fővel, ha teljesítjük azokat a feladatokat, amelyek a szocialista sport megteremtésében reánk hárulnak."**

Az országos választmányi ülésen több hozzászólás is elhangzott. A hozzászólók egyetértettek Soproni elvtárs beszámolójával, s ígéretet tettek: arra törekednek, hogy egyesületünk az eddiginél még szebb eredményeket érhessen el.

Mécs László

HIREK

— **Használt vasutas egyenruhákat** árusít a BÁV (Bizományi Áruház Vállalat) december 6-án 12 órától, december 13-ig a Budapest, József körút 53. szám alatti helyiségében. A ruhák túlnyomó része női egyenruha. A fenti időben a Bizományi Áruházban csak vasutasok részére árusítanak.

— **A pilseni Lenin-Művek** által készített újfajta szénportüzelésű mozdonyt most próbálják ki a csehszlovák vonalakon.

— **Uj gazdasági vasútvonal** épül 25 kilométer hosszúságban Jánkmajtison. A vasútépítés nagyrészt a személyszállítást is szolgálja majd és előmozdítja a környező termelőszövetkezetek terményeinek gyors és olcsó elszállítását.

— **A betegállományban lévő dolgozók** munkaviszonyának rendezéséről rendelet jelent meg a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapjának 59. számában.

— **Dicsérő elismerésben** és 1500 forint jutalomban részesült *Urbán I. János* vezető szakmester motorvezető (Szentendre vontatási üzemfőnökség), mert Aquincum—Filatórigát állomások között súlyossá válható balesetet hárított el.

— **Hozzáláttak a második vágány építéséhez** a miskolc—ózdi és a budapest—székesfehérvári vonalon.

— **A vasútl távbeszélő központok** vonalkapacitása a felszabadulás előtthez képest ez év végéig 11,4-szeresére növekszik.

— **A nyugat-németországi** mozdonyvezetők szakszervezete 49 000 tagja számára magasabb bérezést követel.

— **Uj, korszerű vasbetonaljas vágányra** cserélik ki a régi kisvasúti vágányt Fegyverneken. Ezzel az építéssel a gazdasági vasutak jelentős önköltségcsökkentést és anyagmegtakarítást érnek el.

— **Az Út- és Vasúttervező Vállalat** mérnökei megkezdték a nagyjelentőségű győri kisvasúti kisérleti pálya tervezését. Ezen a pályán fogják kipróbálni a Győri Vagongyárban készült új kisvasúti kocsikat.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyhás, mellékhelyiséggel ellátott MÁV-lakásomat hasonló, nem szolgálati lakásért, Budapest területén. Cím: Szamosfalvi Józsefné, Budapest, X. kerület, MÁV-telep, 44/4. Érdeklődni lehet az esti órákban.

Birálataink nyomában

„Hol süllyednek el az újítások?" címmel október 31-i számunkban közöltük *Ocsovai* István főmozdonyvezető panaszát, mely szerint *Sándor* Kálmán főmozdonyvezető 1953 május 11-én benyújtott javaslatára és saját 1953 június 3-án benyújtott pályaművére még 1955 októberében nem érkezett válasz.

Araró elvtárs a budapesti igazgatóság vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy a benyújtott pályaművekért Sándor Kálmán 1955 szeptember 27-én 200 forint jutalmat, Ocsvai István átdolgozott pályaművéért 1955 október 17-én kiadott ügyirat szerint 400 forint részjutalmat kapott. Arra azonban nem kaptunk feleletet, hogy miért tartott több mint két évig az ügy elintézése.

November 21-i lapunkban közöltük *Szóráth* Erzsébet elvtársnő panaszát *„Ki vállalja a felelősséget?"* címmel. A 6. szakosztály megállapította, hogy a panasz jogos és elrendelték a padozat felújítását.

Bencsik Kálmán Kiskőrösről elpanaszolta, hogy súlyos indokok alapján beadott rendkívüli segélykérelmét a szegedi igazgatóság elutasította. Most a következő levelet kaptuk Bencsik elvtárstól: *„Négyszáz forint segélyt az Önök közbenjárására megkaptam."*

Czipó József, a pécsi TBKE alapszervezeti párttitkára megírta szerkesztőségünknek, hogy *Földesi József*, aki húsz éve dolgozik a vasútnál, két éve megbetegedett és utoljára augusztus 4-én kapott táppénzt. Júliusban kérték nyugdíjaztatását, de november 3-ig semmiféle juttatást nem kapott. A MÁV Nyugdíj Hivatal közölte szerkesztőségünkkel, hogy 1955. augusztus 5-től november 30-ig járó 2898 forint nyugdíjat Földesi elvtársnak kiutalta.

Részt veszünk a seregszemlén

Iskolánk tanulóinak régi kívánsága teljesült a Landler Jenő kulturális- és sport-seregszemle megrendezésével, s ezért örömmel csatlakozunk a felhíváshoz. Egyben az a kérésünk, hogy minél több vasutas fiatal, minél több DISZ-szervezet vegyen részt e nagyszerű lehetőséget nyújtó seregszemlén. A DISZ-bizottság az iskola egész ifjúságának, kultúrcsoportjának és sportolóinak nevében jelenti, hogy készülünk a kulturális és sportünnepségekre, a fiatalok közötti nemes vetélkedésre.

MACZÓ MÁRIA,
a szegedi vasútforgalmi technikum DISZ-bizottságának titkára.

KERESZTREJTVÉNY XXII.

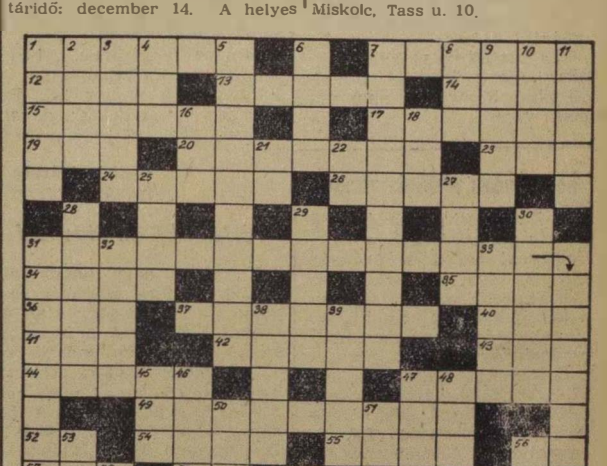
Vízszintes: 1. Délamerikai állam. 7. Családi név. 12. A szerelem istene. 13. Erdei állat. 14. Vert pénz. 15. Egyiptomi fáraó. 17. Több darabból álló. 19. Ételnek van. 20. Állomás a miskolc—hidasnémeti vonalon. 23. Majdnem totó! 24. Tiszta súly. 26. Moszkvai földalatti. 31. **A 7. függőleges folytatása.** 34. Kis patakon. 35. Ferdített. 36. Erekben folyik. 37. Megállóhely Lepsény—Siófok között. 40. Villanylámpa. 41. Mint, németül. 42. Óvja, védi. 43. Magyar Államvasútak. 44. Útat mutat. 47. A sültemény. **49. Az MKP illegális harcosa. A napokban volt születésének 71. évfordulója.** 52. Asszonyrag. 54. Férfi név. 55. De — németül. 56. Kötőszó. 57. Vissza: az értelem központja. 59. Kimondott betű. 61. Patak vége. 62. Régi férfi név. 63. **A vasutas dolgozók nagy barátja és vezetője. November végén ünnepeltük születésének 80. évfordulóját. Hamvait a Kreml falában helyezték el.**

Függőleges: 1. Európai főváros. 2. Mutatószó. 3. Név — latinul. 4. Latin művészet. 5. Holland város. 6. Költői műfajok. 7. **Megalakulásának 10. évfordulóját a napokban ünnepeltük (folytatása a vízsz. 31.).** 8. Édesség. 9. Múzsa. 10. Tomi keverve. 11. Ürmérték. 16. Napszak. 18. O. Ó. T. 21. Én — olaszul. 22. Tagadószó, de nincs közepe. 25. Angol város. 27. Növényi szövet. 28. Vissza: idejében érkezem vonathoz. 29. Úton. 30. Két szó: a) cipő készül belőle, b) víz ellen építik. 31. Állomás Kisújszállás—Gyoma között. 32. Bátorság. 33. Ritka női név. 38. Gázfajta. 39. Dugott, „pestiesen". 45. Teherán-ban van. 46. Napokat — németül. 47. Névelővel ez is sport. 48. Paraszt. 50. Beszél. 51. Nem jár egyedül. itt például névelővel jár. 53. Lángol. 56. Mint a függ. 21. 58. Rangjelző. 60. Személyes névmás 62. Fejlődik.

Beküldendő: függőleges 7. vízszintes 31, 49, 63. Beküldési határidő: december 14. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XXI-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A technika fejlesztése. Új vezetési módszert. — új munkastílust.

Könyvet nyertek: Szabó Gyula, MÁV rád. táv., Miskolc, Farkas Jenő u. 21, dr. Tóth József. GySEV főtan., Sopron, Alsólövér utca 7, Somkuti József, főint., Miskolc, Tass u. 10.



SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapkiadóvállalat: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 93. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895, üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Kökk Szilárd utca 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 50. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. DECEMBER 12.



Vasvári Sándor és Bene András többszörös újítók, az Északi Járműjavító dolgozói, a Schutz D—400-as motorhajtánykocsik hengereit használt anyagból újítják fel. Mindketten tevékenyen résztvesznek a 3 forintos mozgalomban is

(Kovács Géza felv.)

A pártvezetőség-választások sikere további előrehaladásunk záloga

Pártunk Központi Vezetőségének határozata az alapszervezeti pártvezetőségek és pártbizottságok újjáválasztásáról nagy érdeklődést keltett nemcsak a párttagság körében, hanem a párt ügyeit, harcait magáénak valló pártonkívüli vasutas dolgozók között is. *Amint ismeretes, január 1-től február 20-ig az összes alapszervezetekben újjáválasztják a vezetőségeket, az üzemi, hivatali, intézményi pártbizottságokat.*

A Központi Vezetőség határozata mögött jelentős esemény húzódik meg: híven a szervezeti szabályzathoz, a pártonbelüli demokráciához, a vasutas pártszervezetek is mérlegre teszik a vezetőségek és pártbizottságok kétesztendei munkáját. Olyan két esztendőről kell számot adniok, amelynek során nehéz időszakokkal kellett megküzdeniök a pártvezetőségeknek. Olyan két esztendő munkáját, eredményeit kell ismertetni, a mérleg serpenyőjébe tenni, amelyek megmutatják majd, hogyan küzdöttek a vasutas pártszervezetek pártunk III. kongresszusa határozatainak valóraváltásáért, hogyan álltak helyt az 1953 júliusi határozatok gyakorlati végrehajtása során a jobboldali torzítások elleni harcban, hogyan javították ki hibáikat a márciusi határozatok maradéktalan betartásával.

A márciusi határozat megjelenése óta a vasutasok munkája újra felfelé ível, a késő őszbe nyúlt szállítási feladatokat a csúcsforgalom idején is dicséretes módon, a párt útmutatását követve, győzelmesen oldják meg, s a lendületből nem veszítve készülnek a téli forgalom küszöbönálló harcaira.

A vezetőségválasztás újabb mérföldkő a felfelévivelés útján. A párttagság tanulmányozza a választásra vonatkozó novemberi határozatokat és visszaidézi két év tanulságait, majd megállapítja, hogy az eddigi vezetőségek, pártbizottságok munkájában mi volt a hasznos és mit kell kiküszöbölniök a jövőben.

Meg lehet állapítani, hogy a vasutas pártvezetőségek és pártbizottságok tagjainak többsége jól megállta a helyét és minden bizonnyal továbbra is érdemes a tagság bizalmára. Nyilván lesznek azonban olyan elvtársak is, akik megtisztelő funkciójukban nem feleltek meg a várakozásnak, s legjobb igyekezetük ellenére sem képesek javítani munkájukon. Esetleg jobboldali opportunista, vagy szektás „baloldali" nézeteket hangoztattak, s hibájukat nem akarják, vagy nem tudják kijavítani. Ezeket a tagság nem fogja ismét megválasztani hanem olyan elvtársakat állít helyükbe, akiket a párttagok és a pártonkívüliek egyaránt megbecsülnek példamutató munkafegyelmükért termelési eredményeikért, akiket szeretnek és tisztelnek szerény magatartásukért, példás magánéletükért. Olyan dolgozókat, akik tisztában vannak azzal, hogy megtisztelő funkciójában a népért dolgozik a megválasztott vezető. Olyanokat, akik nagy gonddal foglalkoznak munkatársaikkal gondoskodnak róluk, akikről tudják, hogy jól ismerik és megértik a párt politikáját, harcolnak érte és képesek harcra vezetni, mozgósítani a kommunistákat és a pártonkívülieket a párt célkitűzéseiért.

A vasutas pártszervezetek vezetőségeinek választása az egész vasutasság ügye. Olyan időszakban zajlik le, amikor egyre növekszik a pártszervezetek harckészsége, a kommunisták aktivitása és érdeklődése, egyre elevenebb a bírálat és önbírálat.

Ez a harcosság, küzdőkészség igen jelentős fegyver tervünk teljesítésére és második ötéves tervünk jó elindítására. A második ötéves terv az új technika elterjesztésének, a termelékenység emelésének, a szállítási önköltség további csökkentésének jegyében indul meg. Ezek a feltételei a vasút ötéves terve sikerének.

Pártunk novemberi határozata, amely iparunk technikai színvonalának emelését teszi kötelességünkké, hatalmas segítséget nyújt ehhez. Milyen lelkesítő részt vennünk abban a technikai forradalomban, amely most bontakozik ki hazánkban. Nem tölt-e el bennünket öröm és büszkeség, ha arra gondolunk, hogy *1956-ban 440 kilométer sínt cserélünk ki, jóval többet, mint az előző években; hogy több mint 30 százalékkal növeljük az önműködő térközbiztosító berendezéssel ellátott fővonalak hosszát; hogy a gördülőanyag-állományt 55 új mozdonnyal, 85 új személykocsival és 1150 új teherkocsival növeljük; hogy 20 Diesel-mozdonyt és 5 új villamosmozdonyt helyezünk üzembe?*

És amikor összekapcsoljuk teendőinket a vezetőségválasztás felelősségteljes munkájával, látnunk kell, hogy a választásokat az éves terv befejezésének, az új ötéves terv beindításának szolgálatába kell állítanunk. Munkánk középpontjába az őszi szállítások befejezését, a téli forgalom jó lebonyolítását, a menetrend szerinti közlekedést és a gazdaságos szállítást kell tennünk. Ha ez így lesz, tovább erősödik vasutunk szállítási kapacitása, s ezzel párhuzamosan — a népgazdaság erősödésével — tovább nő dolgozó népünk jóléte. És ha mindezt tudjuk, olyan vezetőségeket kell választanunk, amelyek képesek arra, hogy helyesen irányítsák pártszervezeteink harcát a párt és a kormány által kitűzött célok teljesítéséért. Ez a legjobb mérce a megítélésnél!

A vezetőségválasztásnak elevenen lüktető politikai légkörben kell lezajlania. Tanácskozni kell a tagsággal, ki kell kérni a kommunista és a pártonkívüli vasutasok véleményét, mert bírálataik és javaslataik értéke igen becses. Az előkészületek jó politikai munkája teszi lehetővé, hogy egészséges vita alapján meg tudja határozni a vezetőségválasztó taggyűlés az új vezetőség tennivalóit, meg tudja adni a segítséget ahhoz a munkához, amelyet a párt célkitűzései alapján a vasutas pártvezetőségeknek és pártbizottságoknak el kell végezniök.

Ugy kell előkészítenünk a választásokat, hogy vasutasaink öntudatosabban, fokozott munkakedvvel és jól tájékozódva foghassanak munkához a választások után. Az új pártvezetőségeknek még egységesebbeknek kell lenniök, mint elődeik voltak és szoros egységben, az eddigieknél is szilárdabban kell követniök a Központi Vezetőséget a dolgozó nép felemelkedését szolgáló feladatok megvalósításában.

Néhány hét múlva megkezdődnek a taggyűlési beszámolók. Ez azonban nem azt jelenti, hogy a beszámolók elkészítésével még sokáig várhatunk. Most, amikor a vasutas pártszervezetek egy hosszabb időszak tanulságait hasznosítják, vegyék igénybe a párttagság támogatását. És amikor értékelik a múltat, ne feledkezzenek meg a jelenről, de különösen ne a jövőről. A jelenről olyan értelemben, hogy minden pártvezetőség törekedjen az év hátralévő részében erejét, segítését olyan termelési sikerek elérésére összpontosítani, amellyel jelentősen előreviszi a párt- és kormányhatározatok végrehajtását. A jövőt illetően: az újjáválasztásokat előkészítő politikai munka egyik fő feladata, hogy az a népgazdaság második ötéves tervének, s ezen belül az 1956-os évi terv első félévi feladatainak maradéktalan elvégzésének segítésére irányuljon.

Az újjáválasztások során segíteni kell a vasút szakmai vezetését a téli forgalom, a tavaszi pályafenntartási munkálatok és ugyanezen időszak szállítási munkájának jó előkészítésében és végrehajtásában.

A pártszervezeteknek a párttagság figyelmét fokozottabban kell irányítania a dolgozók életkörülményeinek javítására, javaslataik figyelembevételére, problémáinak orvoslására, törődni kell a szociális és kulturális beruházások állásával. El kell érnünk, hogy az újjáválasztás során fokozzuk a vasutas dolgozóknak a párt iránti bizalmát, ezáltal is erősítsük a párt és a tömegek közötti kapcsolatot. El kell érnünk, hogy magasabbra emeljük a párttagság ideológiai, politikai képzését, a kommunisták éberségét az ellenséges nézetek, a jobb- és baloldali elhajlók elleni harcban.

Erősítenünk kell a párttagság aktivitását a Központi Vezetőség márciusi határozatának megvalósításáért, jó pártonbelüli nevelőmunkával, kommunista példamutatással. Javítani kell a tag- és tagjelöltfelvételi munkán. A DISZ-t és a szakszervezetet konkrét feladatokkal kell megbízni. A pártonkívülieket is mozgósítani kell a munkaverseny fellendítésére.

Egy percre sem szabad elfeledkezni arról, hogy a vezetőségválasztás a vasúton csak akkor sikerülhet, ha elevenen pezsgő politikai élet közben zajlik le az előkészítése, ha a taggyűléseket és a pártértekezleteket a szállítási munka újabb győzelmei teszik ünneppé. Arra kell törekedni, hogy üzemeink, intézményeink „fehérlappal" kezdjék meg munkájukat az újév küszöbén és ne adósággal. Ha ezeknek a céloknak szentelik vasutas pártszervezeteink minden idejüket, képességüket és lendületüket, nem lehet vitás, hogy a pártvezetőségválasztások előkészületei is gyümölcsöt érlelnek dolgozó népünk és hazánk javára.

Az éves tervek teljesítésével az őszi forgalom sikeréért

Megtakarított szénnel továbbítják vonataikat

A miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálata az elsők között csatlakozott a húsz budapesti üzem versenyfelhívásához. Vállalta, hogy évi szállítási tervét december 10-re befejezi. Örömmel számolhatunk be arról, hogy dolgozóik nagyszerű munkájának eredményeként vállalásukat november 30-ra teljesítették.

A siker fokozza, hogy mintegy 30 000 tonna szenet takarítottak meg november 30-ig, ami azt jelenti, hogy a miskolci igazgatóság mozdonyait az év hátralévő részében megtakarított szénnel továbbítják. Az eredmények nem teszik elbizakodottá a miskolciakat és az eddigieknél is nagyobb lendülettel készülnek a téli időszakra. *(Fekete László leveléből.)*

Az objektív nehézségek ellenére

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Üzemi Vállalat idei tervét november 29-én forint összegben túlteljesítette. A készárutermelés 42 200 000 forintos tervét 945 000 forinttal túlszárnyalta. Nem ilyen kedvező a kép, ha az eredményeket részleteiben vizsgáljuk. Egyedül a váltó, a keresztezés és a gépműhely teljesítette eddig túl a tervét 109,2 százalékra. A felépítményi műhely 98,8 százalékot, a sínhegesztőműhely 96 2 százalékot, a szegedi alműhely 89.2 százalékot ért el eddig a terv végrehajtásában. Ha figyelembe vesszük, hogy milyen nehézségekkel kellett ezeknek a műhelyeknek megküzdeniük, akkor láthatjuk, hogy eredményeik dicséretesek.

A felépítményi műhely a billenő csillekocsikhoz szükséges hord- és ütközőrugókat csak ebben a hónapban kapja meg a DIMÁVAG-tól. A sínhegesztőműhely egy teljes hónapot állt gépgeneráljavítás miatt. A szegedi alműhely a nagyvasúti sorompóból a tervezettnél kevesebb mennyiségre kapott megrendelést. Nem kétséges, hogy év végére a Vasanyagjavító minden műhelye teljesíteni fogja a tervét. *(Jónap Béla leveléből.)*

876 vonat indítása vált feleslegessé

Miskolc állomás dolgozói november 30-ra a fajlagos kocsimozgatást 103,3. az átlagos terhelési tervet 102,3 százalékra teljesítették. ami annyit jelent, hogy az egy vonatra eső átlagos tonnasúlyt 2,3 százalékkal növelték és így ebben az esztendőben 876 vonat indítását takarították meg. A vonatok menetrendszerinti indítását 103 2, a kocsitartózkodási tervet 110.1, a kocsikihasználást pedig 104 százalékra teljesítették.

Az eredmények kemény küzdelemben születtek. A komplexbrigád szerződések, az ipartelepek grafikonos kiszolgálása, a társszolgálati ágak támogatása, a hibák menetközben való bátor feltárása és nem utolsó sorban a kommunisták. DISZ-fiatalok, szakszervezeti aktívák példamutatása volt a fegyver a siker eléréséhez. *(Kovács Gyula leveléből.)*

Mindenkinek személyes ügye

A mozgalmi szervek lelkes munkája, a szakmai vezetés eredményessége meghozta gyümölcsét a *békéscsabai fűtőházban*. Évi összkilométer- és szállítási tervüket december 1-re, százelegytonna-kilométertervüket november 24-re befejezték. December elsejéig 7 985 tonna szenet takarítottak meg. Az átlagos terhelés az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva állandóan emelkedik — a mozdonyok kihasználása javul.

A nagyszerű versenylendület használt a dolgozók saját zsebükön is érzik. Túlsúlytovábbításért havonta 5—6000 forinttal kerül több a fizetési borítékokba. Az összekapcsolt mozgalom is jó úton halad. *Dénes István* és *Szilágyi Károly* mozdonyvezetők brigádjukkal a harmadik negyedévben 146 százalékra teljesítették százelegytonna-kilométertervüket és vonatjaikat 16 százalékos szénmegtakarítással továbbították.

Hasonló jó munka folyik a *kiskunhalasi fűtőházban*. Idei mozdonykilométertervüket október 26-án, haszonkilométertervüket november 14-én, százelegytonna-kilométertervüket november 21-én befejezték.

A *szegedi* dolgozók nagyszerű munkáját hirdeti, hogy az igazgatóság vontatási szakszolgálata november 25-én részleteiben is teljesítette évi tervét. *(Török József leveléből.)*

Méltók akarnak lenni névadójukhoz

A pécsi szertár dolgozói — de különösen *a Landler* szénkirakóbrigád — örömmel csatlakoztak a felhíváshoz, hogy Landler Jenő 80. születésnapja alkalmából ünnepi műszakot tartsanak. A brigád átlagos teljesítménye 245 százalék, s ezzel az igazgatóság területén az első helyen állnak a versenyben. A Landler-műszak alatt átlagos teljesítményük 272 százalék volt, de november 25-én 298 százalékot is elértek a szénkirakásban. *(Várnai László leveléből.)*

Közel négymillió forinttal több termelési érték

A vállalt hat nap helyett 32 nappal hamarább fejezte be éves tervét a *Miskolci Járműjavító*. Ennek eredménye, hogy az év hátralévő részében az ígért 792 000 forint termelési érték helyett 3 800 000 forint értéket tudnak előállítani. A termelékenység növelését 2 4 százalék helyett 5,3 százalékra, az önköltségcsökkentést 6 százalék helyett 8,3 százalékra teljesítették. *(Kovács László leveléből.)*

Öröm Szombathely állomáson

Kiváló eredményekkel fejezték be éves tervüket november 30-án *Szombathely* állomás kereskedelmi dolgozói. A legszebb teljesítményt — 128 százalékot — a kocsikihasználásnál érték el. A kocsi ki- és berakási tervüket 106 százalékra teljesítették. Büszkék lehetnek arra is, hogy a rakodási időnél a leadásnál 104,5 százalékot értek el és hogy a feladásra előírt 3,9 órát 3.7 órára csökkentették. *(Ifj. Billisich Antal leveléből.)*

A második ötéves terv sikerére gondolnak

Amikor a népnevelők, szakszervezeti bizalmiak az éves terv sikeres befejezésére mozgósítottak, és a szakvezetés a dolgozókra támaszkodva igyekezett minden eszközzel az 1955. évi feladatok végrehajtásának sikerét biztosítani, már a jövő évi terv győzelmére is gondoltak. Ezért sikerült a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnak idei tervét december 6-ra 101,2 százalékra teljesíteni.

Külön köszönet a lelkes ifjúmunkásoknak, élenjáró dolgozóknak, akik nagyszerű lendületükkel magukkal ragadták az üzem valamennyi dolgozóját. *(Kolosi Árpád leveléből.)*

Újítással 10 000 forint megtakarítás



Ujvári János (a képen) és Botlik Sándor a budapesti Felépítményi Vasanyagjavító Vállalat dolgozói az elavult C 4-es gyöklemezeket C 6-ra alakítják át. Újításuk évi kihatása 10 000 forint

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A vezetőségválasztás körültekintő, gondos munkát követel

Még egy hónap választja el a *győri fűtőház* párttagságát a vezetőségválasztó taggyűléstől. De a taggyűlés előkészítése már hetekkel ezelőtt megkezdődött az alapszervezet vezetőségi ülésén. *Domonkos* elvtárs, párttitkár, tájékoztatta az elvtársakat a Központi Vezetőség határozatáról. A végrehajtás módját alaposan megvitatta a vezetőség. *Takács Lajos* elvtárs elmondta, hogy az újjáválasztásnál fiatal párttaggal is erősítsék a vezetőséget, mert gondolni kell a jövőre.

Kovács Mihály elvtárs arra hívta fel a figyelmet, hogy *a vezetőségválasztás akkor lesz sikeres, ha javulnak a termelési eredmények*, ha felkészülnek a télre, gondoskodnak a szociális körülmények megjavításáról.

Kőhidi Pál elvtárs, a párttagok felkészítéséről szólva elmondotta: el kell érni, hogy a választásig rendezzék tagsági díjukat akik elmaradtak, *a vezetőség intézzen el minden folyamatban lévő ügyet, hogy az új vezetőségnek megkönnyítse munkáját.*

A vezetőség végül határozatba foglalta, hogy a következő pártvezetőségi ülésre a párttitkár és az agit.-prop. titkár *készítsen részletes ütemtervet* a vezetőségválasztás lebonyolítására, melyet majd a vezetőség megvitat, kiegészít és elfogad. után végrehajt.

Amíg az ütemterv készül, addig sem tétlenkedik a győri fűtőház pártvezetősége. Kőhidi elvtárs például megvizsgálta, kik vannak elmaradva tagdíjjal. Ezekkel az elvtársakkal már beszélgetnek a bizalmiak. *Világi Zoltán elvtárs máris rendezte négyhónapi, Varga Károly pedig hathónapi elmaradt tagdíját.*

A párttagok kartotékjait összehasonlították a politikai osztály nyilvántartási osztályának kartotékjaival, egyeztették az adatokat, tisztázták a vitás ügyeket. *A függőben lévő fegyelmi ügyeket letárgyalták*, megvitatták a tagjelölt felvételi kérelmeket is. Rendezett adminisztrációt vehet majd át az új pártvezetőség.

A választási munka ütemterve

Tekintsünk most bele a készülő ütemtervbe. Néhánysoros bevezető a vezetőségválasztás irányelveit szögezi le. *Az előkészítés agitációja segítse elő az éves terv befejezését, a termelékenység növelését, az önköltség csökkentését. A vezetőségválasztás során növekedjék a párttagok aktivitása, javuljon tovább a pártcsoportok munkája, erősödjön a pártdemokrácia.* Az aktivisták és párttagok beszélgessenek a dolgozókkal, ismerjék meg véleményüket, hogy az új vezetőségbe az arra legméltóbbak kerüljenek.

A továbbiakban már a helyi körülményeket figyelembe véve, részletezik a feladatokat. Tartanak *pártbizalmi- és népnevelő-értekezletet*, amelyen ismertetik, megbeszélik a Központi Vezetőség határozatát. Utána pártcsoport-értekezletek lesznek, ahol értékelik a végzett munkát, meghallgatják a párttagok véleményét, javaslatát, bírálatát. *A tapasztalatokat a vezetőség felhasználja majd beszámolójában.*

A pártvezetőség december 19-én *beszámoltatja az üzemi bizottság elnökét a végzett munkáról*, a téli forgalom előkészítésének eredményeiről és hibáiról, az újítómozgalom helyzetéről, valamint arról, hogyan segíti a szakszervezet a technika fejlesztését. Megvitatják, hogyan segítsék a szakszervezeti bizalmiak a pártvezetőség választását.

A DISZ pártmegbizatása

Az ütemtervben *fontos feladatok várnak a DISZ-re.* Pártmegbízatásként kapják: helyettesítésekkel biztosítsák, hogy a párttagok megjelenhessenek a vezetőségválasztó taggyűlésen. *A DISZ-járőrök vizsgálják felül a gőzfűtési berendezéseket a mozdonyokon és kocsikon, ezzel* is segítsék a téli forgalom előkészítését. *Nyujtsanak segítséget a pártvezetőségnek az agitációs érvek gyűjtéséhez.* Például gyűjtsék össze, hogy az első ötéves tervben a fűtőház dolgozói közül hányan költöztek új lakásba, hányan kaptak államkölcsönt családiház építéséhez, stb. Milyen új gépeket, szerszámokat kapott a fűtőház, és mit kap majd a második ötéves tervben. A választást propagálják a faliujságon is.

A vezetőség *megvizsgálja a pártcsoportok tevékenységét*, és ahol gyengébb a munka, ott a vezetőség tagjai személyes segítséget nyújtanak. Szerepel még a tervben számos más feladat, de a felsoroltakból is világosan látható, hogy Győr fűtőház pártszervezete gondosan készül a vezetőségválasztásra, agitációs és szervező munkájuk felöleli a soronlévő összes feladatokat.

A PÁRTOKTATÁS TAPASZTALATAI AZ UTAZÓ SZOLGÁLATNÁL

Az 1955—56-os pártoktatási év első tapasztalatai azt mutatják, hogy az előkészítés eredményesebb volt, mint az elmúlt évben. A párt- és tömegszervezeti és szakmai vezetők közül összehasonlíthatatlanul többen vesznek részt az idén a propagandamunkában, mint korábban. A hallgatók többsége lelkiismeretesen eljár a szemináriumokra és nagyobb részük becsületesen felkészül a foglalkozásokra.

A pártoktatás a pártbizottságok, pártszervezetek kollektív ügyévé vált. A jelenleg meglévő hibákat (foglalkozások elmaradása, igazolatlan hiányzások, hanyag, felületes felkészülés) is csak ez *a kollektív együttműködés szüntetheti meg.*

A pártoktatás az utazó szolgálatnál a leggyengébb. Itt gyakori az iskolákon a 30—40 százalékos megjelenés.

Egyes pártbizottságok és alapszervezetek az objektív nehézségekre hivatkoznak

(túlszolgálat, szabadnap hiánya, stb.), ahelyett, hogy a helyi körülmények figyelembevételével, a meglévő lehetőségek kihasználásával segítenének a nehézségeken. Megnyugvásukkal maguk is alapot szolgáltatnak arra, hogy az utazó szolgálatnál folyó pártoktatás továbbra is hiányos, fogyatékos maradjon. Ilyen tapasztalatok vannak a *Hámán Kató* fűtőháznál, *Komárom* állomáson és fűtőháznál és még számos más pártszervezetnél. Sőt akadnak helyek (pl. *Komárom* állomás), ahol egyszerűen nem is tartják meg a foglalkozásokat.

Vannak-e objektív nehézségek az utazószolgálat pártoktatásánál? Vannak! A havonta 250—280 tengelyen töltött óra, a vezényléseknél sok esetben megmutatkozó tervszerűtlenség, a dolgozók szabadidejének, pihenőidejének nem kellő biztosítása, a tíznapos oktatásokon való részvétel rövidíti a pártoktatáshoz szükséges felkészülési időt. Ezek a nehézségek léteznek, azonban nem jelenthetik azt, hogy lemondjunk több ezer utazó dolgozó politikai neveléséről.

A meglévő hiányosságok okai nem csupán az objektív nehézségekben keresendők. Döntően hozzájárul ehhez a pártoktatás irányításában meglévő liberalizmus és felületesség.

Az utazó dolgozók pártoktatása ugyanis számos helyen a nehézségek ellenére is eredményesen folyik.

Szombathely állomáson például siránkozás helyett öntevékenyen intézkedtek. A pártbizottság PB ülésen külön napirendi pontként tárgyalta az utazószemélyzet pártoktatását. Felmérték az egyes fordákban utazó dolgozók pártoktatásának lehetőségeit és a *párttagokat, tagjelölteket, valamint néhány pártonkívüli dolgozót két iskolára osztották be.* Egyik iskola részére kéthetenként hétfőn-kedden, a másik részére pedig csütörtökönpénteken tartják a szemináriumokat. Így minden kötött fordulóban utazó elvtárs részt tud venni a pártoktatásban, mert ha naponta más-más vonatokhoz is vezénylik, bő lehetőségük van a négy nap valamelyikén résztvenni az oktatáson.

Pusztaszabolcson, Székesfehérváron egymást követő három napon tartanak ugyanabból az anyagból foglalkozást. *Pápa* állomáson *Bella Jenő* oktatótiszt elvtárs, aki egyben propagandista, egyrészt a helyes vezényléssel, másrészt a szakoktatások után megtartott szemináriumokkal biztosítja, hogy a politikai iskola hallgatói ne hiányozzanak a pártoktatásról. *Pécs* állomáson és *Miskolc* személypályaudvaron sem szünetelnek a politikai iskolák. *Az utazószolgálatot teljesítő propagandisták mellett bevontak olyan propagandistákat is, akik nem utazók és így a körülményekhez mérten biztosítani tudják a vonatkísérők oktatását.* Az eredményekhez hozzájárult a hallgatókkal való egyéni foglalkozás, a pártoktatás jelentőségének tudatosítása a pártoktatás helyzetének értékelése, a taggyűlésen és a pártcsoport-értekezleteken.

A forgalom, az utazószemélyzet igénybevétele az említett helyeken sem kisebb, mint Komáromban és a hozzá hasonló helyeken. A különbség az, hogy itt

a pártszervezetek munkáját nem a nehézségeken való siránkozás, hanem a harcos öntevékenység jellemzi.

A szakmai vezetéssel egyetértésben minden lehetőt kihasználnak annak érdekében, hogy a pártoktatásban eredményeket érjenek el, ami segíti a pártmunka egészét és a szakmai feladatok jó megoldását is.

A hiányosságok felszámolása érdekében a pártszervezetek, pártbizottságok *a helyi körülmények figyelembevételével sürgősen vizsgálják felül a pártoktatást.* A szervezeti megerősítés mellett fokozottabban foglalkozzanak az oktatás közben felmerülő elméleti kérdésekkel. Igen fontos, hogy a pártszervezetek munkáját mindjobban áthassa az ideológiai munka iránt érzett felelősség, az elméleti kérdésekkel való rendszeres foglalkozás.

A propagandisták, a politikai iskolák hallgatói nagy segítséget nyújthatnak a pártnak, a vasutas dolgozók között ma is megtalálható hibás jobboldali nézetek leleplezésében és tisztázásában. A Központi Vezetőség 1955. október 13-i körlevele alapján a pártbizottságok, pártszervezetek, a politikai instruktorok

az eddiginél fokozottabban foglalkozzanak a propagandamunka szervezeti és tartalmi kérdéseivel.

Ez a vezetőségválasztásra készülő párttagság politikai mozgósításának is nélkülözhetetlen feladata. Fontos ez a vasút egész területén, de különösen az utazószolgálatnál.

Németh István
a vasút politikai főosztály munkatársa.

A gyorsforduló mozgalom kezdeményezője



Lee Yun, a „Mao Ce-tung" mozdony vezetője a gyorsforduló mozgalom kezdeményezője. A mozgalom nagymértékben emeli a Kínai Népköztársaság vasútainak teljesítőképességét.

Nemzetközi ÉLET

„Púpozottan" rakják a kocsikat a krasznojárszkiak

A krasznojárszki vasutasok a közelmúltban újítóiskolán vettek részt és most a rakodás meggyorsítására felhasználják az iskolán szerzett tapasztalatokat. Egyik ilyen módszer, a kocsiknak púpozottan, vagy „sapkával" való megrakása. Júniustól novemberig közel kétezer vagon fát raktak ilyen módszerrel, és 14.000 köbméter szálfát továbbítottak terven felül.

*

A sahonyai fiókműhely dolgozói a napokban tértek át a négytengelyes nyitott teherkocsik nagyjavításának folyamatos módszerére. A szalag révén minden kocsi javításának önköltségét 800 rubellel csökkentették. A javításoknál sikerrel alkalmazzák a *lovviak* komplex módszerét: azok a javítások, amelyek azelőtt 15,7 órát vettek igénybe, most 5,8 óráig tartanak. (A kocsijavítási norma 8 óra.)

*

A Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának tiszteletére a taskenti fűtőház dolgozói új versenyt kezdeményeztek: minden motoros mozdony érje el az egymillió tonnakilométeres teljesítményt. Az első negyedévben csak 600 000 tonnakilométert értek el, de a menetirányítók segítségével tíz hónap alatt már 7600 túlsúlyos vonatot vezettek és messze túlhaladták a normát: 1 millió 727 ezer tonnakilométert teljesítettek.

Figyelmeztető sztrájkok az osztrák vasúton

Az osztrák vasutasok szakszervezete, akcióegységben a posta- és távíró alkalmazottak szakszervezetével, elhatározta, hogy decemberben sztrájkot hirdet, ha nem adják meg az Osztrák Szakszervezeti Szövetség által követelt drágasági pótlékot. Máris sor került a sztrájkbizottság felállítására. Az elmúlt napokban többórás figyelmeztető sztrájkok voltak az osztrák vasutakon. A munkások ezzel is nyomatékot akarnak adni bérköveteléseiknek. Figyelmeztető sztrájkok zajlottak le *Bécsben a Keleti, Északnyugati és Déli pályaudvaron, a bécsi, floridsdorfi és knittelfeldi főműhelyben.*

A CGT sikere a francia társadalombiztosítási választáson

A francia munkaügyi minisztérium által kiadott legújabb statisztikák megerősítik a CGT-nek *(Confédération Générale du Travail, ejtsd: Konfédéraszion Zsénéral dü Traváj)* a francia dolgozók harcos szakszervezetének, az Általános Munkásszövetség társadalombiztosítási megbízotti választásokon aratott sikerét. Hivatalosan közölték, hogy a hat és félmillió szavazatból közel hárommilliót kapott a CGT, fél millióval többet, mint a legutóbbi választásokon, többet, mint a Force Ouvriere és a keresztény szakszervezetek együttvéve.

Négyszázezer angol vasutas bérkövetelése

Az angol *Országos Vasutas Szakszervezet* végrehajtó bizottsága közölte a parlament közlekedésügyi bizottságával, hogy 400 000 tagja számára tíz százalékos béremelést követel. Ezzel egyidejűleg a közlekedési hivatalnokok szövetsége, a vasutasok másik szakszervezete 7,5 százalékos fizetésemelést kért a bizottságtól, 90 ezer tagjának. Az általános mozgolódásra a vasúti műhelyek 120 ezer munkása is azonnal reagált. Szakszervezetei útján jelentékeny munkabéremelést követelt. Az angol mozdonyvezetők és fűtők egyesült szakszervezete is követte példájukat és a 69 ezer főnyi mozdonyszemélyzete számára kér béremelést.

*

Az angol vasutasok hetilapja a „The Railway Review" egyik számában *„Könyvtár egy vasútállomáson"* címen színes riportot közöl *Budapest Keleti-pályaudvar életéből.* Elmondja többek között, hogy az állomást, ahová sokan érkeznek Nyugatról, renoválják, korszerűsítik. Eddig — átszámítva — 200 ezer font költséggel újjáépítették az indulási oldalt, a jegyváltó helyiséget pedig elhelyezték a középső részből, hogy ilymódon könnyebbé tegyék a perronra való be- és kijutást. Uj váróterem gondoskodik az utasok kényelméről. Ötszázkötetes könyvtár, rádió, társasjátékok, újságok, folyóiratok állnak az utasok rendelkezésére. A lap hosszú teret szentel annak a hírnek is, hogy jövőre az állomás homlokzatát és régi „királyi várótermét" restaurálják, s az utóbbi helyiséget az állomás dolgozói számára klubhelyiséggé alakítják át.

A Keleti Pályaudvar levelezőjében

Alig van olyan vasutas dolgozó, aki ne ismerné a vasút hivatalos írásait továbbító szerveket: a levelezőket. Történetük messzire nyúlik vissza, a vasút őskorára. Még 1867-ben írták alá azt az egyezményt, amely szabályozta a vasút és a posta viszonyát. Ez az egyezmény alapja annak a ma is fennálló szokásjognak, hogy az államvasutak szolgálati iratait, rendeleteit, díjmentesen szállíthatjuk, minden postakényszer nélkül. Voltaképpen ez az egyezmény alapozta meg a vasút levelező irodáinak mai eleven, nyüzsgő életét.

Komáromi Márton elvtárs, a Keleti-pályaudvari levelező vezetője négy munkatársával 24 órán keresztül veszi át, ellenőrzi, jegyzékeli, továbbítja a különböző vonatokkal, járatokkal a vasút hatalmas gépezetének iratváltási, értesítési, rendelkezési levélanyagát. Jóformán alig van szünet. Özönlenek a levelek, s ami feltűnik a szemlélőnek: rendkívüli gyorsasággal, bámulatos rutinnal, pillanatok alatt történik meg egy-egy szolgálati hely leveleinek átvétele. Néhány perc és a sok száz levél már is ott fekszik a „fakkokban" — ahogyan itt nevezik a bőgyomrú szekrényrekeszt.

A levelezőben dolgozóknak ismerniök kell nemcsak a belföldi vonalak és állomások, csatlakozóhelyek, de a fontosabb külföldi vonalak és állomások, gócpontok nevét is, tudniok kell: milyen vonalakra, milyen országokon át kell továbbítaniok a vasút hivatalos leveleit. *Pekingtől Buenos Airesig, Moszkvától Londonig* viszi a vasút a levelezőkbe leadott szolgálati iratokat, leveleket.

A legerősebb forgalom délután 3-tól 7 óráig van. Naponta 15 000—18 000 levelet kezel és továbbít a Keleti levelező. Nagy felelősség, körültekintő munka jellemzi ezt a ténykedést. Meg is felelnek a bizalomnak.

Komáromi Márton vezetése alatt — közel 16 esztendeje — nem fordult elő, hogy a levelező hibájából egyetlen levél elveszett volna. Nemrégen történt, hogy a budapesti igazgatóság könyvelősége keresett egy fontos levelet. Az ellenjegyzék szerint ott kellett lenni a levélnek a könyvelőségen. Vita ide, vita oda, *Komáromi* elvtárs felment a könyvelőségbe és a kutatott levelet annak a dolgozónak a fiókjában találták meg, aki a legjobban hangoskodott az irat eltűnése miatt.

A levelezőirodák fontos kiegészítői a vasút gépezetének, az ott dolgozó vasutasok jó munkája egyben harc az ügyek gyors intézéséért.

TAPASZTALATCSERE

Az adottságoknak legjobban megfelelő síktolatási módszer alkalmazása a forgalom gyors és gazdaságos ellátásának eszköze

— A józsefvárosi Aszódi-brigád munkamódszere —

Két éve már, hogy a magyar vasutas dolgozók megismerték és alkalmazni kezdték a szovjet tapasztalatok alapján kialakult korszerű síktolatási módszereket. Az F. 5-ös utasítás pedig több mint egy éve kötelezően írja elő használatukat. Ennek ellenére ezek a módszerek mégsem fejlődtek a szükséges és kívánt mértékben tömegmozgalommá.

A Központi Vezetőségnek a műszaki színvonal emeléséről szóló határozata ismét ráterelte a figyelmet a vasútnak erre a *„rejtett"* tartalékára. Hiszen az új síktolatási módszerek a vasút technikájának nagy fejlődését jelentik és tekintélyes mértékben növelik az állomási munka termelékenységét csökkentik az önköltséget.

Hat új módszer

A régi tolatási módokat, a *bejárást* és az *egylökéses szalasztást* természetesen nem lehet teljes mértékben mellőzni, hiszen vannak állomások, amelyeknek adottságai miatt ezek nem nélkülözhetők. Ott azonban, ahol erre mód van, *mindenképpen be kell vezetni az*



A brigád megbeszéli a munkafolyamatot. (Aszódi József, Rédvai Mihály, Hajdú II. Mihály, Kovács Mihály)

új síktolatási módszerek közül azt, amelyik legjobban megfelel az állomás berendezésének, a dolgozók képességeinek, a munka követelményeinek.

Ma már *hat*, a mi állomási viszonyainkra kidolgozott korszerű síktolatási módszer közöt válogathatnak a síktolató brigádok. Ezek a következők:

1. *megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal;*
2. *megállás nélküli szalasztás folyamatos elegyrendezéssel;*
3. *megállás nélküli szalasztás lökésenkénti több kocsicsoporttal;*
4. *húzott járművek szalasztása;*
5. *csurgatás visszatolatás közben;*
6. *csurgatás kihúzás közben.*

Kialakulóban vannak nálunk az úgynevezett *finomrendezés* különböző formái is. a több elegycsoportú vonatok minél tisztább, tökéletesebb összeállítására. Ezek a módszerek azonban, bár dicséretes módon több nagyállomáson próbálkoznak velük, még nem általánosan ismertek. Egyrészük most van kikísérletezés alatt, másrészüket most dolgozzák ki a Vasúti Tudományos Kutatóintézetben.

A hat közül a legalkalmasabb

A felsorolt hat módszer azonban, amelynek használatát az F. 5-ös utasítás is előírja, amint a síktolatási bemutatók, ankétok tapasztalatai is bebizonyították, sokkal hasznosabb, gazdaságosabb a régieknél. A mi állomási viszonyaink között a *„megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal"* módszere a *legmegfelelőbb*, mert *vízszintes kihúzóvágányon is* alkalmazható.

A legutóbb *Debrecenben, Tapolcán* és *Budapest-Józsefvárosban* megtartott, elméleti előadással egybekötött gyakorlati bemutatón többszáz vasutas győződött meg arról, hogy az általánosan használt régi tolatási módszerek, a bejárás és a megállással végzett szalasztás *elavult módszerek*, mert kis termelékenységűek, sok időt vesznek igénybe és a mozdonyok teljesítőképességének felét sem használják ki.

Az ankétok részvevői saját szemükkel győződtek meg arról, hogy a megállás nélküli lökéssorozatos módszer sokkal haladottabb a réginél, mert többszöri visszahúzás nélkül, megállás kiküszöbölésével, csupán a mozdonysebesség változtatásával a munka termelékenysége nagymértékben növelhető. *Amíg a régi módszer szerint egy elő nem készített, 30—40 kocsiból álló egység szétrendezéséhez átlagosan 35—40 perc szükséges, addig az új módszer szerint, előkészített kocsisornál ugyanez a munka 10—12 perc alatt elvégezhető.* Megrövidül ezzel a vonatösszeállítás folyamata, csökken a kocsi állomási tartózkodási ideje, nő a gépek kihasználtsága, a kihúzóvágányok feldolgozóképessége pedig majdnem a gurítók szintjére emelkedik.

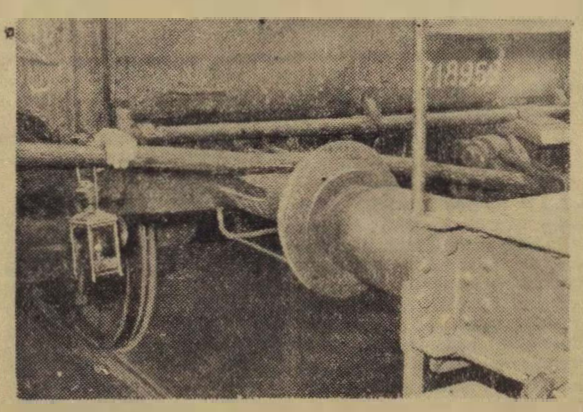
Aszódi József, Budapest-Józsefváros állomás kocsimestere, aki csapata tagjaival együtt úttörője a megállás nélküli lökéssorozatos tolatásnak. büszkén jelentette ki egyik bemutatón, hogy *ezzel a módszerrel felveszik a versenyt egy kisebb gurítóval is a vonatok gyors rendezésében és beállításában.*

Megállás nélküli szalasztás lökéssorozattal

Még csak hírből ismerték nálunk a szovjet síktolatási módszereket, Aszódiék már leveleztek *Arhipov* és *Lucskov* szovjet vasutasokkal, a róluk elnevezett síktolatási módszer kidolgozóival. Ebből a levelezésből és az irodalomból jórészt maguk alakították ki azt a módszert, amely nálunk a *megállás nélküli lökéssorozatos tolatás* elnevezést kapta.

Az utasításból ma már minden dolgozónak tudnia kell — Aszódi elvtárs is sokszor elmondotta már —, hogyan végzik a megállás nélküli lökéssorozatos tolatást, de szívesen elmondja századszor is, mert — amint megjegyzi — *mindaddig sulykolni kell, amíg csak mindenütt így nem csinálják.* Lássuk tehát:

A fogadóvágányról annyi kocsit kell a kihúzóvágányra vinni, hogy megállás után az utolsó kocsi és az elosztó váltó között megfelelő távolság legyen a leakasztandó kocsik (kocsicsoport) olyan mérvű felgyorsulásához. amely az irányvágányra való begördüléshez szükséges. Amikor ez megtörtént. a kocsisorról leakasztják az első kocsit (kocsicsoportot), ezután mozgásba hozzák az egész kocsisort az irányvágányok felé. Amikor elérték azt a gyorsaságot, amely elegendő a leakasztott kocsinak (kocsicsoportnak) az irányvágányra való begördüléséhez, megkezdik a fékezést. Ennek következtében a leakasztott rész tovább fut. a mozdonyon lévő rész sebessége pedig csökken. A sebességet addig kell csökkenteni, amíg az körülbelül 3 km/órára mérséklődik.



Szétakasztás a dorong és a lámpa egyidejű kézbentartásával

Ez idő alatt az elszalasztott rész rendszerint olyan távolságra kerül, hogy meg lehet kezdeni a második lökést. De ha a kellő távolság még nem volna meg, 3 km/óra sebességgel kell haladni mindaddig, amíg a szükséges távolság biztosítva nincs. A második lökést tehát. eltérőleg a megállásos szalasztási módszertől, a kocsisor megállítása nélkül kell végrehajtani, olyan módon. hogy a 3 km/óra sebességgel, összenyomott ütközőkkel haladó sorról kiakasztó doronggal le kell akasztani a következő csoportot. Ezután az egészet megint felgyorsítjuk. majd a kellő lendület elérése után újból fékezünk. mivel az előbbi folyamat ismétlődik.

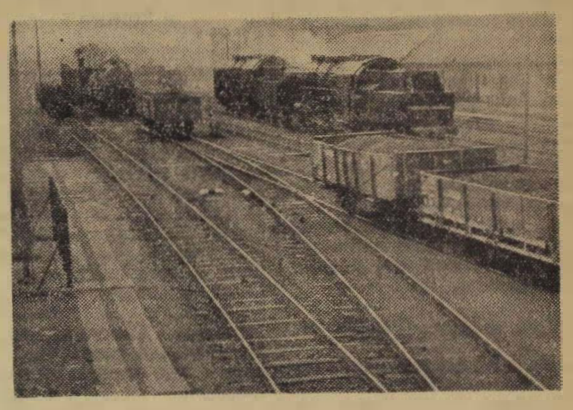
Az egyes lökéseket különböző sebességgel kell végezni. Az első lökés mintegy 15 km/óra, a következő fokozatosan kisebb, az utolsó pedig mintegy 7—8 km/óra sebességgel történjen. Az ilyen módon elérhető lökések száma a kihúzóvágány és a kihúzott kocsisor hosszától függ. Vízszintes kihúzón általában 4—5, lejtős kihúzón pedig 6—8 lökést lehet végezni.

15—40 százalékkal jobb eredmény

Ez a módszer azért gyorsabb és gazdaságosabb, mert a kocsiknak az irányvágányra való szalasztásához. az állandóan mozgásban lévő géppel kisebb erő szükséges, mintha a mozdony mindig álló helyzetből indulna. A következő lökés hamarabb végezhető, mint a megállásos szalasztásnál, mert megtakarítjuk a 3 km/óra sebesség bekövetkezésétől a teljes megállásig, majd a megállástól a 3 km/óra sebesség újbóli eléréséig szükséges időt. Ezen felül az ütközők összenyomódása is hamarabb és egyenletesebben történik. A lökési sebesség fokozatos csökkentése még jobban lerövidíti a lökés befejezése és az újabb lökés kezdete előtti időt, mert a lökés sebessége folyamatosan közelebb kerül az indulási sebességhez, a 3 km/órához. Ez azért lehetséges, mert minden egyes lökés után rövidül a szalasztott kocsi (kocsicsoport) útja, tehát mindig kisebb és kisebb erő kifejtésére van szükség. Vízszintes kihúzóvágányon ezzel a módszerrel mintegy 40 százalékkal több kocsit lehet feldolgozni, mint megállásos szalasztással.

Mire kell vigyázni?

Aszódi elvtársnak gyakran vetették ellene a kocsirendezők a bemutatókon (eddig 40 állomáson mutatta be munkamódszerét az Aszódi-brigád). hogy ha az akasztórúd a kezükben van, nem tudják tartani a lámpát. ha pedig nincs a kezükben a lámpa, nem látnak jól a kocsik közé és nem sikerül az akasztás. Aszódi elvtárs nem győzi hangsúlyozni, hogy *a rudat felesleges cipelni, hiszen rá lehet tenni a vonóhorog-fejre*, az akasztás pillanatában pedig a lámpát



Gurulnak a kocsik

karra lehet fűzni, vagy ügyesen ujjra lehet függeszteni.

Aszódi elvtárs azt is hangsúlyozza, hogy a tolatásnak ez a módszere magától értetődően *nagyobb figyelmet, gyorsabb elhatározóképességet és tervszerűbb munkát követel a brigád minden tagjától, mint a régi módszer.* Alapvető feltétel a szétrendezendő elegy megfelelő *előkészítése*, vagyis a kocsik megírása, a jelzett helyeken a légféktömlők szétakasztása, a levegő kiengedése, a tartalékkapcsolatok szétszedése és felakasztása, a csavarkapcsok meglazítása, alátétfák eltávolítása stb. A szervezéshez tartozik az is, hogy a munka megkezdése előtt a tolatásvezető ismertesse a tolatási tervet a mozdonyvezetővel, váltókezelőivel és ha vannak, a sarusokkal is, hogy tudják, melyik vágányra futnak a kocsicsoportok. *A tolatásvezető, a kocsirendezők, váltókezelők és a mozdonyszemélyzet szoros együttműködése tehát elengedhetetlen feltétele a módszer alkalmazásának.*

A szakvezetés és a mozgalmi szervek feladatai

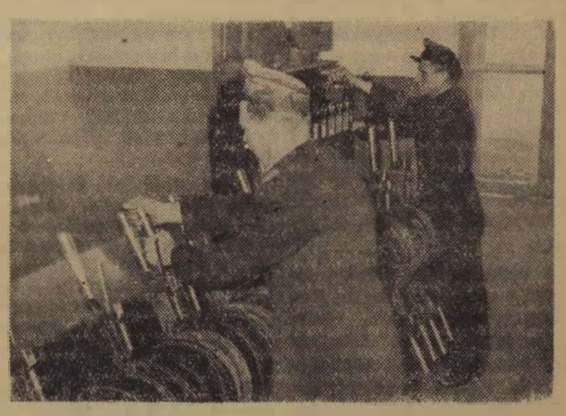
Budapest-Józsefváros állomáson, ahol valamennyi tolatócsapat ezt a módszert alkalmazza, sokat foglalkoznak azzal a kérdéssel is, *miért van az, hogy az új tolatási módszer felmérhetetlen előnye ellenére nem vált tömegmozgalommá és az F. 5-ös utasítás kötelező előírása ellenére* sem mindenütt és nem állandóan alkalmazzák. *Temesvári* elvtárs. forgalmi szolgálattevő. akinek túrjában dolgozik az Aszódi-brigád és aki a brigád tagjaival részt vett csaknem valamennyi bemutatón, abban látja ennek az okát, hogy *a mintegy két éve megkezdett bemutatókat nem követte széleskörű felvilágosító munka.* Ez elsősorban a szakvezetők kötelessége lett volna, de a mozgalmi szervek, a párt- és a szakszervezet aktívái is nagyobb agitációt fejthettek volna ki a megállás nélküli lökéssorozatos tolatás érdekében. Az ő feladatuk is lett volna megdönteni azt a helytelen nézetet, hogy a lökéssorozatos módszer csak ott alkalmazható, ahol a kihúzóvágányok 8—10 ezreléket lejtenek az irányvágányok felé. Az összes szovjet és hazai tapasztalatok, az Aszódi-brigád és a többi, már jól begyakorolt síktolatóbrigád, így a debreceni *Szabó I. Béla*, a tapolcai *Tóth* kocsimester brigádjának tapasztalatai azt bizonyítják. hogy *ez a módszer egyformán alkalmazható mind a vízszintes, mind pedig a lejtős kihúzóvágányokon.* A legjobb feltétel természetesen a lökéssorozatos tolatáshoz az emelt vágányzat. de nem a 8—10. hanem a 3 ezrelékes lejtésű kihúzóvágány. Ma már ennek hiánya sem lehet mentség, mert amióta az új tolatási módszert bevezették, igen sok helyen elvégezték a kihúzóvágányok emelését.

Együttműködést!

Emelt kihúzóvágány esetén kombinálni lehet ezt a módszert csurgatással, vagy több kocsicsoporttal történő szalasztással. amint azt az Aszódi-brigád is teszi.

Utját állja az új tecnnika széleskörű alkalmazásának *a forgalmi és vontatási dolgozók nem kielégítő együttműködése is.* A lökéssorozatos módszer alkalmazásához ugyanis *elengedhetetlen feltétel a mozdonyés tolatószemélyzet összeszokottsága, összegyakoroltsága, a helyi ismeret.* Sőt a pályafenntartástól is függ a módszernek az alkalmazhatósága, mert a tolatási műveletek elvégzését befolyásolják a váltók és ívek ellenállásai is. tehát az ívekben úgy kell karbantartani a pályát. hogy a tolatás ne ütközzön nehézségekbe. A baj az, hogy sok helyen nem biztosítják az együttműködés feltételeit. A fűtőházak sokszor tapasztalatlan, helyi ismeretekkel nem rendelkező személyzetet vezénylenek a tolatómozdonyokra s ami még ennél is helytelenebb. gyakran változtatják a tartalékok személyzetét. Éppen ez a panasza most az Aszódi-brigádnak is. Rákos fűtőház egy idő óta olyan mozdonyvezetőket ad, akiket büntetésből vontak le vonali gépekről. Pedig az olyan mozdonyvezető aki büntetésből került tartalékgépre, a tapasztalat szerint nem nagy kedvvel végzi munkáját és esetleg veszélyezteti a tolatás már jól begyakorolt rendjét. Ezúton is kérik a fűtőház illetékeseit. hogy mint a múltban, most is állandó személyzetet vezényeljenek a józsefvárosi tartalékokra. *Ezt a fontos szempontot ajánlják valamennyi fűtőház mozdonyfelvigyázójának figyelmébe is.*

A tolatási dolgozóknak pedig azt üzenik. hogy a Központi Vezetőségnek az új technika fejlesztésére irányuló célkitűzéseit megértve. *kövessenek el mindent a lökéssorozatos megállás nélküli szalasztás általánossá tételéért*, hogy ne legyen magyar vasútállomás, ahol a lehetőséghez és a szükséghez mérten ne alkalmaznák. De nemcsak a tolatócsapatoknak, hanem *a vonatkísérő brigádoknak és a tolatós tehervonatok mozonyvezetőinek is üzenik ezt.* Az utasítás az ő számukra is kötelező. A tolatócsapattal nem rendelkező középállomásokon, ahol a vonatkísérő személyzet és a vonali mozdony brigádja végzi a tolatást. nagy mértékben lehet csökkenteni a tolatás időt a lökéssorozatos módszer alkalmazásával. Nekik is meg kell tehát tanulniuk az új technikát, hogy eredményesen szolgálhassák a gazdaságosságot, a forgalom gyors és eredményes lebonyolítását.



Krekás Imre szolgálatvezető váltóőr, Bagó István váltóőr, az Aszódi-brigád segítőtársai munka közben

(Kovács Géza felvételei.)

Az élenjáró munkamódszerek alkalmazása megkönnyíti a munkát, hozzásegít a tervteljesítéshez

Miért mostohagyermek a kultúra városában a vasutas kultúrotthon?

Csendes kis utcában van a pécsi vasutasok kultúrotthona, de a csend menten ijedten menekül, amikor a kultúrotthon utcára néző termében rázendít a 40 tagú szimfonikus zenekar, vagy a 85 tagú vegyeskórus, esetleg a 16 főnyi fúvószenekar, de a nyitott szellőzőablakokon át erőteljes hanghullámokat bocsát az utcára a 22 gyermekzenész is. Látogatásunkkor éppen ők próbálnak, a hangszerekből áradó hangok nemcsak a termet és az utcát töltik be, hanem a kultúrotthon mindhárom helyiségét is, de úgy, hogy emiatt félbe kellett szakítani egy értekezletet.

— Szűkiben vagyunk a helynek — mondja *Port János* elvtárs, a kultúrotthon igazgatója. — Ha zenekari vagy énekkari próba van — márpedig a hétnek legalább öt napján próbálnak —, nem lehet rendezni a kultúrotthonban sem előadást, sem ankétot.

Csak a könnyű műfaj?

Ez a körülmény kétségtelenül rányomja bélyegét a kultúrotthon egész életére. De azért nem a leghelyesebb álláspont, hogy az otthon vezetősége eddig elnézte, hogy a hétköznapokat és a vasárnapokat egyaránt a könnyebb fajsúlyú szórakoztatás töltse be. A helyzet ugyanis az, hogy hétköznap a különböző kultúrcsoportok, zenekarok készülnek vidéki és helybeli szerepléseikre, szombat—vasárnaponként többnyire táncos, műsoros klubnapokat, színielőadásokat rendeznek, s ez helyes, mert ezeket a rendezvényeket szeretik, kedvvel látogatják a vasutas dolgozók és családtagjaik. De a hét 168 órájából egyéb rendezvényekre is kellene jutnia. A legutóbbi két hónap programjában például mindössze kétszer szerepelt ismeretterjesztő előadás.

Más oldalról is meg kell azonban nézni a kérdést, mert olyan érem ez sajnos, amelyiknek nem is két, hanem több oldala van. Először is nézzük a propagandamunkát. Ahhoz, hogy a szórakoztató műfajt képviselő színjátszó és egyéb csoportok, zenekarok változatos, legtöbbször színvonalas műsorai vonzzák a vasutas dolgozókat, nem szükséges különösebb hírverés, márcsak azért sem, mert az ilyen rendezvényeket mindig ugyanazokon a napokon, változatlan időpontokban tartják. De egy-egy alkalmi, ismeretterjesztő előadásról hogyan értesülnek a dolgozók? Nyilván úgy, hogy a szolgálati helyeken közölni kell velük. De ki közölje? Az üzemi bizottságok, a szakszervezeti aktívák, a bizalmiak, a kultúrfelelősök. Megteszik ezt? Nem, még annyit sem tesznek, hogy a kultúrotthon többszöri kérésére legalább a hangosbemondón népszerűsítenék a különböző rendezvényeket.

A vezetőket nem érdekli a kultúra?

És vajon a DISZ-szervezetek? Még annyira sem sikerült bekapcsolni a fiatalokat a kultúrotthon munkájába, hogy a kultúrotthon vezető helyettesévé valamelyik üzemi DISZ-szervezet titkárát választhatták volna meg, mint ahogyan ez a többi kultúrotthonnál szokásos. Nemrégiben a kultúrotthon vezetősége értekezletre hívta a csomópont DISZ-titkárait — mindössze a fűtőházból jelent meg a DISZ-titkár helyettese. Hosszas oknyomozással lehetne csak kideríteni, hogy a 3000 vasutast számláló csomóponton, a kultúra legrégebbi magyar fellegvárában, Pécsett, honnan ez a közöny határát súroló érdeklődéshiány a szakvonali és mozgalmi vezetők részéről. Az igazgatóság, a politikai osztály, a szolgálati helyek vezetői, az üzemi bizottságok elnökei még külön meghívó ellenére sem méltatták megjelenésükre a kultúrotthont a legutóbbi ünnepi klubesten, de talán még fennállása óta egy ízben sem.

A területi bizottság, amely közvetlenül sok segítséget ad a kultúrotthonnak és vezetőségének, megfeledkezett a közvetett segítségnyújtásról. Vagyis nem próbálta eléggé megértetni a szakszervezeti bizottságokkal és kultúrfelelősökkel, hogy a kultúrotthon nem öncélú intézmény, nem egy zárt testület, hanem a csomópont valamennyi dolgozójáé. Ha ezt megértenék a pécsi vasutas dolgozók, akkor talán mégsem kellene a kultúreseményeknek zömének kiszorulnia az otthon falai közül, nem kellene a gyér számban tervezett ismeretterjesztő előadásokat is elhalasztani részvétlenség miatt.

Vezetőségválasztás előtt...

A január 9-re tervezett kultúrotthon-vezetőség választás előtt nemcsak az otthon jelenlegi vezetőinek, hanem a csomópont mozgalmi és szakvonali vezetőinek, de minden dolgozójának érdemes elgondolkozni azon, hogyan lehetne élettel telibbé, a vasutas dolgozók igazi kultúrforrásává tenni a kultúrotthont. Az eddigi út nem vezetett kellő eredményekhez, kivéve a lelkes művészeti csoportok és zenekarok sikeres szerepléseit. De sok más teendője van kultúrotthonainknak: a műszaki és természettudományi ismeretek állandó, minél szélesebbkörű fejlesztése. A kultúrotthon vezetőségének semmi esetre sem szabad a jövőben adósnak maradnia ezzel. Hogyan tud azonban eleget tenni sokrétű feladatának, ha a legilletékesebbek, még saját vezetőségének legtöbb tagja is közömbös aziránt ami az otthon falain belül történik.

A kultúra szolgálata nem „reszortfeladat", hanem sokkal több — talán a hivatás szó fejezi ki legjobban súlyát, jelentőségét. Ha a pécsi vasutas dolgozók s a kultúrotthon jelenlegi vezetősége ezzel a tudattal készíti elő a vezetőségválasztást, s a mozgalmi szervek is olyan segítséget adnak, hogy a legjobbak kerülhessenek az új vezetőségbe, akkor a kultúra ősi városában a vasutas kultúrotthon sem lesz mostohagyermek.

Köszönjük a segítséget

A sarudi Kossuth Termelőszövetkezettől az alábbi levelet kapták a MÁV Építési Géptelep Főnökség dolgozói:

Szeretettel köszöntjük a MÁV Építési Géptelep dolgozóit és vezetőit, akik fáradságot nem ismerve segítettek bennünket egy olyan gazdag, eredményes zárszámadáshoz, mint az idei volt. Köszönjük azt a segítséget, amelyet a tsz irányításához, a politikai felvilágositómunkához nyújtottak.

Fáradozásuk nem volt hiábavaló. Államunk iránti kötelezettségünknek határidő előtt eleget tettünk és részesedéseink túlhaladták számításainkat.

Igérjük patronálóinknak, hogy segitségüket a jövőben is gyümölcsöztetjük a nagyüzemi gazdálkodás, a falu szocializálása terén.

Berényi Mátyás, a sarudi Kossuth Tsz elnöke

Nagy Géza párttitkár

LÁTOGATÁS KÉT LAKTANYÁBAN

A MÁV Hídépítési Főnökség női szálláshelye az egyik Hungária körúti emeletes villa földszintjén van. Amikor munkájukból szállásukra térnek a dolgozók, örömmel és megelégedéssel láthatják a róluk való gondoskodás számtalan jelét.

Amler Jánosné és *Oláh Viktória* már néhány éve tartja második otthonának ezt a szálláshelyet. A tágas, nagy előszobából egy kisebb és egy nagyobb terembe van bejárás. A szobákban a rendbentartott ágyakról fehér huzatok villannak a kíváncsi szemekbe.

A dolgozók elégedettek, mégis beárnyékolja valami ennek a kedves kollektívának reggeleit és estéit. R. L.-né hangoskodik, zsémbel, figyelmeztetés ellenére sáros lábbal tapos a padra, s fütyül a kollektívára. A vállalatvezetőség segítsen ezen a bajon. És intézkedjen, hogy javítsák meg végre a női laktanya rádióját. 14 ezer kötetes könyvtára van a főnökségnek, de nem igen olvasnak az elvtársnők. Többet kellene ezzel is törődni.

Dunaharasztin egy kivénhedt pályafenntartási szálláshely mellett két új forgalmi laktanya épült. Az egyikben már laknak, a másikba a közeljövőben költöznek be.

A laktanyák szemre csínosak. Bent azonban nincs minden rendjén. Az egyik szobában lakik *Kocka Pál, Szikra László, Kiss János* és *Lakatos Árpád*. Valamennyien a ferencvárosi Keleti gurítón sarusok. Vidám, szép szál fiúk, tele életörömmel.

— Mi — mondják — hálásan vesszük az állam gondoskodását, azt jó munkával köszönjük meg. De ne vegye senki se akadékoskodásnak, ha egy-két hibára felhívjuk felsőbbségünk figyelmét.

Kocka Pál rámutat a szoba mennyezetére, s a derékaljnak a fallal érintkező részére. Csuromvíz minden. Magyarázza a dolgokat, de egyetlen szóra sincs itt szükség. Mindennél többet beszélnek a fiatalok cipői, szandáljai, amelyeket vastagon lep be a zöld penész.

És egymásután jön a többi: Sokszor elromlik a villany, kénytelenek sötétben vetkőzni és öltözni. Szikra Laci a multkor a vonaton vette észre, hogy felemás cipőt húzott. Kiss János az ivóvízre panaszkodik, rossz, ihatatlan. Napokon át demizsonban hordták Pestről a vizet.

Van zuhanyozójuk, lenne jó melegvízük, ha nem romlana el minden öt percben a kazán. A másik panasz: valóságos sártengerben kell kimenni a kőhajításnyira fekvő állomásra.

Ma már kéthetenkint váltják az ágyneműt, ezzel nem volna baj. *Visnyei József* állomásfőnök szeretettel és harcosan intézi a laktanya ügyeit, de mindent ő sem tud a budapesti igazgatóság nélkül megoldani. Ilyen például a 200 mázsa szén elhelyezése, vagy az, hogy az igazgatóság II. osztálya — ha erre szükség van — adjon helyet a régi pályafenntartási laktanyában a szállást kérő forgalmi dolgozóknak is.

(Miért kellett a ferencvárosi forgalmi dolgozók laktanyáját ilyen messzire kihelyezni? A dolgozók pihenő-idejéből naponta több órát vesznek el azok az ötletadók, akiknek csak Dunaharasztiig terjed a figyelmük, s nem látták meg a munka után pihenni és nem utazgatni vágyó dolgozókat. — A szerk.)

A forgalmi újításokról

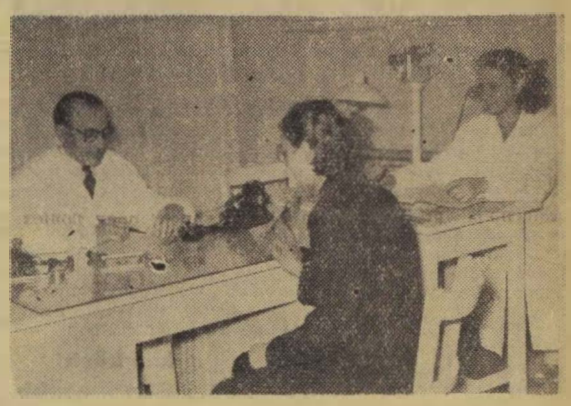
A szegedi igazgatóság forgalmi osztálya többször kapott bírálatot az újítómozgalom elhanyagolása miatt. A bírálatok jogosak voltak, bár nagyrészük a külszolgálati helyekre is vonatkozott. Egyes szolgálati helyeken valóban nem foglalkoztak kellő lendülettel, komolysággal az újítások ügyével. A szolgálati vezetők, de az újítási előadók, megbízottak sem segítették eléggé a mozgalmat.

Több olyan szolgálati hely van, amely egész évben egyetlen újítási javaslatot sem küldött be a forgalmi osztályhoz. Ezek közé tartoznak *Kalocsa, Kiskőrös, Vésztő, Gyoma, Mezőtúr, Kúnszentmiklós—Tass, Kiskúnhalas*. Ahol viszont a szolgálati vezetők, az újítási megbízottak s nem utolsósorban a mozgalmi szervek felkarolták a mozgalmat, ott mutatkoztak eredmények, ha még nem is kielégítő mértékben. Igy például *Szegedről, Kecskemétről, Kiskúnfélegyházáról, Orosházáról* kaptunk jó javaslatokat.

Nemrégiben vettem át a forgalmi osztály újítási előadói munkakörét, s azzal kezdtem működésemet, hogy telefonon beszéltem a nagyobb szolgálati helyek vezetőivel, újítási megbízottaival. Néhány nap múlva már mutatkozott bizonyos eredmény, bár aránylag még kevés javaslat érkezik be. Az újítási hónap során 24 újítási javaslatot kaptunk, s ez kezdetnek mégis bíztatást jelent. Arra mutat, hogy a dolgozókban él az újítókedv, csak bátorítást kell nyújtani az újítóknak. Legfőbb feladatunk ezenkívül, hogy az újítási javaslatok útjából távolítsuk el a bürokráciát.

Tótka Károly,
szegedi igazgatóság III. osztály

AZ ÜZEMORVOSI RENDELŐBEN



A Keleti-pályaudvar üzemorvosi rendelőjét bizalommal keresik fel a dolgozók. Különösen most ősszel, a meghűléses betegségek kapcsán fordulnak gyakran tanácsért a dolgozók az üzemorvoshoz.

(Kovács Géza felv.)

Szelecsényi István:

EGY VÉG VÁSZON

— Elbeszélés —

Az ívlámpákat nagy erővel himbálta a szél. Az eső vigasztalanul esett. A rampánál álló gyűjtőket most rakták ki. A targoncák zörgése gyors munkáról tanúskodott.

Békési Antal térfelvigyázó hazafelé tartott. Esőköpenyét összébbhúzta, s fiatalosan tűrte, hogy a szél játékosan megcibálja hullámos szőke fürtjeit, szemébe vágja a hideg, ólmos esőt. Azon gondolkozott, hogy elmenjen-e menyasszonyához. Úgy döntött, hogy hazamegy, pedig amióta csak hetek választják el a házasságtól, minden este ellátogatott Veráékhoz a szolgálat után. Szerelmes volt Békési Antal és ez minden ténykedésére rátütötte bélyegét. A DISZ-ben ugratták a fiúk, titokzatosan mosolyogtak körülötte a lányok.

A rosszmájúak nevetve jegyezték meg, hogy Békési szerelme vasútasszerelem, mert teljes gőzzel tör a házasság felé. Nem is tagadta, hogy szerelmes. Vera személypénztáros, tizenkilenc éves, hozzávaló, nagyon csinos, barna, édesen fitos teremtés. Mindketten szerettek táncolni, színházba és moziba járni, a margitszigeti padon tervezgetni, vasárnaponkint kirándulni a hegyekbe.

Ahogy haladt a vágányok között, gondolatai Veránál jártak, és a közelgő egybekelés, a boldogság érzete megdobogtatta szivét. Tervezgetett.

— Milyen jó lenne — gondolta —, ha nyernénk a totón, vagy kihúznák a kötvényünket. Most már majd minden hónapra esik egy sorsolás, ha beütne a szerencse, megvehetnénk a konyhabútort és a hiányzó kelengyét. Hiába, egyszerre nem megy minden.

Lassan közeledett a kereskedelmi főnökség raktáraihoz. A rakodómunkások hangja és a targoncák zaja mindinkább erősödött. Megállt az egyik kocsi sarkánál és egy ideig figyelte munkájukat. Tetszett neki az a könnyedség, ahogyan a hatalmas bálákat, göngyölegeket és ládákat emelték, mozgatták. Az áthidaló vaslemezek csattogása fülsiketitően hangos volt.

Újból nekiindult, de ebben a pillanatban olyasmit vett észre, ami nem engedte, hogy tovább menjen. A rampa végén, a kocsi alól egy sötét árnyék bújt elő. Kémlelődni látszott. Kezében egy csomagfélét tartott. Egy másodperccel később már újból eltűnt a kocsi alatt, hogy néhány másodperc múlva ismét felbukkanjon. Aztán a macska lépteit megszégyenitő zajtalansággal suhant tovább. De a csomag már nem volt nála.

Békési Antal úgy állt, mintha földbe gyökereztek volna a lábai. Azonnal tisztában volt azzal, hogy dézsmált holmit dughatott el az árnyalak. Nemsokkal később, már az utolsó kocsinál volt. A gyüjtőkre eső világosság némiképpen enyhitette a rampa alatti sötétséget. Kimeresztette szemét, s tapogatózva tájékozódott. Egy pillanattal később kezei megakadtak egy kisterjedelmű, de vaskos, súlyos csomagon.

— Tehát mégis igazam volt!

Gondolatai pillanatonként változtak. Le kell leplezni ezt a társaságot! Megtréfálni a tolvajt! És egyszercsak, mintha belébújt volna a rossz. Ha



A kocsi alól egy sötét árnyék bújt elő

nem igy lett volna, vajon eszébe jutott volna éppen most a konyhabútor, vagy inyére tolult volna-e a károrvendésnek egy különös fajtája a hopponmaradt tolvajjal szemben. Elhatározó képességének, cselekedeteinek mintha most más lenne a gazdája.

Maga sem tudta, mennyire helytelenül cselekszik. Elhatározta, hogy magával viszi a csomagot. Sápadt, rákvörös és ki tudja, milyen szinü volt az arca élete első ilyen rosszemlékü kalandja elején.

Körülnézett és nyugalmat erőltetve magára megindult a csarnok felé. Minden idegszálával a sötétbe kémlelt, nem jön-e szemben valaki, akinek feltünhet viselkedése. El innen, minél előbb a tett színhelyéről — ez volt minden törekvése. Ha eléri a csarnokot, simán kiviheti. Meggyorsitotta lépteit. Az egyik ívlámpa alatt szemügyre vette a holmit. Izgalommal vegyes kiváncsisággal tekintett rá: egy vég vászon volt a kezében. A kereskedések kirakataiból annyira ismert csomagolásban egy vég vászon.

Jóérzése azonban egyre inkább harcba keveredett kusza gondolataival. Lelkiismeret-furdalás kezdte gyötörni.

— Voltaképpen mit is akarok én ezzel? — tette fel magának a kérdést. Soha ennyire nem érdekelte a könnyen jött holmi, mint éppen most.

Másodpercek alatt egy világ fordult meg képzeletében. A becstelenség vádja, a szülői ház képe, Vera, az arravaló ráeszmélés, hogy most voltaképpen tolvajjá lett, aki egy másik tolvajt lop meg.

Az állomáson már volt hasonló eset. Magáról megfeledkezett vasutasok hozzányúltak a szállított áruhoz, a becsületükre bizott értékekhez. Érezte, hogy rossz úton jár, s ő is hasonló lesz ezekhez az emberekhez. Borzalommal gondolt erre.

Sokáig tépelődött. Végül is győzött jobbik énje. Letörölte vizes homlokát. Elhatározta, hogy felfedi a lopást. És ettől a gondolattól mintha újjászületett volna. Szinte csodálkozott azon, hogy a könnyenszerzés ördöge igy meg tudta téveszteni.



— Olvassa csak, Békési elvtárs!

(Pávich Béla rajzai)

Vera jutott eszébe. Egyszer megrikatta. Semmiség volt, de most maga előtt látta édes, bánatos arcocskáját. Mi lenne vele, ha azt hallaná, hogy becstelen embert szeret? Hogy ilyen férfira bizza fiatal életét. És amikor ráeszmélt arra, hogy vasútastársai megvetésének tette volna ki magát, hogy szüleinek szégyenkeznie kellett volna egyetlen fiúk cselekedetéért, mély szégyenérzés öntötte el.

Egyenesen a vasúti rendőrségre ment, elmondta az esetet és átadta a vásznat.

*

És amikor a kihallgatások egy részét végighallgatta, már magaelőtt látta a mélységet, amelyet sikerült elkerülnie. Nemsokkal később hihetetlenül boldog elégtételérzés nyugtatta meg. Békési Antal ezt a percet sosem fogja elfelejteni. Ott az őrsön tisztán látta esetleges könnyelmű tettét, annak minden következményével.

De a sors csodálatos játéka csak ezután következett. Az egyik gyorsáru fuvarlevélhez tartozott két vég vászon, két bála dunyhatollal. Az egyik vég vásznat találta meg Békési Antal, De előkerült hamarosan a többi is a raktárból, sértetlenül. Az őrsparancsnok elébe tette a fuvarlevelet, s csak ennyit mondott:

— Olvassa csak Békési elvtárs!

Kezébe vette a fuvarlevelet, s nem akart hinni a szemének. A szülei cime volt a fuvarlevélen. Csak állt, mintha földbe gyökereztek volna a lábai.

— Ismeri a feladót? — kérdezte a parancsnok. Békési Antal megforditotta a fuvarlevelet. Nagyanyja neve állt rajta.

*

Hogyan ért haza, maga sem tudta. Amikor édesanyja jóságos szeme azt kutatta rajta, mi lehet az ő egyszem fiával, csak ennyit mondott, küzdve kitörő könnyeivel: — Megjöttünk anyám!... Az édesanya körülnézett, megcsóválta a fejét, mert nem látta a másikat.

Csak Békési Antal tudta, hogy mégis ketten jöttek meg: a becsülete és ő. És tudta, hogy soha el nem hagyják egymást.

MELLÉKVONALAINKON

„Az ezer völgy vidékének" vasútján (I.)

Csak utunk végén tudtuk meg, hogy a göcseji vonalat utaztuk végig, így hát útközben csak úgy szemléltük a vonalat, mint akármely más, fontos, jelentős forgalmat lebonyolító mellékvonalat. Indulás előtt felhívták figyelmünket a celldömölk—zalaegerszegi vonal sajátosságaira, nevezetesen arra, hogy itt található a legtöbb elágazó állomás, hogy a szállítmányok legnagyobb része kő, az Ukknál becsatlakozó tapolcai vonal csak úgy ontja az uzsai kőbánya, a sümegi bazaltbánya termékeit, hogy az ukk—zalaegerszegi vonalrész mentén volt az idén a Dunántúl leggazdagabb gyümölcstermése, gyönyörű szőlővel, mosolygó almával, hamvas szilvával rakottan az export- és belföldi kocsik légiója indult el a kis állomásokról.

Megtudtuk azután azt is, hogy az *ukk—zalaegerszegi vonalrész* a szombathelyi igazgatóság „legelkényeztetettebb" vonala. A pályafenntartásnak úgy kell ápolnia, mint egy kényes gyermeket, a szó szoros értelmében óvni kell víztől, széltől, mert a göcseji dombokról lezúduló esővíz az év három szakában egy-kettőre alámossa az alépítményt, télen pedig orvul támadó hófúvások fenyegetik.

A vonal néhol hűségesen követi a táj gyűrődéseit — valóban, Göcsej olyan, mintha néhány millió évvel ezelőtt egy óriási kéz összegyűrte volna, innen kapta a nevét is, „gacsos", „göcsörtös", „göcsejes" táj, az „ezer völgy vidéke" — lejtők, emelkedések, ívek követik egymást, a vonal nagy része ötös terhelési szakasz. Becsületére válik a zalaegerszegi mozdonyvezetőknek, hogy mégis *gyakorta vállalnak túlsúlyt és túlnyomórészt menetidő túllépés nélkül továbbítják vonataikat.* Sajnos a tapolcai mozdonyvezetőkről már nem lehet így általánosítani a jóvéleményt.

A forgalom növekedése gondoskodott arról, hogy a legnagyobbtól a legkisebbig minden állomásnak meglegyen a maga problémája. Így van ez ezen a vonalon is. Persze, az állomások dolgozói tudják, hogy ezek a problémák nemcsak az ő állomásukat érintik, száz és ezer más állomáson ugyanúgy küzdenek a helyszűkével, a „szűk keresztmetszettel", mint mondjuk *Bobán, Ukkon, Türjén, Zalabéren, Pókaszepetken,* de azért mindenütt elmondják, hogy legalább két vágány kellene, a vonatfogadó vágányokat meg kellene hosszabbítani, s a rakodók bővítése is nagyon elkelne. S hogy elmondják, az a bizalom jele. A dolgozók tudják, hogy idővel az ő problémáik is orvoslásra találnak, a fejlődés „menetrendjéből" ők sem maradnak ki, mint ahogy *Zalaszentiván—Kisfaludpuszta állomás az idén teljesen átépült,* a fogadóvágányokat mintegy háromszorosára hosszabbították meg, az állomástól Zalaegerszegig az egész pályát nagyobb teherbírásúra építették át.

Ha a vonal munkájáról akarunk áttekintést kapni, legjobb, ha *Miklós István* elvtársnak, *Celldömölk* állomásfőnökének szavaival kezdjük:

— Az idei őszi forgalom eddig sokkal egyenletesebb volt, mint a tavalyi. Sokkal több a jól rendezett irányvonat, jobb a tervezés s a rakodásokban is mutatkozik javulás ott, ahol működik a komplex-brigád.

Az állomás dolgozóinak egyébként egyöntetűen az a véleményük, hogy nemcsak az állomás, hanem mindhárom csatlakozó vonal forgalmát lényegesen meggyorsítaná, ha Celldömölk rendezőpályaudvar és az állomás között végre megépülne a mintegy 400 méteres közvetlen összekötővágány. Ugyancsak meggyorsítaná, könnyebbé tenné az állomás munkáját, ha a zalaegerszegi vonalról is mindig *jól összeállított irányvonatokat* kapnának, ha a helytelen besorolás miatt a 7452-es nem késleltetné meg az elegyét továbbító 1359-est.

Boba állomásról ezt jegyeztük fel: „A vonal legsötétebb állomása." Erről persze nem az állomás igyekvő dolgozói tehetnek, akik éjszakánkint szuroksötétben rendezik a vonatokat, hanem az áramszolgáltató vállalat, amely már hónapok óta hitegeti az állomást és az egész községet a villany bekapcsolásával. Viszont arról már igazán nem tehet az áramszolgáltató vállalat sem, hogy az állomás alaposan lemaradt a szabadságolási ütemterv teljesítésével; 11 váltóőre közül hat még nem töltötte le teljes szabadságát.

(Folytatjuk.)

Vonat ne várjon gépre!

Más esztendőben ez az időszak már a nagy őszi forgalom utolsó szakasza volt, túl a szállítás csúcspontján. Az idén másképp alakult a helyzet. A forgalom egyre fokozódik, mindennap nagyobb és nagyobb lesz. Még tart a cukorrépaszállítás, állandóan növekszik az ipari termelésből származó szállítás is. *A szállítás folyamatosságát csak még odaadóbb munkával, hősies helytállással tudjuk biztosítani.* A nehézségeket fokozza a szén minőségének romlása, s a szállításra is kiható hétvégi és hóvégi hajrá a gyárakban és az üzemekben.

Mi okozza a géprevárást?

Ezek a körülmények kétségtelenül befolyásolják a géprevárások alakulását, mégis káros lenne csak az objektív körülmények között keresni a géprevárások okát. *November-ben 300-zal több géprevárás volt, mint augusztusban és körülbelül ötvennel több, mint októberben.* Vagyis a legnagyobb szállítások közepette, amikor a rakodóhelyek *„tárt-karokkal"* várják a kocsikat — kész tehervonatok tucatjai ácsorognak vontatóerőre várva! *A X. Vasútüzemi Értekezlet törvényként írta elő, hogy az őszi forgalom ideje alatt vonat nem várhat gépre.* De ez a törvény néhány szolgálati helyen csak írott malaszt maradt.

Kétségtelen, hogy a géprevárások okozója az is, hogy a MÁV nem rendelkezik elegendő korszerű vontató járóművel. Jövőre valamivel könnyebb lesz a helyzet, mert *a második ötéves terv első évében 80 darab különböző típusú új mozdonnyal* gazdagodunk. De a szállítást az idén is le kell bonyolítani, mégpedig gyorsan, pontosan, gazdaságosan. Éppen ezért nem nyugodhatunk bele a forgalmat akadályozó géprevárásokba.

A géprevárások csökkentésének két fő módszere van: *a mozdonypark gazdaságos, előrelátó felhasználása és a fűtőházi tartózkodási idők minimálisra csökkentése.* Kezdjük az utóbbinál. A mozdonykiszolgálási műveleteket normák szabályozzák. Sajnos, ezeket a normákat nem mindenütt tartják be és leggyakrabban a szénszerelőknél szegik meg. A Hámán Kató Fűtőházban, Székesfehérváron, Ferencvárosban még a legutóbbi időkben is hosszú órákat vártak szerelésre a gépek. (Meg kell jegyezni, hogy egyre rövidebb lesz a helyeken a szerelési idő.)

Jó szervezéssel sokat lehet segíteni a bajon. Amíg az egyik gépet szerelik, addig a másik elvégezhető a tűztisztítást, vízvételezést stb. Ha jó az együttműködés a forgalommal, akkor nem történik meg az sem, hogy a tartalékgépek egyszerre akarnak szerelni a vonaliakkal. A fűtőházi tartózkodási időket lehet és kell is csökkenteni, a feltétele: *jó együttműködés, szoros kapcsolat az állomással, fegyelmezett munka a fűtőházban.*

Az orvosság: szervezett munka

A géprevárások csökkentésének másik kulcsa a forgalom kezében van. Ha tömegesen adják át a gépeket a fűtőháznak, akkor elkerülhetetlen a fűtőházi ácsorgás. De *géprevárást okoz a késői géprendelés a 24 órás vonatforgalmi terv be nem tartása, és a vonatravárás.* Október 15-én *Győrben* a 328—641. számú mozdony 1,37 órától 10,25 óráig, 528 percet szakaszra várt. Ezen a napon *Székesfehérváron* a 411—269-es gép 257 percet, *Ferencvárosban* a 411—149-es gép 290 percet várt menesztési engedélyre, illetve vonatra.

A menetidő meghosszabbodása akadályozza a forgalmat, géphiányt okoz, a személyzet pihenőidejét feleslegesen megrövidíti, eltorlaszolja a vonalakat, egyszóval géprevárást okoz, amely egyik legnagyobb akadályozója az őszi forgalom lebonyolításának. Csak az állomások és a fűtőházak, a vontatás és a forgalom közös munkájával jó együttműködéssel szerezhetünk érvényt a vasútüzemi értekezlet határozatának, amely kimondja: *vonat ne várjon gépre!*

Vonatkisérők termelési értekezletén

Igen élénk, tartalmas hozzászólásokban bővelkedő termelési értekezleteken beszélték meg az őszi forgalom utolsó szakaszának, a téli forgalom indulásának teendőit *Rákosrendező pályaudvar* vonatkísérői. Az értekezlet előadója, *Henyei* elvtárs, vezénylőtiszt bevezetőben foglalkozott azokkal a javaslatokkal, amelyek a legutóbbi termelési értekezleten elhangzottak. Említésreméltó ezek közül *Bertók* elvtárs javaslata, amelynek alapján engedélyezték, hogy a kalaúzkocsik pótlására 700-asnál alacsonyabb sorozatszámú E kocsikat is fel lehet használni tehervonati kalauzkocsinak.

Sok a készenlétben töltött idő

A beszámoló foglalkozott ezután a novemberben elért eredményekkel, kiemelve, hogy *a szolgálati kilométerek száma növekedett, az önköltségi kilométerek csökkent.* Az eredmények arra is mutatnak, hogy a vonatkísérők mindinkább tudatában vannak annak, hogy *pontos vonatfelvétellel, pontos szolgálatra jelentkezéssel igen sokat tehetnek az őszi forgalom sikeréért.* Szóvátette a beszámoló, hogy *sok a készenlétben töltött idő,* főként a dorogi vonalon és a Landler Járóműjavító próbameneteinél.

A fegyelem megszilárdítása további fontos feladat. Az elmúlt hónapban ittasság miatt két, sorozatos elkésés miatt ugyancsak két vonatkísérő ellen indult fegyelmi eljárás. A menetlevelek helytelen vezetése, a tolatási adatok igazságnak meg nem felelő beírása miatt egy vonatvezetőt alacsonyabb beosztásba helyeztek. A beszámoló felhívta a figyelmet *a számadások lelkiismeretes kezelésére,* rámutatott, hogy egyetlen vonatkísérő hanyagsága is milyen súlyos károkat okoz népgazdaságunknak. Sokszor exportkocsik vámokmányai kallódnak el.

A szerelvényátadási könyvek vezetésének fontosságát is hangsúlyozta a beszámoló, rámutatva, hogy az állomás 80 vonatkísérőjét kötelezték legutóbb részkártérítésre, holott a kocsikon talált hiányosságok nagyrészt nem az ő szolgálatuk alatt következtek be, de miután nem tudták igazolni az átadást, ki kellett szabni a részkártérítést.

A beszámoló végül ismertette az állomás decemberi tervének kiszabását, majd *Gergely József* állomásfőnök arról a helytelen nézetről beszélt, amely szinte különállónak tekinti a vonatkísérői és az állomási munkát és így alkalmas arra, hogy ellentéteket szítson az állomási dolgozók és a vonatkísérők között. Rámutatott, hogy az utazási sebességre hivatkozva a vonatkísérők sokszor nem vesznek fel az állomásokon elegyet. Ez, mint mondotta, helytelen, mert az őszi forgalomban azért kell küzdeni, hogy ne *maradjon kocsi az állomásokon.* Végül kérte az idősebb vonatkísérőket, hogy foglalkozzanak minél többet az újfelvételes dolgozókkal, szerettessék meg velük a vasutat, oktassák őket a balesetek elleni védekezésre.

A hozzászólók számos olyan körülményre mutattak rá, amelyek károsan befolyásolják az őszi forgalmat. Így *Major János* vonatvezető elmondotta, hogy a dorogi vonalon gyakori a 8—10 órás ácsorgás. Dorogon igen hosszú a készenlétben töltött idő, mert a menetirányítók nem mindig mérlegelik kellően az adott helyzetet, a forgalmi szolgálattevők pedig nem törekszenek önállóságra, így-eszik túlbiztosítani magukat. *Kéri* elvtárs arról beszélt, hogy a kocsivizsgálók — főként *Budapest—Józsefvárosban* — nem kezdik meg időben a vonatok átvizsgálását.

Rámutatott, hogy szakaszuknál hosszú ideje nem fordult elő hiánylat, mert *pontosan vezetik a vonatátadási könyvet,* minden útjukon beírják az észlelt sérüléseket, s ahol nincs kocsivizsgáló, ott a forgalmi szolgálattevővel íratják alá a könyvet.

Kölcsönös segítség

Herceg elvtárs az állomási dolgozók és az utazószemélyzet együttműködésének fontosságát hangsúlyozta és rámutatott, hogy az állomások dolgozói a maguk munkáját is előmozdítják, ha *a tolatási műveleteknél segítenek a többnyire csökkentett létszámú vonatkísérő csapatoknak.* Sajnos a dorogi vonal legtöbb állomásán, valamint a szobi vonalon, *Zebegényben* nem igen akad erre példa. *Gacsal* elvtárs kérte, hogy *Kőbánya—Kispesten,* ahol igen sok kocsi fordul meg, rendszeresítsenek kocsivizsgálói szolgálatot. Kifogásolta, hogy Kőbánya—Kispest igen sokszor feleslegesen rendel üres kocsit. *Horváth* elvtárs vontatási diszpécserszolgálat bevezetését javasolta Rákosrendező pályaudvaron.

A felszólalásokra adott válaszában *Henyei* elvtárs kijelentette, hogy az értekezlet résztvevői igen sok fontos körülményre hívták fel a figyelmet. Hiba azonban, hogy a felszólalásokból hiányzott az önbírálat, nem volt szó arról, hogy a vonatkísérők milyen hiányosságokat látnak állomásuk munkájában és a saját munkájukban.

Az értekezlet után ünnepélyesen átadták a jelvényeket és az okleveleket az állomás új sztahanovistáinak.

Kedves ajándék

A győriek december 6-án kedves ajándékot kaptak a Hídépítő Vállalattól: a vállalat dolgozói az új felvételi épület építése közben, a középponti-nál, az alapozásnál összetalálkoztak.

Lassan egy esztendeje, hogy a készülendő épület két végénél megkezdődött az építés a középpont felé haladva. Ezernyi nehézséget kellett leküzdeni, amíg az építők az állomás tengelyében, az alapozásnál kezetszoríthattak.

Amikor megtörtént az első kapavágás, középen még állt a régi romos állomásépület 90 centiméter vastag falaival, mellyel nem mindig bírt a csákány és robbantással kellett döntögetni. A régi bontása sokszor keményebb munkát követelt, mint az új építése. De végre teljesen eltűntek a romok s helyükön már növekszik az új, korszerű, 250 méter hosszú állomásépület.

Az építkezésen most a munka minden fázisa megtalálható. Középen alapoznak, mellette már a pincefalak épülnek, azontúl födémszaluzás, vasszerelés folyik. Ha tovább lépünk, már állnak a földszinti, majd az elsőemeleti falak, s az épület két végén a tetőszerkezetet ácsolják a posta-, illetve a lakóépület felett.

A munka gyors ütemben folyik, korszerű gépek segítik az építést. Hosszú nyakával több tonnás terhet emel az óriás toronydaru, amely a tiszalöki építéstől sietett ide, hogy egymaga ötven ember helyett dolgozzon. Szomszédságában beton- és habarcskeverő gépek, transzportőr-szalagok, felvonók, dömperek segítik a munkásokat, hogy határidőre, 1956. augusztusára teljesen készen álljon az új, korszerű győri felvételi épület.

A vonatfedezés: a balesetek elleni küzdelem fontos láncszeme

Nagyon sok vasutas dolgozó csak azt a tényekedést tekinti fedezésnek, amikor a megállott, vagy megállított vonatot elölről, hátulról vagy mindkét irányból fedezni kell. Ezzel szemben vonatfedezői tényekedést végez a vonatkísérő, a zárófékező haladó vonatoknál is, amikor menetközben hátrafelé is köteles figyelni s a netán közeledő vonat felé „megállj"-jelzést kell adnia.

A vonatfedezés a vonatkísérő személyzet egyik legfontosabb kötelessége. Különösebb erőkifejtést nem kíván, de annál nagyobb *figyelmet, éberséget.* A vonatkísérőnek figyelnie kell tolatás közben, a tolatás befejezése után, a haladó vonatoknál és figyelni kell az állomásban vagy a nyílt vonalon megálló vonatoknál. Szolgálati idejének a túlnyomó részét tehát a figyelés tölti be. Ennek a könnyűnek látszó, de rendkívül felelősségteljes tényekedésnek azonban legtöbb esetben nem tulajdonítanak kellő fontosságot, *nem hajtják végre az utasításnak a vonatfedezésre vonatkozó szigorú rendelkezéseit.*

Miben jelentkezik ez a gyakorlatban? Abban például, hogy a zárfékező behúzódik a fékhelyre, esetleg elbóbiskol, elalszik, nem figyeli a vonata mögötti pályarészt. Vagy pedig tolatás közben elhagyja a helyét s nem védi, nem fedezi a vágányon álló vonatát vagy a nyílt vonalon megálló vonata mögött nem figyeli a pályát. Pedig ott leselkedik állandóan a veszély a vonat mellett és mögött. Jöhet egy másik vonat, amely — ha személyzete szintén kellő figyelés nélkül hagyja — belerohanhat az előtte haladó vagy álló vonatba. S az anyagi károk mellett személyi sérülés is előfordulhat, baleset áldozatává válhat maga a zárfékező is, amire példa is volt már.

Fokozott jelentősége van a fedezésnek *a távolbalátás korlátozottsága esetén.* Nem egyszer hárított el súlyosnak ígérkező balesetet a vonatkísérő ébersége. Érezzék tehát a vonatkísérők annak a veszélynek a jelentőségét, amelyet a kellően nem figyelt, nem fedezett vonat rejt magában, érezzék továbbá, milyen nagy felelősség hárul rájuk azzal, hogy védik a vasutasok kezére bízott népvagyont, óvják dolgozótársaik, az utasok és egyben a maguk testi épségét is.

Rigó József
oktatótiszt,
Miskolc

Restaurálják a Keleti-pályaudvar freskóit

Még ma is a fasiszta dúlás nyomai láthatók a Keleti-pályaudvar indulási előcsarnokának freskóin. A nyolc méter magas és 3—15 méter széles freskók nagy részét Lotz Károly, a középső nagy félköríves freskót pedig Than Mór festette az 1880-as években.

A pályaudvar újjáépítése és átalakítása során már megkezdték és december végéig befejezik a bejárattal szemközti alkotások kijavítását. A többire tavasszal kerül sor.

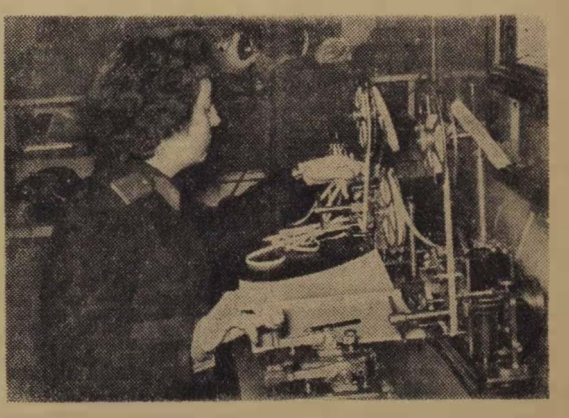
A restaurálást az ország legjobb képzőművész-restaurátorai végzik, Fenyő György vezetésével. A tíztagú brigádot a Magyar Népköztársaság Képzőművészeti Alapja jelölte ki. A művészek rendkívül nehéz helyzetben vannak, hiszen a háborús pusztítások, az időjárás hatása és nem utolsósorban a festményekre rárakódó korom valósággal eltakarta a nézők elől Lotz és Than örökszép alkotásait. Sok kárt tettek a freskókban az építésvezetőség dolgozói is, akik az épület rendbehozatalánál kíméletlenül fröcskölték szét a habarcsot, s ahova ebből a kötőanyagból jutott, valósággal lemarta a festéket.

Rendkívül érdekes az a munka, ahogyan a restaurátorok újból „elővarázsolják" a halhatatlan mesterek műveit a rideg falakon. Először szórópisztolyok segítségével methycellulózés anyaggal rögzítik, majd parafinos papíron levasalják a képet. A mállott, hiányos részek pótlása után óvatos lemosás következik. A hiányokat szitált habarcscsal tömik ki. Ezután jön a retusálás: tűhegyes ecsettel millió és millió pontot rak a falra a művész, a szükséges színek árnyalataiból. Szinte észrevétlenül jelenik meg a kép, s válik láthatóvá teljes szépségében az eredeti freskó.

A restaurátorok kiváló művészi munkát végeznek. Munkájuk a kor, a mű, az alkotó mester mondanivalóinak ismeretét feltételezi, emellett teljesen otthonosan kell mozogniok a különleges technikát kívánó helyreállító munkában.

Jövő tavasszal újból a régi szépségükben állnak Lotz Károly és Than Mór gyönyörű freskói.

KATTOG A TÁVÍRÓ...



Dóri Erzsébet, Dombóvár állomás engedélyes távírásza, gondos, pontos munkával segíti szolgálati helyét.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

HAZÁDNAK RENDÜLETLENÜL...

A VÁDLOTTAK PADJÁT 3 szék helyettesíti. Lehajtott fővel három fiatalember ül rajtuk. Rájuk szegeződnek a tekintetek, felettük mondanak ítéletet, bírálatot a Debreceni Járóműjavító dolgozói, akik összegyűltek itt a kultúrteremben.

A vád súlyos — HAZAÁRULÁS! Akadozik a toll, amely leírja ezt a súlyos szót, ezt a nehéz tíz betűt. Keserűség költözik a szívbe, a fájdalom fojtogat, hiszen akikre a vádat olvassák fiatalok, kettő tizennyolc, egy tizenkilenc éves. Az élet kapuja még csak most nyiladozik előttük, pályájuk kezdetén állnak. D. Zoltán néhány hónap múlva lenne mozdonyvezető, V. Miklós és D. Imre fiatal lakatossegédek.

Tizennyolc évesek. Szeretik az életet, messzeröppennek vágyaik, kalandokra vágynak, erejüket szeretnék összemérni az élet viharaival. És úgy látták, az életnek nincs elég tartalma e hazában, szűkek a lehetőségek, megmászhatatlan hegyek zárják el az ÉRVÉNYESÜLÉST. Elindultak, hogy titkos ösvényeken, emberek elől bújkálva átlépjék a határt, megkeressék az „ígéret földjét", az eldorádót, a tejjel-mézzel folyó kánaánt, a rejtelmes — Ausztráliát. Hívta őket a „Szabad Európa" rádió hazug hangja és hívta a képzelet szárnyaló fantáziája, amely a sivatagból is csak az oázist látja.

A KÉPZELT FÉNY FELÉ TARTOTTAK és nem vették észre a valóságos fényt, a szülőföld világosságát, a családi tűzhely sugarát, az épülő szocializmus messzeragyogó tüzét. Nem látták a fényt, mert még nem ismerték az árnyékot. Soha nem ettek a munkanélküliség száraz kenyeréből, arcukon nem csattant a régi mester tanonckínzó pofonja, hátgerincük nem görnyedt tisztartók, jegyzők dölyfös képe előtt.

DISZ-tagok voltak, de a DISZ elmulasztotta, hogy beszéljen velük a hazáról, a szocializmus építése nemes feladatáról, a családról, a fiú kötelességéről a szülővel, a testvérrel szemben.

D. Zoltánnak négy testvére van. A legidősebb kilenc, a legkisebb három éves. V. Miklós félárva. Az apa tavasszal húnyta be a szemét és őrá bízta hét testvére gondját. A legkisebb még pólyában rugdalózik. Az első, amit meglátott e világból özvegy édesanyja leperegő könnye volt. B. Imre egyetlen gyerek, szintén félárva, kéthónapos kora óta az anyja nevelte ezernyi gond közepette, lemondva fiáért mindenről, amit nyújthattak volna az elszálló évek. A fiú már felnőtt — az anyát nemrégiben betegség vette le lábáról, munkaképtelenné vált. Egyetlen támasza Imre, akit ő szült, ő nevelt, akit a fúvó széltől is óvott — s aki most, munkaképtelen betegen, könyörtelenül magára hagyta volna.

MOCCANATLAN A TEREM, fojtóbb a csönd, mintha üres volna a helyiség. A három fiú a földet nézi, nem merik felvetni tekintetüket, félnek attól, amit a jelenlévők arcáról olvashatnának le...

Peregnek a percek, a tárgyalás menetéből egyre világosabbá válik a három fiú jelleme és az elsősorban ülő hozzátartozók tekintete mind sötétebbé válik. Vajon mire gondolnak? A fiúra, akit ringattak, akinek kezét fogták, amikor az első lépéseket próbálgatta? Akinél jobb gyereket sose tudtak elképzelni, akiről azt hitték, hogy jobban ismerik, mint a tenyerüket? S most minden tovafutó perc kegyetlenül bizonyítja, hogy nem ismerték saját vérüket, nem törődtek eleget gyermekükkel.

— ...A vádlottak tiltott határátlépést kíséreltek meg. A Magyar Népköztársaság törvényei szerint cselekményük öt évig terjedhető börtönnel büntetendő... — hangzik a vádirat. A termen sóhaj fut keresztül, az egyik szülő felzokog. — A hatóságok azonban igyekeznek megadni a lehetőséget arra, hogy a fiatalok munkájukkal, további magatartásukkal bebizonyítsák, hogy megbánták tettüket, szeretik és ragaszkodnak hazájukhoz, családjukhoz, munkahelyükhöz. Ezért a fiatalok ellen a büntetőeljárást megszünteti és átadja őket a szülőknek, a DISZ-szervezetnek...

FELSZAKAD A NYOMASZTÓ CSÖND, az arcokra mosoly ül. És egymásután felszólalnak a munkások, hogy megértessék az ifikkel: büntetést érdemelnek, melynek elmaradása arra kötelez, hogy ne okozzatok többé senkinek családást.

— Miklós fiam, nálam dolgoztál, az én kezem alatt, és én úgy tekintettelek, mintha saját fiam lennél. — Daróczi István művezető beszél. — Félre ismertelek volna? Tedd jóvá a hibát, amit elkövettél, én segíteni fogok...

Kuzma József sok földet bejárt már életében. Így beszélt: — Tizennyolc évet éltem Franciaországban, négyet Amerikában. Három éve jöttem onnan, ahová ti készültetek.

— Dél-Amerikában találkoztam hozzátok hasonlókkal az országutakon, ahol csapatosan kóboroltak csonttá soványodva, éhségtől szédülten. Ha rájuk nézel, nem hiszed el a korukat, mert fiatal-öregek a reménytelenségtől, munkanélküliségtől. Szivárványt, délibábot kergettetek fiúk és megfeledkeztetek arról is, hogy aki hazát akar cserélni, annak szívet is cserélni kell.

— Én kint értettem meg, de ti itt, most véssétek szívetekbe Vörösmarty szavait:

Hazádnak rendületlenül
Légy hive, oh magyar;
Bölcsőd az s majdan sirod is,
Mely ápol s eltakar.

A nagy világon e kivül
Nincsen számodra hely;
Áldjon vagy verjen sors keze:
Itt élned, halnod kell...

...A fiúk már állnak, könnyes tekintetük rászegeződik az emelvény fölött ragyogó népköztársasági címerre.

Bánki Géza

Névadó ünnepség a hatvani kultúrotthonban



A közelmúltban a hatvani kultúrotthon Liszt Ferenc nevét vette fel. Az ünnepség gazdag műsorában a gyermekkórus kiválóan szerepelt. (Kovács Géza felv.)

A DISZ Központi Vezetőségének zászlajáért

Októberben tovább folyt a DISZ-szervezetek versenye a DISZ Központi Vezetősége vörös vándorzászlajáért. A nemes vetélkedés tovább javította a DISZ-szervezetek munkáját, a fiatalok jelentős sikereket értek el az újítómozgalomban, jó eredmények születtek a DISZ-őrjáratok nyomán.

A budapesti igazgatóság területén az első helyre az *Északi Járóműjavító*, második helyre a *MÁV Felépítményi-Vasanyagjavító ÜV.*, a harmadikra *Rákosrendező állomás* került.

A miskolci igazgatóságon Sátoraljaújhely Pft. vezet, utána *Diósgyőr fűtőház* következik.

A szombathelyi igazgatóságnál a *Szombathelyi Járóműjavító* jár az élen, második *Várpalota állomás*, harmadik *Veszprém külső fűtőház*.

A debreceni igazgatóság területén első *Záhony* forgalom, második *Debrecen fűtőház*, harmadik *Debrecen Járóműjavító*.

A pécsi igazgatóság területén *Dombóvár fűtőház* vezet, második *Kaposvár fűtőház*, harmadik a *mecsekjánosi pft.*

Szeged igazgatóság területén első *Kiskunhalas fűtőház*, második *Szeged fűtőház*.

Az országos versenyben októberben a következő sorrend alakult ki:

1. *Sátoraljaújhely pft.*, 2. *Szombathelyi Járóműjavító*, 3. *Dombóvár fűtőház*, 4. *Északi Járóműjavító*, 5. *Záhony forgalom*, 6. *Kiskunhalas fűtőház* DISZ-szervezete.

Az új versenyszakaszban a DISZ-szervezetek a termelési eredmények fokozása mellett fordítsanak nagy figyelmet a tagkönyvcserére és tagösszeírásra, növeljék tovább a taglétszámot és javítsák a DISZ-Petőfi iskolák munkáját.

HIREK

— **A Magyar Képző- és Iparművészeti Szövetség** 1955. december 17-től 1956. január 17-ig országos képzőművészeti hónapot rendez. Ennek keretében tartják meg a VI. Országos Magyar Képzőművészeti Kiállítást.

— **Dicsérő elismerésben és 1000 forint jutalomban részesült** *Cifrik Miklós* mozdonyvezető (Komárom fűtőház), mert Mór állomáson súlyosnak igérkező balesetet hárított el.

— **Külszíni fejtést** kezd december 12-én a várpalotai szénbánya, hogy pótolja a széntermelés lemaradását. A vasutasoknak napi 3000—4000 tonna szenet kell majd elszállítaniuk.

— **Kis ezüstserleget kapott** a MÁV Anyagellátási Igazgatóság december 2-án a vasgyűjtésben a III. negyedévben elért jó eredményéért. A jutalmat *Czecze László*, a Kohó- és Gépipari Minisztérium Vaskohászati Igazgatóságának vezetője adta át.

— **A pécsi igazgatóság** területén mintegy 15 kilométeres szakaszon a pálya szintje az árvízszint alatt van, s így gyakran árvízveszély fenyegeti. Az Út és Vasúttervező Vállalatnál most dolgoznak ezeknek a szakaszoknak átépítési tervein.

— **A nemzetközi helyzetről** tartanak szabad pártnapokat december 1-től 20-ig a vasutas pártszervezetek.

— **Ünnepélyesen indították útnak** november 30-án a Landler Műszak alatt terven felül elkészített szerelvényt a Landler Jenő Járóműjavító dolgozói.

— **Tehetségkutató ifjúsági céllövőversenyt** tartott november 20-án Hatvan állomás MÖHOSZ-szervezete. A versenyen tíz 20 éven aluli fiatal 70 köregységen felüli eredményt ért el.

— **A minisztériumok vasúti szállítási versenyében** a III. negyedévben az I. csoportban első a Szénbányászati, második a Vegyipari és Energiaügyi Minisztérium. A II. csoportban első a Belkereskedelmi, második a Könnyűipari Minisztérium. A közlekedés- és postaügyi miniszter ezek szállítási szervezeteinek dolgozóit 9500 forint jutalomban részesítette.

— **A Hódmezővásárhelyi Mérleggyár** műszaki vezetői *Bulgária* és *Szíria* részére készülő újfajta 75—100 tonnás vágány-hídmérlegek tervén dolgoznak. Ezek között olyanok is lesznek, amelyekben a vasúti szerelvényt menetközben is lehet majd mérni. Egy automatikus szerkezet különkülön és összesítve is feljegyzi a vagonok súlyát.

— **„Festészetünk legszebb alkotásai"** címmel a legsikerültebb magyar reprodukciókat mutatják be a Nemzeti Szalonban december 10-től január 2-ig.

— **Háromnapos tapasztalatcserére** megy a november hónapban legjobb eredményt elért tíz várpalotai dolgozó, 16 zalaegerszegi vasutassal Miskolcra és Egerbe.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szoba-konyhás, mellékhelyiséggel ellátott lakásomat hasonló, nem szolgálati lakásért Budapest területén. Cím: Szamosfalvi Józsefné, Budapest, X., MÁV-telep 44/4. Érdeklődni lehet az esti órákban.

Pécsi két szoba összkomfortos lakásomat udvarral és jószágtartással elcserélném budapesti, vagy pestkörnyéki hasonló lakásért. Cím: Radnóti István főintéző, Pécs, Nagyvárad u. 8.

Elcserélném Budapest—Keleti pályaudvar felvételi épületében (Bp. VII., Tökölyi u. 1.) lévő 3 szoba konyha, előszoba, kamrából álló szolgálati lakásomat Nagy Budapesten lévő hasonló lakással. Érdeklődni lehet a fenti címen, Dobai Károlynál.

LEVELEZŐINK írják

SZOLNOK ÁLLOMÁS FIGYELMÉBE

A Szolnok megyei „Néplap" november 27-i számában cikk jelent meg Szolnok állomásról. A cikkben a többi között az áll, hogy *„kevesebb kocsi fut be Szolnok állomásra, mint kellene és így az állomás dolgozói nem tudják teljesíteni tervük minden tényezőjét."*

Mi a következőket javasoljuk a szolnokiaknak. Ne küldjék Szajol állomásra a terveljesítéshez szükséges kocsikat, hanem dolgozzák fel. Szolnok szeptemberben előretolt 3080 kocsit, feloszlatott 2523-at. Október hónapban előretolt 4143 kocsit, feloszlatott 1879-et. Novemberben 27-ig előretolt 2843 kocsit, feloszlatott 478-at. Azt hisszük, ez a kocsimennyiség elegendő lett volna a kocsibefutás hiányainak fedezésére. Arról nem is beszélve, hogy ha feldolgoznák, akkor nem lenne szükség Szajol állomáson egy harmadik átmenesztő beállítására.

Nyirfa József
Szajol állomás

AHOL NEM TÖRŐDNEK AZ ÚJSÁGGAL

December 1-én munkavédelmi üzemszemlét tartottam *Gyoma* állomáson. Ahogy beléptem a forgalmi irodába, az egyik asztalon kilenc csomag „Szocialista vasútért"-ot pillantottam meg. Először megleptem, hogy ilyen sok ujság jár ide — hisz a lapok száma jóval több volt, mint a dolgozók létszáma — csak mikor közelebbről megnéztem, láttam, hogy minden felbontatlan csomagban más-más keletű ujság van.

Megkérdeztem a párttitkár elvtárstól, hogy lehet az, hogy nem osztják ki a dolgozók között a lapot. A válasz meglepő volt: *„Hiába figyelmeztetem az üzemi bizottságot, nem törődik vele."* Én azt hiszem, hogy a gyomaiakat érdekli a vasút fejlődése, problémái és szívesen olvasnának a mi életünkről, ha akadna valaki, aki csak egy kicsit is törődne a vasutas sajtó terjesztésével, és a pártszervezet nem elégedne meg a figyelmeztető szóval.

Tótka Károly
Szeged igazgatóság

MIKOR LESZ FÜRDŐNK?

Körülbelül másfél évvel ezelőtt nagy örömet keltett a békéscsabai fűtőház dolgozói körében, hogy korszerű fürdőt és öltözőt kapnak. Voltak ugyan hitetlenek, de amikor látták a munka megkezdését, eloszlott kételyük. A Szabad Nép vasutasnapi vezércikke — mely utalt az új létesítmény átadására — csak erősítette a hitet. Azonban elmúlt a Vasutasnap és sorban jöttek az új határidők a fürdő átadására. Augusztus 20, szeptember 15. október 15, november 15. Ma már december van, a fürdő épülete szilárdan áll, csak éppen a kapui vannak zárva. Ennek állítólag a fűtőház egy „keményszívű" műszaki tanácsosa az oka, aki azt a hallatlan követelményt támasztja, hogy csak kifogástalanul működő berendezést hajlandó átvenni. Óvatosan próbáltunk hírt kapni a helyzetről, és a következőket hallottuk. Baj van a kazánnal, mert vízfűtésre készült, de gőzfűtésre szerelték fel. Azt is beszélik, hogy ha a két kazán közül az egyikben egy kicsit jobban ég a tűz, akkor a másikba vándorol a gőz, sőt a víz is megmakacsolja magát és nem hajlandó jelentkezni a vízállás mutatóban. Arról is suttognak, hogy bármennyire tüzelnek, nem melegszik be az öltöző. Egyszóval mindenről beszélnek, csak arról nem, hogy mikor kezdik el üzemeltetni.

Vajon mi az igazi ok, hogy a fűtőház dolgozói nem élvezhetik a fürdőt?

Somogyvári László
Békéscsaba, fűtőház

AZ EGYENRUHÁRÓL

Már több szigorú rendelet jelent meg a szabályos egyenruhaviselésről. Szükséges is volt, mert sokan nem becsülik eléggé a vasutasruhát. De van az éremnek egy másik oldala is. A szabályos viselet feltételezi, hogy vállap is legyen az egyenruhán. Már legalább háromszor kértek különböző kimutatást az állomás dolgozóinak vállap-szükségletéről, azonban a kimutatásból nem lett vállap. Kérjük az illetékeseket, hogy a nagyon fontos alaki fegyelem megszilárditása érdekében az illetmény ruhákhoz vállapot is adjanak.

Farkas László párttitkár
Csépa állomás.

Ahol szívesen foglalkoznak a sporttal

A sportkör, melyről az alábbi sorok szólnak nem büszkélkedhet világbajnokkal, dicsőségtáblájáról nem mosolyog a szemlélőre országszerte ünnepelt versenyző fényképe, mégis vezetőségét, tagságát egyaránt ellsmerés illeti.

A vállalat központjának kapuja alatt kifüggesztett **sporthiradó** arról tanúskodik, hogy az Utasellátó Vállalat dolgozói szabad idejükben szívesen asztaliteniszeznek, röplabdáznak, éveznek vagy harcolnak a bajnoki pontokért a labdarúgó-pályán.

Helyesen értelmezték a párthatározatot

A vállalatnál igen élénk sportélet folyik. Ezt bizonyítja az is, hogy az épületen belül bárkitől érdeklődtünk sportügyben, mindenkitől kaphatunk némi felvilágosítást. Szeretettel beszél a sportról Szirtes Szilárd párttitkár. Takács Sándor ÜB-elnök, Kócsa Mihály vállalatvezető, Nemes Ágoston vállalatvezetőhelyettes és mindazok, akikkel találkoztunk.

Talán éppen ez a magyarázata annak, hogy a vállalatnál nem nehéz mozgósítani edzésre, versenyre a dolgozókat. Igen, a dolgozókat mert itt jól értelmezték a párthatározatot, amely arra hívja fel a sportvezetők figyelmét, hogy az üzemi sportkörökben lehetőleg a vállalat dolgozói sportoljanak. A Törekvés Utasellátó SK-nál így van. S bár az eredmények egyhamar nem veszélyeztetik a világcsúcsokat, de igazságtalanok lennénk, ha a tömegesítés mellett elhallgatnánk a minőségi eredményeket. A női röplabdacsapat — amely alig egy éve alakult — máris kiharcolta az OB I-be jutást. Deák Ferenc szakosztályvezetőnek és Nánási Erzsébet intézőnek ilyen eredmények után már könyebb a dolga.

Élen a fiatalok

A szakoszály az utánpótlás kérdését is példaszerűen oldja meg. A vállalatnál dolgozók fiatal családtagjait hívják sportolni, s róluk a sportoláson túlmenően is gondoskodnak. Két röplabdás fiatal diáklány például a nyári szünidőben munkát kapott a vállalatnál, s ezzel a két „külső" sportoló a sporton kívül is kapcsolatba került a vállalattal.

Dicséret illeti a női asztalitenisz-csapatot is. Ez a csapat néhány évvel ezelőtt tisztán vállalati dolgozókból alakult. 1954-ben már kerületi bajnokságot nyertek. Ez a bajnokság a csapatot a Budapest II. osztályba való indulásra jogosította. Közben a három sportegyesület egyesülésekor az új egyesületnek egy üres helye maradt a Budapest I. osztályban. Az országos elnökség úgy döntött, hogy erre a helyre az Utasellátó SK csapatát nevezi. A szakosztály nem szívesen indult ebben az osztályban, mert még csapatuk nem érte el azt a színvonalat. Véleményüket közölték a felsőbb vezetőkkel is, akik erre három idegen játékossal erősítették meg a gárdát. A csapat még így is alig tudott annyi pontot szerezni, hogy bentmaradhasson. Ez az intézkedés bizony helytelen volt, mert nehéz feladat elé állította a csapatot.

Szirtes Szilárd alapszervezeti párttitkár az eredmények mellett arra is büszke, hogy a sportolók 90 százaléka DISZ-tag. Mindnyájan szorgalmasan járnak gyülésekre, s ez biztosítja a sportolók politikai nevelését is.

Takács Sándor ÜB-elnök arról beszél, hogy a sportkör nagy tervek megvalósítására készül. Köztudomású, hogy az Utasellátó Vállalatnak vidéken is vannak kirendeltségei. Az ottani dolgozók egyelőre a helyi Törekvés Sportkörben versenyeznek. De a tervek szerint hamarosan sor kerül arra, hogy — ahol a dolgozók kívánják — sportcsoportokat szervezzenek. Békéscsabán, Debrecenben már alakulóban vannak a sportcsoportok.

★

Horváth Jenő sportszervezőnek mostanában megszaporodott a gondja. A sportkör vezetőségválasztásra készül, és ezenkívül az új MHK letételére készítik elő az üzem dolgozóit. Máris sokan érdeklődnek a követelmények iránt. Horváth elvtárs szerint jövőre legalább annyi MHK jelvény díszeleg az Utasellátó Vállalat dolgozójának mellén, mint amennyi VIT-jelvény.

A Törekvés Utasellátó sportköre bebizonyította, hogyan kell helyesen értelmezni a sporttal kapcsolatos párthatározatot. Tömegeket mozgósít, de emellett jó eredményeket is fel tud mutani. A jó munka titka itt sem más, mint a lelkes sportszeretet, mely a jó szervezésen, a sportvezetők, sportolók és mozgalmi szervek példás együttműködésén alapszik.

Mécs László

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 51. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. DECEMBER 19.



December 10-én a „Szocialista Vasútért" szerkesztőbizottsága ünnepélyesen emlékezett meg a lap tizéves munkájáról. Balról jobbra: Bogyó Géza, Csanádi György, Gáspár Sándor, Bognár Imre és Gulyás János elvtársak.
(Kovács Géza felv.)

A TIZEDIK ÉVFORDULÓRA

Írta: Gáspár Sándor, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke*

Tíz esztendeje jelent meg a *„Szocialista Vasútért"* elődje, a *„Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja"*. Szabad nép szabad országában nagyszerű hivatás a sajtó munkásának lenni. Újságunk büszke lehet, hogy a felszabadulás első éve óta a nyomtatott szó erejével hét mint hét segíti vasutasainkat a békéért, a jólétért, a szocializmus építéséért vívott harcukban.

A *„Szocialista Vasútért"* ebben a harcában haladó hagyományokra támaszkodhat. A *„Vasutasok Lapja"*, mely Landler elvtárs irányításával az első világháború előtt, 1906-ban jelent meg, cikkeiben síkraszállt az államvasutak vezetésének megreformálásáért, a vasutasok gazdasági helyzetének javításáért, szervezkedési és politikai jogaik kiharcolásáért. Később — az 1904 óta megjelenő — *„Magyar Vasutas"* című lapban küzdött tovább *Landler* elvtárs a vasutas dolgozókért. A Tanácsköztársaság bukása után a szégyenletes Bethlen—Peyer paktum következtében betiltották a *„Magyar Vasutas"*-t, de a betiltó rendelet nem tudta elnémítani, mert illegálisan 1923-ig megjelent. Ezután névváltoztatással *Pászti* és *Lukács* elvtárs szerkesztésében *„A Lámpás"*, majd *„Jelző"* cím alatt szolgálta a vasutas dolgozók ügyét. Ezek a lapok az elnyomó rendszer üldözése közepette jelentek meg. A paktum után — egy kisebb időszaktól eltekintve — egészen a felszabadulásig nem volt újságjuk a vasutasoknak. Hiszen azok a lapok, amelyeket a Horthy-rendszerben vasutas cégér alatt adtak ki, nem a vasutas dolgozók, hanem a Horthy-rendszer, a nacionalista, soviniszta és klerikális reakció szócsövei voltak. Az, hogy a Horthy-rezsimben a szervezkedési és szólásszabadságtól megfosztott vasutas dolgozók a felszabadulás után sajtóorgánumhoz jutottak, a Szovjetunió hős hadserege fasizmus feletti győzelmének az eredménye.

1945-ben nagy papírhiány volt. A *„Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja"* előállításához szükséges papírt *Garasin* elvtárs, szovjet partizánőrnagy, az *„Új Szó"* szerkesztője segítségével kaptuk meg, s 1945 decemberében *Gerő* elvtárs vezércikkével. *Pászti* elvtárs szerkesztésében megjelenhetett szakszervezetünk lapjának első száma. A lap első számától kezdve segítette szakszervezetünk munkáját, mozgósította a vasutasokat és hajósokat a romok eltakarítására és a vasút újjáépítésére.

1946 júniusától — a szerkesztőség kibővülésével — egyre több helyszíni riport, kép segítette népszerűsíteni az újjáépítésben élenjárókat. Ezekben az években a szakszervezetben kemény harc folyt a jobboldali szociáldemokraták paritáselmélete ellen. A lap a szociáldemokrata szakszervezeti vezetők minden áskálódása ellenére kommunista szellemben írta cikkeit.

A hároméves terv indulása idején a terv népszerűsítésével, jelentőségének ismertetésével igyekezett a dolgozókkal megismertetni a tervmunka jelentőségét.

Sokszor botladozva, nem mindig a legjobb politikai meglátással, de mindenkor jószándéktól vezetve harcolt lapunk a munkásegység jegyében a XIII. SZOT kongresszus határozatainak megvalósításáért, a harmadikutasok likvidálásáért.

Nevezetes esemény volt a lap életében, amikor 1948 januárjában a szerkesztőség kezdeményezésére a szakszervezet szociáldemokrata frakciója újság-nyilatkozatban csatlakozott a szociáldemokrata párt fővárosi végrehajtó bizottsága álláspontjához, követelve, hogy a szociáldemokrata párt fűzze szorosabbra kapcsolatát azokkal, akik a munkásosztály akcióegységére építik politikájukat.

A két munkáspárt egyesülése után újságunk harcosan képviselte a párt ügyét, mozgósított a párthatározatok megvalósítására. Az országos termelési versenykampányokban, mint például a sztálini műszak, április 4. május elseje, a vasutas napok, az alkotmány ünnepe és a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója alkalmából kezdeményezett munkaversenyek minél szélesebbkörű kiterjesztését, az élenjárók népszerűsítését segítette.

1948 június 15-től *„Közlekedés"* címen jelent meg az újság, külön 12 oldalon a vasutasoknak és külön 12 oldalon a többi közlekedési szakszervezeti dolgozó számára. Az új lap a dolgozók mozgósításán kívül egyre inkább rámutatott a hazai reakció és az imperialisták minden megnyilvánulására. 1948-ban szakszervezetünk rátért az önkéntes tagdíjfizetésre. Ebben a munkában is nagy segítségünkre volt az újság.

1950 szeptemberében jelent meg a *„Vasutas Versenyhiradó"*, mint melléklet, amely jelentős mértékben járult hozzá a szocialista munkaverseny, az őszi és téli forgalom zavartalan lebonyolításához, azzal is, hogy biztosította a verseny nyilvánosságát. 1950 decemberében a vasutasszakszervezetből kiváltak a hajósok, de 1951 júliusáig az újság címe a *„Közlekedés"* maradt. 1951. július 15-én jelent meg először a *„Szocialista Vasútért"* címen a vasúti főosztály és a vasutas szakszervezet közös lapjaként, kéthetenként hat oldalon.

Míg idáig a lap többnyire csak a központi instrukciókat közölte, esetleg pesti vagy pestkörnyéki szolgálati helyek munkájáról adott hírt, ettől kezdve egyre több vidéki riport, tudósítás közlésével kezdett országos jellegűvé válni. Irányvonalának középpontjába a szocialista munkaverseny, a termelékenység emelése, a szovjet példákon elindított mozgalmak kiszélesítése, a párosversenyek, a hosszúlejáratú versenyszerződések népszerűsítése került. Egyre kedveltebb rovata lett a *„Nemzetközi hírek"*, amelyben a Szovjetunió és a népi demokratikus országok termelési eredményein kívül egyre több helyet kapott a kapitalista országok vasutas dolgozóinak harcáról szóló tudósítás is. A vasútpolitikai főosztály segítségével egyre jobban érvényesült az az elv, hogy a lap a vasútüzem előtt álló feladatok elvégzésére az eddigieknél is eredményesebben és erőteljesebben mozgósítson.

1952 október 1-től a párt szervező bizottságának határozata alapján a *„Szocialista Vasútért"* hetilap lett, négyoldalas terjedelemben, 1955. január 1 óta pedig hat oldalon jelenik meg. A hetenkénti megjelenés óta javul politikai mondanivalója, a cikkek minősége, tartalma.

Most ünnepelünk ugyan, de nem volna helyes, ha szemet hunynánk a lap hiányosságai felett, ha nem adnánk meg az ünnepség alkalmából is a segítséget a lap szerkesztőinek és munkatársainak a további, eredményesebb munkához.

Ha az újság munkáját a Központi Vezetőség márciusi határozata szellemében vizsgáljuk, megállapíthatjuk: a *„Szocialista Vasútért"* sem volt mentes a jobboldali elhajlás behatásaitól. Sokszor közölt tudósításokat, amelyekben az ügyet egyoldalúan mutatta be, s ez nem szolgálta annak érdekét. Még most is elhanyagolja a szakszervezeti munkával való foglalkozást, elsősorban a módszerbeli segítségnyújtást és a kultúrnevelési munka támogatását. Nem kapott és még ma sem kap elegendő helyet az újságban az élenjáró szovjet módszerek ismertetése, a szovjet vasutasok mindennapi munkájáról szóló színes híradás és különösen nem elégségesen foglalkozik képekben és cikkekben egyaránt a népi demokráciák vasutasainak életével. Ezért szakszervezetünk is hibás.

A tízéves megemlékezés a *„Szocialista Vasútért"* dolgozóinak megbecsülését is jelenti, egyben a még jobb munkára való felhívást is kell hogy jelentse. Harcoljon a lap az eddigieknél fokozottabban a kritika, önkritika meghonosításáért. Kell-e bírálni, kell-e harcolni a hibák, a nehézségek, utunk akadályai ellen? Igen, kell! Aki gyorsítani akarja az akadályok leküzdését, aki gyűlöli az ellenséget, az harcosabb újságot követel. Harcoljon a *„Szocialista Vasútért"* a marxizmus—leninizmus tudományának fegyverével a vasúton újjáéledő polgári kispolgári ideológiai áramlatok, a fejlődésünket elhomályosítani akaró politikai tévszmék ellen. Segítsen a polgári múlt világnézeti és morális öröksége, a tudatlanság és babonák, a restség, a fegyelmezetlenség elleni harcunkban.

Szakítani kell minden megalkuvó hallgatással, vagy mellébeszéléssel, mely a dolgozó vasutasok előtt elhomályosítja a tényeket. Mozgósítson a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére, a gazdaságosságra, a minőségi munkára, a tervek teljesítésére és túlteljesítésére. Nevelje a vasutas dolgozókat helytállásra, a népvagyon védelmére, a szocialista hazafiságra, a munkafegyelem megszilárdítására. Többet, színesebben és érdekesebben foglalkozzon a munka hétköznapi hőseivel, a dolgozók ügyes-bajos dolgaival.

Ha a szerkesztőség kollektívája ezeknek szellemében végzi tennivalóit, akkor a tíz év harcos munkája után az elkövetkezendő időkben még nagyobb sikerek fogják jelezni a lap erejét. Ehhez kívánok én a sajtó munkásainak, a szerkesztőség valamennyi munkatársának sok sikert.

* Elhangzott a „Szocialista Vasútért" tizéves fennállása alkalmából tartott ünnepségen.

Vasutasaink is lelkes örömmel fogadták hazánk ENSZ-tagságát

Csütörtökön kora hajnalban terjedt el a hír az országban, hogy az ENSZ közgyűlésének határozata értelmében hazánk elfoglalhatja az őt megillető helyet az Egyesült Nemzetek Szervezetében. Örömmel és megelégedéssel fogadta népünk ezt a hírt, amely esztendők óta hangoztatott jogos kívánságunk teljesítését jelenti.

Ahogy a sajtó és a rádió útján tova futott a hír: hazánkat felvették az ENSZ-be, a vasutasok is országszerte ezernyi röpgyűlésen fejezték ki örömüket afelett, hogy hazánk egyenjogú tagja lett a nemzetek világszervezetének. Az *Északi Járműjavító* kovácsműhelyében *Bayer* Ottó kovács felszólalásában arról beszélt, hogy *végre a mi hazánk is az ENSZ közgyűlése előtt fejtheti ki álláspontját, adhatja a világ népeinek tudtára a magyar nép békeakaratát.*

— *Hálásak vagyunk a Szovjetuniónak* — mondotta *Pongó* Béla DISZ-titkár ugyanezen a röpgyűlésen — *hogy következetes békepolitikája az utóbbi időben lényeges változást idézett elő a nemzetközi helyzetben és hathatósan elősegítette, hogy megnyíljon előttünk a világszervezet kapuja.*

A járműjavító GV-osztályán *Dömény* Gyula hegesztő szólalt fel: *örülök, hogy végre teljesült jogos kérelmünk és elfoglalhattuk helyünket az Egyesült Nemzetek Szervezetében. Az ENSZ-tagság azonban felelősséggel jár. Következetesen kell harcolnunk továbbra is a béke megszilárdításáért, a béke védelméért. Az ENSZ-ben folytatott külpolitikánkat itt a műhelyben kell segítenünk jó munkával, növekvő eredményekkel.*

Már csütörtök reggel sokan keresték fel *Papp* László elvtársat, a *MÁV Felépítményi Vasanyagjavító* békebizottságának elnökét és érdeklődtek afelől, hogy mi lett a felvételünkkel, érkezett-e már újabb hír a Szovjetunió harcának eredményéről. Amikor a délutáni újságok hírül adták, hogy Magyarországot felvették az ENSZ-be, a vasanyagjavító dolgozói tíz röpgyűlésen fejezték ki örömüket, békeakaratukat. A gépműhelyben *Mezei* elvtárs esztergályos mondotta nagy örömmel: *Már régen vártam ezt a hírt, mert hazánk a felszabadulás óta eltelt tíz év alatt számtalanszor bebizonyította, hogy helye van az Egyesült Nemzetek Szervezetében. Az ENSZ-be való felvétellel népünk békeharcának újabb győzelmes szakasza zárult le.*

Ferencváros állomáson is röpgyűléseken beszélték meg a dolgozók az örömteli eseményt. A röpgyűléseket a békebizottság tagjai tartották. Kifejezték, hogy nemcsak szavazati jogunk lesz az ENSZ-ben, hanem az ENSZ-tagság fórum is lesz, ahol beszámolhatunk majd szabad hazánk nagyszerű eredményeiről, sikereiről.

Határidő előtti terveljesítéssel az őszi forgalom sikeres befejezéséért

Az őszi forgalom utolsó szakaszába érkeztünk. Ez az időszak egybeesik az éves tervek határidő előtti teljesítésével, amelyre a húsz budapesti üzem felhívása nyomán tettek fogadalmat dolgozóink. A szerkesztőségünkbe tömegesen érkező jelentések arról tanúskodnak, hogy a vasút dolgozói vállalásuknak derekasan eleget tesznek és ezzel jelentős mértékben előmozdítják az őszi forgalom diadalmas befejezését is. Tudósítóink és levelezőink errevonatkozó legfrissebb jelentései a következők:

Túlteljesítési vállalásukat is túlteljesítették

Debrecen állomás dolgozói. A húsz budapesti üzem felhívásához való csatlakozás során eredetileg december 15-re vállalták éves tervük befejezését. A dolgozók azonban olyan lendületesen végezték munkájukat és olyan magas termelékenységet értek el, hogy időközben elhatározták: *a túlteljesítést is túlteljesítik* és tervüket *december 10-re* fejezik be. Amikor november 15-én csatlakoztak a Landler elvtárs 80. születésnapjának megünneplésére szólító felhíváshoz, újabb tervteljesítési határidőül *december 9-ét* tűzték ki. A dolgozók szinte egy emberként harcoltak a vonatok menetrendszerinti közlekedtetéséért, a kocsik gazdaságos kihasználásáért, a rakodási idő csökkentéséért stb. Ennek eredményeként még a háromszorosan megrövidített határidőt is megkurtították, amennyiben éves tervüket *december 8-ra* befejezték. *(Ceglédi Sándor leveléből.)*

Közel 13 millió,

egész pontosan 12 864 000 forint az a termelési érték, amelyet a *Budapesti Épületelemgyártó Főnökség* december 3-án befejezett éves tervével teljesített. Ebből 1 290 000 forint a túlteljesítés. A kitűnő eredményt elsősorban az tette lehetővé, hogy a dolgozók megértették a párt útmutatását, lelkesen csatlakoztak a 20 budapesti üzem felhívásához, nagy lendülettel versenyeztek és számos újítást, ésszerűsítést használtak fel munkájukban. *(Ipacs János párttitkár leveléből.)*

Hét nappal a vállalt határidő előtt

tettek eleget fogadalmuknak az Északi Járműjavító ÜV dolgozói. Az eredeti vállalás *december 15-re* szólt. A párt, a szakszervezet jó felvilágosító munkája, a vállalatvezetés kitűnő műszaki irányítása, a dolgozók lelkes, odaadó igyekezete azonban lehetővé tette, hogy *hét nappal a határidő előtt*, már *december 8-án* befejezték az éves tervet. A kitűnő terveljesítéshez nagymértékben hozzájárult a *„Háromforintos" mozgalom*, valamint az élenjáró dolgozók állandó magas százaléka. A finommechanikai műhelyben *Somogyi József* esztergályos 280, a villamosmozdony műhelyben *Papp István* esztergályos 220, *Sasvári Rudolf* lakatos 170, a kovácsműhelyben *Pákai István* és négytagú tüzikovács DISZ-brigádja 170, a mozdonyosztályon *Kapitány István* armaturalakatos és négytagú brigádja 170, a motorosztályon *Réthelyi Gyula* teherkocsi bognár és hattagú brigádja 160 százalékos teljesítménnyel járult hozzá a sikeres tervteljesítéshez. *(Rétfalvi Sándorné leveléből.)*

Több mint másfélmilliós önköltségcsökkentést

értek el a *Hídépítési Főnökség* dolgozói. Önköltségcsökkentési vállalásuk 1 400 000 forint volt, a teljesítés ezzel szemben 1 607 000 forint, ami 3,58 százalékos önköltségcsökkentésnek felel meg. A termelékenységi terv 106 százalékos teljesítését, valamint a darabbéres órákra előirányzott 82 százalékos szintet egész éven át tartották. Így éves termelési tervüket *december 10-én* teljesítették.

Gyors és pontos tervezés

jellemezte egész évben a *Vasúttervező ÜV* munkáját. Ennek eredményeként 19 348 000 forintot kitevő éves tervelőirányzatukat *december 12-én* teljesítették. A vállalat tervezői a vasúti pálya, a magasépítés, a biztosítóberendezési és a gépészeti beruházási és felújítási munkák elvégzéséhez időben elkészített jó tervvel járultak hozzá. Ezenkívül befejezték több nagy rendezőpályaudvar bővítésének, szociális beruházásainak tervét. *(Szabó Lajos leveléből.)*

HÁROM EMBER MUNKÁJÁT VÉGZI



Lőwl Béla elvtárs, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség csoportvezetőjének tizenötödik újítása a kardán-hajtásos kocsidinamó szállító- és beemelőberendezés. Három ember helyett most egy ember végzi balesetmentesen a nehéz dinamók szállítását és beemelését.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Segítsék pártszervezeteink a DISZ tagkönyvcsere végrehajtását

A DISZ Központi Vezetősége 1956. január 1-től új tagsági könyvet ad ki, mert ez év végén érvényét veszti az 1951-ben kiadott DISZ-tagsági könyv. A tagkönyvcsere, amelyet a DISZ-tagok összeírása előz meg, nem jelent felülvizsgálatot, éppen ezért önkényesen egyetlen DISZ-tagot sem lehet kihagyni az összeírásból. *Minden ifjúmunkást, aki tagsági könyvvel rendelkezik, vagy aki a nyilvántartó könyvben szerepel és igazolja DISZ-tagságát, azt fel kell venni az összeíró ívre.*

A tagkönyvcsere a DISZ-szervezetek életének jelentős eseménye, melyet fel kell használni arra, hogy tovább javuljon a szervezetek tevékenysége, erősödjön a DISZ tömegbefolyása. Fordítsanak nagy gondot DISZ-szervezeteink a fiatalok között végzendő felvilágosító munkára, lelkesítsenek a DISZ II. kongresszusa határozatainak végrehajtására, felvilágosító szavuk jusson el minden DISZ-taghoz, minden fiúhoz, lányhoz, fiatalasszonyhoz és ifjú férjhez.

Kerüljenek a fiatalok közelebb a DISZ-hez

A DISZ-tagkönyvcsere akkor lesz eredményes, ha a felvilágosítás során *a szervezeten kívüliek nagy tömege is közelebb kerül a DISZ-hez, az ifjúság többsége belép a szövetségbe.* Elsősorban a járműjavítókban, fűtőházakban és a pályafenntartási dolgozók között folytassanak DISZ-szervezeteink nagyarányú tagtoborzást. *A fiatalokkal folytatott beszélgetések járuljanak hozzá a sokoldalú, eleven, vonzó alapszervezeti élet kialakításához.* Erősödjenek meg a DISZ-csoportok és jöjjenek létre újak, hogy valamennyi DISZ-tag tevékenykedhessen az ifjúsági szövetségben.

A tagkönyvcsere politikai feladatai lehetőséget adnak arra, hogy valamennyi fiatal DISZ-megbizatást kapjon, erősödjön az ifjúgárda és minden tag megismerje a szervezeti szabályzatban rögzített jogait és kötelességeit. *A szervezeti szabályzatról beszélgetve, törekedjenek DISZ-szervezeteink a fegyelem megszilárdítására, a szervezeti szabályzat pontos betartására, a tagdíjfizetés fokozására. Érjék el DISZ-szervezeteink, hogy az év végére a tagoknak legalább 80 százaléka rendszeresen fizessen tagdíjat.*

Végezzenek felvilágosító munkát a kommunisták

A vasutas DISZ-szervezetek eddigi eredményeinek forrása és továbbfejlődésének alapja a pártszervezetek segítése volt és marad. A tagkönyvcsere végrehajtása is akkor lesz eredményes, ha *a pártszervezetek nem hagyják magukra a DISZ-szervezeteket.* Különösen a politikai felvilágosítás során nyújthatnak nagy segítséget a pártszervezetek aktívái, népnevelői. *A DISZ aktivistái mellett végezzenek felvilágosító munkát a kommunista népnevelők is. Segítsék pártszervezeteink a DISZ-szervezetek csoportos megbeszéléseinek szervezését, bízzanak meg idősebb pártmunkásokat, régi párttagokat a csoportos beszélgetések vezetésével.*

A pártvezetőség tegye felelőssé a pártcsoportokat saját területükön a DISZ feladatainak elvégzéséért. A pártvezetőségek ellenőrizzék a DISZ-tagok összeírását és az új tagsági könyvek kiosztását. *Pártvezetőségi ülésen számoltassák be a DISZ-titkár elvtársakat,* hívják fel a hiányosságokra a DISZ-szervezetek vezetőségének figyelmét és nyújtsanak segítséget azok kijavításához. A pártszervezetek titkárai vegyenek részt a DISZ-vezetőségek ülésein, tanítsák meg konkrét, hatékony munkára a fiatalokat.

Legyen ünnep az új tagkönyvek kiosztása

Az új DISZ-tagsági könyvek kiosztása ünnepnap lesz a DISZ-szervezetekben. Segítsék elő pártszervezeteink az ünnepi taggyűlés előkészítését, a fiatalok felkészítését. *A pártszervezet vezetősége megjelenésével is emelje az ünnepi taggyűlés színvonalát, hozzászólásaikkal fejezzék ki, hogy a DISZ a párt édes gyermeke,* melyet a pártszervezet minden erejével támogat. Mondják el a fiataloknak, hogy mit várnak a DISZ-szervezetektől a jövőben a termelés és a szervezeti élet megjavítása terén.

Az új DISZ-tagsági könyvek kiosztását, melyet a DISZ-tagok gondos összeírása előz meg, tekintsék a pártszervezetek saját feladatuknak is. Éppen ezért az MDP *Központi Vezetősége* 1955. május 27-i, az ifjúság közötti munkáról szóló határozata szellemében segítsék a DISZ-szervezeteket a tagkönyvcsere politikai feladatának eredményes végrehajtásában. A tagkönyvcsere sikere újabb lépés lesz a DISZ-szervezetek megerősödésének, tömegbefolyásának útján.

Slezák István,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Az MNDSZ pártirányítása a budapesti igazgatóság területén

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége 1953 végén határozatot hozott a nők között végzendő politikai munkáról. A határozat többek között megszabta, hogy a pártszervezetek közvetlenül is foglalkozzanak az asszonyok és lányok nevelésével, erősítsék az MNDSZ-szervezeteket rátermett kommunista aktívákkal. A Központi Vezetőség 1955 novemberi határozata ismételten foglalkozik ezzel a kérdéssel és megállapítja, hogy *jobban kell támogatniuk a párt- és állami szerveknek az MNDSZ-t és mindenütt rendszeresen napirendre kell tűzni a nők között végzendő politikai munka feladatait.*

A határozat óta az MNDSZ pártirányítása rendszeresebbé vált és sok sikert eredményezett. A *Landler Jenő* Üzemi Vállalatnál, ahol a pártbizottság rendszeresen értékeli az MNDSZ munkáját, az agit.-prop. titkár pedig részt vesz a nőszövetség vezetőségi ülésein, a hetenként tartott nőfelelősi értekezleteken és személyesen segíti az MNDSZ-t, sikerült elérni, hogy

másfél éve nincs 100 százalékon alul teljesítő dolgozó nő.

A nők között megszilárdult a munkafegyelem, sikerrel folyik a *„Nők a tervért"*-mozgalom, és a termelésben élenjáró nőket felveszik tagjelöltnek is. A nemrégiben kiváló eredményt elért Béke-brigád két tagját, *Pfalcer Károlynét* és *Markó Károlynét* felvették tagjelöltnek.

A pártszervezetek támogatása nem szorítkozhat csak arra, hogy tanácsokat, instrukciókat adjon a nőszövetségnek. A *Központi Vezetőség* határozata arra is felhívja a figyelmet, hogy *fokozott gonddal kell törődni a nők sajátos problémáinak megoldásával.* Ezen a területen is javult az utóbbi időben a munka. A Landler Járóműjavítóban *Molnár István* alapszervezeti pártitkár hívta fel az MNDSZ vezetősége figyelmét arra, hogy az egyik elvtársnő hosszabb ideje beteg, látogassák meg, érdeklődjenek nincs-e szüksége valamilyen segítségre. A pártszervezet közbenjárásával helyezték el *Malcanek* elvtársnő gyermekét a bölcsődében is.

Nagy segítséget nyújtott a *Nyugati*-pályaudvaron *Bicskei* elvtársnak, a párt-végrehajtóbizottság titkárának kezdeményezése, aki megbeszélte a Nyugati 4-es áruda vezetőjével, hogy az üzletben állítsanak fel egy ládát, amelybe a vasutasnők *reggel egy cédulára felírva bedobják, mit kívánnak vásárolni és az árut előre elkészítve, becsomagolva munkaidő után átvehetik.* Kár, hogy ezt a nagyszerű kezdeményezést nem kellően propagálják és emiatt még igen kevesen veszik igénybe.

Más a helyzet azokon a szolgálati helyeken, ahol a pártszervezet keveset törődik az MNDSZ-szel, nem hajtja végre a Központi Vezetőség ezirányú határozatát. *Cegléd, Szob, Komárom* állomásokon és *Tokod Fatelitő Vállalatnál* még létre sem hozták az üzemi MNDSZ-t.

Ahol a pártszervezetek nem kísérik kellő figyelemmel az asszonyok problémáit, ott még ma is érvényre jut az a régi felfogás, amely lebecsüli a nők szerepét a termelésben, kétségbevonja a nők alkotmányunkban is lerögzített egyenjogúságát. A legtöbb helyen sikerült elérnünk a nők megbecsülését, azonban mégis

előfordul egyes helyeken a nők lebecsülése.

Az V. vasutasnap alkalmával élesen mutatta ezt a budapesti igazgatóság területén a jutalmazások összetétele. Nem egy szolgálati helyen a nőket háttérbe szorították. *A budapesti igazgatóság könyvelőségénél, ahol a dolgozók 75 százaléka és maga a vezető is nő, rendkívüli előléptetésben 14 férfi és mindössze 12 nő részesült.* A pénzjutalomnál még szomorúbb volt a helyzet. 35 férfi és öt nő részesült jutalomban.

A pártszervezetek fontos feladata, hogy harcoljon a női munka elismeréséért, segítse a nőket a vasút nagy feladatainak végrehajtásánál. Jó alkalom erre a Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség megalakulásának *10. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny segítése,* amely november 29-én kezdődött és jövő év március 8-ig, a nemzetközi nőnapig tart.

A pártszervezetek propagálják az ünnepi műszakot,

ismertessék az NDN szerepét a békeharcban. A műszak sikere elősegíti az MNDSZ-munka megjavulását, ugyanakkor nagyobb megbecsülést szerez a nődolgozóknak is.

A pártszervezetek támogatásával az eddiginél komolyabb sikereket érhetnek el az olvasókörök, gazdasszony-körök, ismeretterjesztő előadások. Az MNDSZ sokat segíthet a pártszervezetnek a pártvezetőségválasztás agitációjánál is, ha megfelelő támogatást kap.

A nők az elmúlt tíz év alatt tevékeny harcos építői lettek a szocializmusnak, munkájuk a vasúton is hozzájárult az elért sikerekhez. Segítsék pártszervezeteink az MNDSZ-t, mely a nők között végzett politikai munka további sikereinek záloga.

Horváth Józsefné,
a budapesti politikai osztály munkatársa

A jövő évi előkészületek jegyében

folyik már a munka a *Szolnoki Járóműjavító* kocsiosztályán. A november 19-i tervteljesítés, amelyről már beszámoltunk, lehetővé tette, hogy jövő évi tervünkre idejében felkészüljünk. Nem lesz könnyű dolgunk, mert 1956-os tervünk *30 százalékkal feszítettebb,* mint az ez évi. Hogy a jó tervteljesítést 1956-ban is biztosítsuk, már most megfelelő mennyiségű kocsit állítottunk munkába. Ezzel elérjük, hogy január 2-án már a napi előirányzott kocsik kimehetnek műhelyünkből.

Hogy a nagyobb feladatoknak meg tudjunk felelni, nagy átcsoportosítást hajtottunk végre a műhelyben. Most az a fontos, hogy a társosztályok el tudják látni a kocsiműhelyt anyaggal. Különösen a VIII. osztálytól várjuk folyamatosan a kerekeket, mert a kerékellátás körül szokott lenni a legtöbb baj. Reméljük, hogy erre a panaszra a jövő évben nem lesz ok. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

Már októberben

befejezte éves tervét *Veszprém-külső állomás,* amint a most összesített eredményekből kiderült. A *forgalmi szolgálat* évi tervteljesítésének időpontja november 25. A *kereskedelmi szolgálat augusztus 24-én* befejezte éves tervét. A két szakszolgálati ág teljesítményét összesítve, 79 napos tervteljesítési előny jön ki, vagyis az állomás *október 13-án* teljesítette éves tervét. *(Varga Lajos leveléből.)*

Nemzetközi ÉLET

A Szakszervezeti Világszövetség határozata a nemzetközi szövetségek feladatairól

Az elmúlt napokban összeült Prágában a Szakszervezeti Világszövetség elnöksége, hogy megvizsgálja a nemzetközi szövetségek munkáját és tapasztalatait. Az ülés fontos határozatokat hozott az SZVSZ nemzetközi szövetségeinek feladatairól.

A határozat felhívja a nemzetközi szövetségeket, hogy ebben az irányban törekedjenek további előhaladásra. Különösképpen aláhúzza az értekezlet határozata annak szükségességét, hogy a szövetségek hajtsák végre az SZVSZ irányelveit a kedvező nemzetközi helyzetben.

A határozat nagy jelentőséget tulajdonít a munkáltatók, a monopóliumok és a reakciós kormányok propagandatevékenysége leleplezésének.

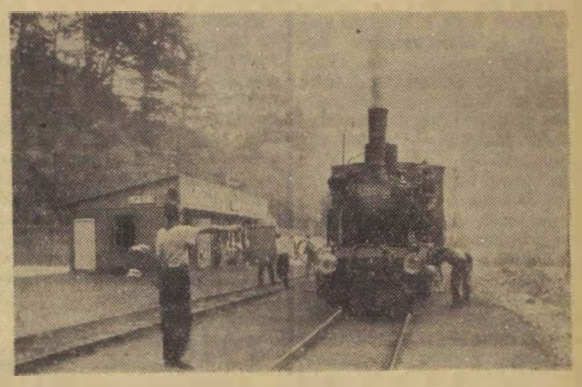
A szakszervezeteknek fáradhatatlanul támogatniok kell a dolgozóknak a szakszervezeti jogok védelméért és kiterjesztéséért folytatott harcát és azt, hogy elfogadják a szakszervezeti jogok alapokmányát, melyet az SZVSZ főtanácsa fogalmazott meg 1954 decemberében. Nagy figyelmet szentel a határozat annak, hogy a nemzetközi szövetségek állítsák munkájuk előterébe a nőmunkások problémáival, követeléseivel és harcaival való foglalkozást. Ez annál is fontosabb, mert a nemzetközi szövetségek igen tevékenyen támogathatják a dolgozó nők világkonferenciájának előkészületeit.

A KASSAI ÚTTÖRŐVASÚT

Írta: Eugen Vrba, a „Lokomotíva" szerkesztője

1955 tavaszán a Csermely festői völgyébe szakértők vezetésével a kassai és zólyomi vasúti szakiskola tanulóinak százai indultak a völgy megváltoztatására.

A kis patak melletti rét teljesen elvesztette vonzó erejét. Jöttek a kotrók, földnyesők, amelyek a völgy felszínét megbolygatták, jöttek a tehergépkocsik, melyek a salakköbméterek ezreit szállították ide és a patakot az erdő meredek oldalához szorították. Egyesek zsémbelődtek, hogy Kassa környékének utolsó csendes helyét durván megbolygatták, hogy a Csermely völgye veszít szépségéből, a vasút töltését, 30 000 köbméter földet fuvaroztak ide és 90 000 munkaórát teljesítettek önkéntes társadalmi brigádmunkában. Tízezer önkéntes brigádtag járult hozzá keze munkájával a mű elkészítéséhez. A kassai gyerekek szemében az „Előre" állomáson készenlétben álló vonat valóságos csoda. A mozdonyvezetőn kívül az egész vonatcsapat csupa gyerekekből áll. Az egyenruhában lévő fiúk és



Nemcsak elméletben, hanem gyakorlatban is kiválóan állják meg a helyüket a kassai úttörővasutasok.
(A Lokomotíva felv.)

vadászok aggódtak, hogy elkóborzik a vad.

De a fiatalok az építkezés helyén és Kassán úgy örültek, mint a kisgyerekek, akiknek szüleik kis mozdonyt, vonatkát vásárol. Az úttörők figyelemmel kísérték az építkezést. A legbuzgóbbak vezetőik elé azzal a kérelemmel álltak, hogy segíteni óhajtanak az építkezésnél és vasútjukon vonatvezetők, kalauzok és váltókezelők szeretnének lenni. Ők jól tudták, hogy a Csermely völgyet az öt kilométernél hosszabb Úttörő Vasút keskenynyomtávú pályája szeli majd át. A kezdetben zsémbelődők vasárnaponként, de munkanapokon is mind gyakrabban vitték ki gyermekeiket a völgybe és mutogatták, merre visz majd a gyermekvonat. Kassa város valamennyi dolgozója és gyermeke egyszeriben sajátjának érezte az úttörővasút építésének ügyét.

Amikor már álltak a felvételi épületek, a váltók, jelzők és a modern biztosító berendezés is működött, megjelentek a vágányokon a fiatal és felnőtt utasok szállítására átalakított vasúti kocsik és a gyermekvasút szükségleteinek megfelelően átalakított kis mozdony megkezdte a két kilométernél hosszabb pályarészen a próbameneteket.

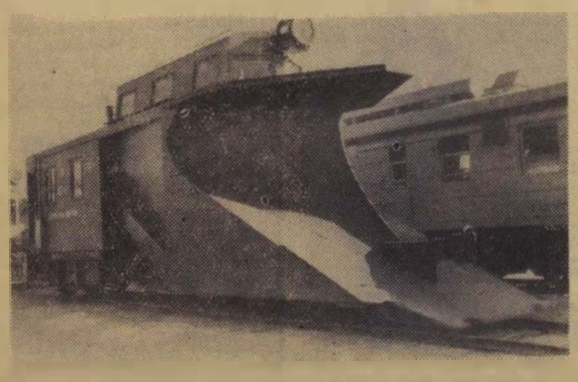
A próbamenetek jó eredménnyel végződtek, ami annál is kívánatosabb volt, mivel a vasútutánpótlási keret és a Kassai Vasút dolgozóinak vállalása úgy szólt, hogy a csehszlovák vasutasok napjának tiszteletére, 1955. szeptember 20-ra az új vasút első szakaszát a forgalom részére megnyitják.

Kassa város ezer és ezer dolgozója gyermekeivel és a környék dolgozói eljöttek az úttörővasút ünnepélyes megnyitásához. Eljöttek üdvözölni a példás vasútépítőket, a fiatalokat és felnőtteket azért, hogy rövid idő alatt felépítettek a vasút töltését, 30 000 köbméter földet fuvaroztak ide és 90 000 munkaórát teljesítettek önkéntes társadalmi brigádmunkában. Tízezer önkéntes brigádtag járult hozzá keze munkájával a mű elkészítéséhez. A kassai gyerekek szemében az „Előre" állomáson készenlétben álló vonat valóságos csoda. A mozdonyvezetőn kívül az egész vonatcsapat csupa gyerekekből áll. Az egyenruhában lévő fiúk és leányok a kassai gyerekek ideáljaivá váltak. Kundrát Lajos vonatmenesztő sípjával és vonatmenesztő tárcsájával először ad „szabad" jelzést az úttörővonatnak. A fiatal kalauzfiúk és leányok beszállnak a kocsikba és jegyvizsgáló fogóikkal lyukasztják a menetjegyeket. Ámbár a gyerekeknek ötéves korukig meg van engedve a díjmentes utazás, az idősebbek közül mégis akadnak „fekete utasok", akiket Kis Helén, Barica Edit, Kelcsik Lyuba és Miscsó István kalauzok a felnőttekhez illő komolysággal figyelmeztetnek és kioktatnak a „fekete utazás" meg nem engedett voltáról.

Ha mindeddig a kassai dolgozók nem ismerték jól a Csermely völgy minden sarkát, a gyerekvonat ablakaiból megismerik szépségeit és a gyerekekkel együtt örülnek az új élményeknek. A végcél — az Úttörő állomás — hasonló képet nyújt. Örömtől sugárzó arcok — még a felnőtteknél is — üdvözlik a gyermekvonatot. Egyesek még a jegypénztárnál, a fiatal pénztáros leánykáknál váltják jegyeiket. Pafcsuga Máriára örömmel gondolnak a gyerekek, mert gyorsan szolgáltatja ki a jegyeket és helyesen adja vissza a visszajáró pénzt.

Ezután minden nap a déli órától a késő esti órákig fuvarozza az úttörővonat az időseket és fiatalokat egyaránt és jó szolgálatokat tesz a közönségnek. Valamennyien, a nagyok és kicsinyek egyaránt örülnek. Most pedig még hálásabbak a Kassai Vasút dolgozóinak azért, hogy a gyermekvasút építésének szép gondolatát megvalósították, és a szovjet úttörővasutak mintájára ifjúságunknak a nevelés, játék és öröm szempontjából gyönyörű jövőt nyújtanak. Kassa úttörő fiai és leányai még hálásabbak lesznek, ha 1956. május 1-re a Csermely völgyben az úttörővasút második szakasza is elkészül.

A Szovjetunió vasutasai felkészülten várják a telet



„Taran"-típusú hóeke, amely több méter vastagságú hótorlasz áttörésére is alkalmas.
(Foto B. Rjabinyin)

MELLÉKVONALAINKON

„Az ezer völgy vidékének" vasútján (II.)

Pontos előjelentés — jó rakodási idő

Mióta *Ukk* rendelkező állomássá lépett elő, azóta nem hallani panaszt az előjelentésekre. Az állomást már többször megdicsérték a jó, pontos előjelentésekért. *Türje* állomást viszont a rakodási idő jó teljesítéséért illeti dicséret, feladásnál 112,3, leadásnál 126 százalékra teljesíti a rakodási időt. Igaz, *Szőllősi János* raktárnok kerékpárja állandó készenlétben van, ha a fél csak néhány percet is késik, már felpattan rá, s addig noszogatja a címzettet, amíg el nem küldi rakodó munkásait. Egy mondatban az állomás kérése: a szénszereléshez szállítószalagot kérnek, ezenkívül még egy vízdarut, mert a személyvonatok menetrendszerinti közlekedését akadályozza, hogy csak az állomás egyik végén tudnak vizet venni a mozdonyok.

Zalabér állomás munkája szinte egybeforrott a két nagy termelőszövetkezet, valamint az állami gazdaság munkájával. A kis állomásról egyedül burgonyából annyi indult már el, amennyi Budapest két népes kerületének a téli ellátásához elegendő lenne, nem is szólva a több száz vagon gyümölcsről. De a szállítás, a feladás zavartalan. Jó az együttműködés a mezőgazdasági szektorral, amit még az is erősített, hogy *Betyk—Vörösmező* a napokban megállóhelyet kapott.

Pókaszepetk sem dicsekedhetett még fennállása óta olyan forgalommal, mint az idei. Az állomás munkáján, mint érzékeny műszeren, le lehet mérni a helybeli termelőszövetkezet rohamos fejlődését. A szövetkezet részére a múlt hónapban 50 kocsi tégla érkezett, épül a kultúrház, épülnek az új gazdasági épületek. De természetesen nemcsak a leadás, hanem a feladás is nagymértékben megnőtt s ez okozza az állomásnak a legtöbb gondot. Ugyanis nincs málházójuk, a málházói teendőket is a váltóőröknek kell ellátni.

133 541 tonna — egy hónap alatt

A vonal élüzem-állomása *Zalaegerszeg*, az igazgatóság állomásai közötti versenyben már harmadik hónapja tartja az első helyet, ami ezen az állandóan fejlődő iparvidéken, a dunántúli olajtelepek hazájában mindenegyes vasutas dolgozótól fokozott teljesítményt követel. Zalaegerszeg is az idén érte el eddigi legnagyobb teljesítményét: olajból, bitumenből, műszénből 133 541 tonnát szállítottak el egyetlen hónap alatt, a tavalyi őszi forgalom legnagyobb havi teljesítménye 95 174 tonna volt.

A peron fölé most építenek tetőt s az állomás dolgozói már nagyon várják a munka befejezését. Mégpedig miért? „Ha meglesz a tető, szépen dekorálhatjuk a peront, idetehetjük a versenytáblát, a faliújságot, nem mossa le az eső" — hallottuk többektől a tervezgetést. De nagyobb szabású építkezésről is hírt kell adnunk: nemsokára átadják a csomópont dolgozóinak az új, 100 személyes öltöző és mosdó épületét.

A göcseji vonal végére érve, ismételten megállapíthatjuk: a fejlődés nem hagyja ki egyetlen vonalunkat sem s lassan elmossa a mellékvonal és a fővonal közötti különbséget.

Még a tél beállta előtt

A Szolnoki Járóműjavítóban 600 vattakabátot, 150 vattanadrágot és 122 télisapkát osztottak ki. Mégis sokan fázósan meg-megrázkódnak a testükhöz tapadó olajos ruhában. Mi ennek az oka.

Baj van a védőruha elosztással.

Előfordult, hogy a dolgozó fejébe nyomtak egy meleg sapkát és ezzel el volt intézve a meleg ruhával való ellátása. Igaza van a munkásellátási osztály vezetőjének, Magyarosi elvtársnak, hogy akad olyan ember, aki jogtalanul jutott téli ruházathoz, de ettől még nem lesz melegük azoknak, akik most is vékony ruhában dolgoznak a szabadban. Jó lenne, ha a 7. D. I. osztály végre engedélyezné a még szükséges és kért meleg holmik beszerzését.

Több éve vajudik üzemünk tetőzetének a rendbehozatala. A vállalat vezetősége nagy összegeket fordít erre a célra. Az elmúlt évben 401 000 forintot, 1955-ben 637 000 forintot, a jövő évre 240 000 forintot tervezett. Ezekután joggal kérdezhetjük, hogy miért lyukas mégis a tető,

miért csurog a víz a dolgozók nyakába?

Azért, mert a MÁV Magasépítési Főnökségnek harmadrendű a járóműjavítói szerelőcsarnokok tetőinek megjavítása. Gondolják csak el, milyen érzés víztócsában állva dolgozni, kocsikat emelni, hegesztőinknek elektromossággal dolgozni. Itt az ideje, hogy végetvessenek felelőtlen ígérgetéseiknek és a december 15-re vállalt határidőt szigorúan betartsák.

Fontos, hogy a műszaki vezetők, brigádvezetők és minden dolgozó felkészülten várja a telet. Az elmúlt évek téli időszakának tanulsága alapján, — mielőtt a hó betakarna mindent — azokat a kintlévő anyagokat, amelyekre szükségünk lehet, például hordrugóhevederek, csapszegek, fékalkatrészek, csavarok, szegecsek, csavarvázak és faanyagok, válogassuk ki és tegyük olyan helyre, ahol védve vannak az időjárás viszontagságaitól.

Ebben az évben pártunk Központi Vezetőségének határozata nyomán egy sor olyan intézkedés született, amely munkánkat megkönnyíti, elő egészségünket. Ha az említett hibákat is megszüntetjük — melyek egyesek hanyagságából adódnak —, ha jó gazda módjára rendet teremtünk munkahelyünkön, akkor bizonyos, hogy a nehéz téli viszonyok között is túlteljesítjük tervünket.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító ÜV

A tízéves „Szocialista Vasútért" ünnepe

Közel öt évtizedet jelez ugyan az évfolyamszám újságunk címlapján, azokkal az esztendőkkel együtt, amelyek a magyar vasutas sajtó múltjába nyúlnak vissza, a „*Szocialista Vasútért*" megjelenését azonban tulajdonképpen attól az időtől számítjuk, amikor a felszabadulás után először szólalt meg szabadon a magyar vasutas dolgozók hangja.

Tíz esztendeje annak, hogy a szovjet hadsereg által hozott felszabadulás és az újjáépítés első sikeres éve után a közlekedés dolgozói úgy érezték, hogy most már további munkájukat segítő harcos sajtóorgánumra van szükségük. És 1945. decemberében megjelent a „*Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja*", amelynek munkáját a hajósok kiválása után a „*Közlekedés*", majd a „*Szocialista Vasútért*" folytatta.

A jubileumi ünnepség

Az évforduló alkalmából december 10-én bensőséges ünnepségre gyűltek össze a „*Szocialista Vasútért*" szerkesztőségének dolgozói a szakszervezet tanácstermében. A szűkkörű ünnepség azonban országos jelentőségűvé szélesedett azáltal, hogy megjelentek azon a vasút mozgalmi és szakvezetői, a szerkesztőbizottság tagjai és a lap olvasói, a vasutas dolgozók közül is többen.

Gulyás János elvtárs, felelős szerkesztő megnyitóbeszédében rámutatott, hogy tíz év nem hosszú idő, mégis alkalmas arra, hogy megálljunk egy pillanatra, számot vessünk az eddigi munkával és új feladatokat szabjunk a legközelebbi időkre. A szerkesztőség kollektívája mindenkor igyekezett a szocialista, kommunista sajtó ismérvei szerint szerkeszteni az újságot. Lapunk még meglevő fogyatékosságai ellenére a tíz év alatt egyre inkább a dolgozók újságjává vált, amelyet bátran felkeresheznek panaszaikkal, javaslataikkal, észrevételeikkel. A vasút politikai főosztály, a szakszervezet és a szakvonali vezetők segítségével állandóan fejlődött az újság és ha nem is volt töretlen a fejlődés az elvi-politikai színvonal emelésében, mégis elmondhatjuk, hogy az elmúlt tíz esztendő munkája eredményes volt.

Gáspár Sándor elvtárs, a szakszervezet elnöke mondotta el ezután ünnepi beszédét, majd átadta a szakszervezet emléklapját. (A beszédet az első oldalon, lapunk vezető helyén közöljük.)



Az ünnepségen részvevők egy csoportja. (Kovács Géza felv.)

Bognár elvtárs üdvözlő beszéde

Ezután *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője üdvözölte a jubiláló újságot. Megállapította, hogy a „*Szocialista Vasútért*" szervező, nevelő tevékenysége sok segítséget nyújtott a vasutas pártszervezeteknek, a kommunistáknak a párt politikájának megvalósításához, különösen azóta, hogy a vasút politikai főosztály felelős a lap irányításáért. A lap hangja az eltelt tíz év alatt néha bátortalan, tétova volt, de mindig jószándékú, segíteni akaró. A jövőben alkalmazza a lap sokkal erőteljesebben a bátor, kritikai hangot. A lap eddigi munkája hozzájárult a pártszervezetek megszilárdításához. Ahhoz, hogy a „*Szocialista Vasútért*" még jobban betölthesse nevelő, szervező feladatát, az eddiginél bátrabban, harcosabban kell kiállnia a párt márciusi határozatának, a párt politikájának megvalósításáért.

Végezetül *Bognár* elvtárs erőt, egészséget kívánt ehhez a munkához a szerkesztőknek, munkatársaknak, az adminisztratív dolgozóknak, majd a lapnak a vasutas dolgozók érdekében kifejtett tevékenysége elismeréséül átnyújtotta a politikai főosztály által adományozott emléklapot, melyet Gulyás elvtárs vett át.

Kitüntetések, jutalmazások

Csanádi György elvtárs, vezérigazgató elismerő szavakkal emlékezett meg a lap munkájáról. Mint a vasút vezetője, maga is sok hasznos értesülést, tájékozódást merít belőle, másrészt nagy segítséget kap vezetői munkájához azoknak a cikkeknek révén, amelyek a súlyponti problémákat, a versenymozgalom célkitűzéseit állandóan napirenden tartják és sokoldalúan, agitatív módon, egyúttal olvasmányosan, szórakoztatóan dolgozzák fel. Éppen ezért minden hétfőn nagy érdeklődéssel várja a lap megjelenését. A technika fejlesztésének fontosságáról beszélt ezután. Megemlítette azokat az eredményeket, amelyeket a vasút a műszaki fejlesztésben elért, majd rámutatott, hogy amiként a vasúton a fejlett technika csak élettelen anyag, a technikát okosan, jól felhasználó szakemberek képzett, lelkes vasutasok nélkül, úgy az újságnál is a dolgozókon múlik a betűk megelevenítése.

— A „Szocialista Vasútért" szerkesztői, munkatársai megfelelnek ennek a hivatásuknak — mondotta Csanádi elvtárs — éppen ezért örömmel teszek eleget annak a feladatomnak, mint a miniszter elvtárs, mint a magam nevében, hogy kitüntetéseket és jutalmakat nyújtsak át a lap dolgozóinak.

Az ünnepség részvevőinek tapsa közben elsőnek *Gulyás János* elvtárs, felelős szerkesztőnek nyújtotta át a „*Kiváló vasutas*" kitüntetést. Meleg ünneplésben részesítették a jelenlevők *Szelecsényi István* elvtársat, aki mint a lapnak megjelenésétől kezdve szerkesztője és lelkes fejlesztője részesült jutalomban. Ezután a szerkesztőség belső munkatársainak a Minisztertanács által adományozott „*Kiváló dolgozó*" jelvényt, illetve pénzjutalmakat, kinevezéseket nyújtott át Csanádi elvtárs.

Gulyás elvtárs, a lap régi, legeredményesebben dolgozó tudósítóinak, levelezőinek, külső munkatársainak pénzjutalmakat, könyvjutalmakat adott át.

A szerkesztőség dolgozói nevében *Szelecsényi* elvtárs mondott köszönetet a kitüntetésekért, s a jutalmakért.

•

A jubileum alkalmával szerkesztőségünket számosan keresték fel jókívánságaikkal, üdvözlő távirataikkal. Megemlékezett az évfordulóról a *Szabad Nép* és a *Népszava* is. Az üdvözlésekért és a jókívánságokért a szerkesztőség ezúton mond köszönetet.

EGYÜTT A NYÁJAS OLVASÓKKAL

Ilyenkor, decemberi reggelen ólmos szürkeség uralkodik a vonat-fülkében, míg a vonat az üvegcsarnok alatt áll. Egyszeriben ömlik el a fülkén a nappali fény, amikor a vonat kigördül a Keleti pályaudvar csarnoka alól és a néma utasok felélénkülnek, előveszik újságjaikat, könyveiket.

A fülkében mind a hat helyet vasutasok foglalják el. Az egyik bozontos ősz hajú, az ülés mellett felakasztott vasutasbunda fehér szőrméjébe fúrja fejét és körülményesen elhelyezkedik a párnás ülésen, hosszú alvásra rendezkedik be. A többiek olvasni kezdenek. Az egyik a „Szabad Népet", a másik a „Képes Sportot", a harmadik újságpapírba burkolt könyvet nyit fel, a negyedik a „Szocialista Vasútért"-ot kezdi olvasni élénk érdeklődéssel, az első oldal első cikkétől becsületesen sorjában, ahogy a szerkesztők a cikkeket a lapban elhelyezték. Ő a legjobb típusa az újságolvasóknak. Nemcsak átlapozza az újságot, nemcsak a címeket futja át unatkozó tekintettel, mozdulatlan arccal, hanem kikéri jussát az egész újságból, elejétől a végéig olvassa. Nyájas olvasónk 35 és 40 év közötti magas férfi, parolija kék színű és három tompult fényű csillag tudósít rangjáról.

Az újságíró őt figyeli, lapja olvasóját, szeretne szóba elegyedni vele, megtudni véleményét a tíz éves évfordulóját ünneplő újságról.

Amikor olvasónk a vezércikk végéhez ér, lélegzetnyi szünetet tart. Ezt az alkalmat ragadom meg.

— Kedves intéző elvtárs — fordulok a velem szemben ülő olvasónkhoz —, ön rendszeresen olvassa a vasutas újságot?

Csodálkozással bizalmatlanul néz rám. Arckifejezése ezt mondja: mi közöd hozzá. De azért udvarias.

— Igen. Mindig elolvasom.

— S ha szabadna érdeklődnöm, hogy tetszik önnek az újság?

— Szeretem — mondja egyszerűen és rosszaló pillantást lövell felém, mintha azt mondaná, de most már elég legyen a kérdezősködésből, olvasni akarok.

Az újságíró nem éri be ennyivel. Tovább faggatja áldozatát.

— Mi jót és mi rosszat találsz a lapban?

Olvasónk megkésetten válaszol:

— Újságolvasó ember vagyok. A Szabad Népben, a Népszavában és a többi lapokban is mindig a vasútról, a vasutasok életéről szóló tudósításokat keresem. Örülök, ha akár egy aprócska hírt találok a vasútról. A Szocialista Vasútértban pedig elejétől végig arról olvasok, ami a legjobban érdekel, a vasútról, a vasutasokról.

Az ablaknál ülő szőke bajuszos fiatalember térdére fekteti újságpapírossal védett könyvét, bekapcsolódik a beszélgetésbe.

— Én is csak jót mondhatok a lapról. Nekem az tetszik benne, hogy a központban szerkesztik, mégis a dolgozókhoz szól, a különböző szolgálati helyek életét eleveníti. Nagyon helyes az a kezdeményezése az újságnak, hogy a kis szolgálati helyekkel is foglalkozik. Ez teszi igazán országossá a lapot. Én csak azt kifogásolom, hogy nem eleget és nem elég kemányen bírál. Pedig volna mit...

— Okos dolog, hogy keresztrejtvény van a lapban — szólal meg csendesen a mellettünk ülő markáns arcú vasutas, aki a Képes Sportban volt elmerülve. — És az is jó, hogy rendszeresen közölnek sporttudósításokat. Azt hiszem, még olvasmányosabb lenne a lap, ha több tárca, novella lenne benne.

A negyedik vasutas is elmondja a véleményét.

— Régi olvasója vagyok a lapnak. Immár tíz éve. Van nekem egy tíz éves kisfiam, egyidős az újsággal. Hétfő esténként kikutatja a zsebemet és elveszi az újságot. Ha véletlenül az irodában felejtem a lapot, súlyos szemrehányást kapok tőle. Őt főleg a technikai kérdések izgatják. Vasutas lesz belőle, talán mérnök, ha sikerül. Egyébként a feleségem is olvassa az újságot. Még több műszaki újdonságot kellene közölni a lapnak, meg jó újításokat. A vasutasokat az nagyon érdekli. Én a magam részéről szívesen venném, ha horgászhírek, meg bélyeggyűjtőknek szóló rovat is lenne. A feleségem pedig szabásmintákat szeretne, meg sütemény-recepteket.

Ezen aztán vita kerekedik. Nem könnyű a helyzete az újságnak. A legfőbb feladata a dolgozók nevelése, mozgósítása, ezt a célt kell szolgálnia elsősorban. Nem elégíthet ki minden személyre szóló igényt. A horgászoknak, a bélyeggyűjtőknek is megvan a saját lapjuk, az asszonyok is megtalálják, amire kíváncsiak a megfelelő folyóiratokban — így az egyik.

— De igenis, figyeljen fel a lap a személyes igényekre — így a másik.

Oly heves a vita, hogy felébred a sarokban horkoló őszhajú vasutas is. Pislogva körülnéz, hallgatja a vitatkozókat. Egy idő után ő is megszólal.

— Én eddig nemigen olvastam ezt a lapot. De ha egy újságról ilyen hevesen vitatkoznak, akkor azt érdemes olvasni.

Zoltán Dezső

Az olvasók üdvözlik lapunkat

Számos kedves üdvözletet kapott szerkesztőségünk a „Szocialista Vasútért" megjelenésének tizedik évfordulóján. Ezekből közlünk néhányat.

„Az emberek szeretettel emlékeznek meg egy-egy kedves hozzátartozójuk születésnapjáról. Jókívánságaikat fejezik ki, isznak egészségükre. Ilyen kedves hozzátartozónk a „Szocialista Vasútért".

Mi, a szegedi igazgatóság dolgozói, szívünk igaz melegével köszöntjük a vasutasok lapját. Köszöntjük, mert az eltelt tíz esztendő alatt sokat segített szakmai írásaival, tárgyilagos bírálataival, tudósításaival. Kérjük, hogy legyen továbbra is harcos szószólója a vasutasok ügyének. Nyújtson segítséget a soronkövetkező nehéz feladatok megoldásához, az 1956-os tervév sikeres megvalósításához.

Kívánunk a jubiláló újságnak sok sikert és a szerkesztőség valamennyi dolgozójának erőt, egészséget. A szegedi igazgatóság dolgozói nevében:

SZILÁDI SÁNDOR"

„Tíz esztendeje segíti munkánkat, harcol a dolgozók jogos követeléseiért a „Szocialista Vasútért". Ezért üdvözöljük most szeretettel a mi újságunkat, fennállásának tizedik évfordulóján.

Kérjük, hogy a jövőben még harcosabb bírálataival, a helyes munkamódszerek fokozottabb ismertetésével segítse munkánkat.

Sok sikert kíván a lap dolgozóinak a pécsi igazgatóság dolgozói nevében

VÁRNAI LÁSZLÓ"

„Szajol állomás dolgozói nevében szeretettel köszöntöm a „Szocialista Vasútért" c. lapot megjelenésének tizedik évfordulója alkalmából és további eredményekben gazdag munkát kívánok.

NYIRFA JÓZSEF"

Tízéves a Szocialista Vasútért



— Nagyra nő, kisfiam!

A társadalombiztosítási tanácsválasztások eddigi tapasztalatait tárgyalta a szakszervezet elnöksége

A szakszervezeti vezetőségválasztások második, jelentős lépése a társadalombiztosítási tanácsok megválasztása. A társadalombiztosítási tanácsok munkájában tükröződik leginkább a dolgozókról való gondoskodás, érthető tehát, hogy a TT-választásokat a legtöbb helyen élénk érdeklődés kísérte. A választások jelentőségét húzza alá az a tény is, hogy a Vasutas Dolgozók Szakszervezete legutóbbi elnökségi ülésén foglalkozott a választások eddigi tapasztalataival és vizsgálta, hogy a jövőben lezajló választásokhoz milyen értelemben kell segítséget nyújtani.

A beszámoló, amelyet *Rácz Kálmán* elvtárs, a társadalombiztosítási osztály vezetője tartott, megállapította, hogy a választások eddigi legfontosabb tapasztalata: *a dolgozók és a küldöttek ott mutattak a legnagyobb érdeklődést a választás iránt, ahol megfelelő volt az előkészítés, s a beszámoló a társadalombiztosítási munka minden ágazatával úgy foglalkozott, hogy példákkal, adatokkal világította meg a TT munkáját.*

Messzemenő segítségnyújtás

Az eddigi választások általában ott sikerültek a legjobban, ahol a pártszervezetek és a szakvezetés a legmesszebbmenő segítséget adta. A segítségnyújtás leginkább *Budapest, Pécs és Debrecen* területen érvényesült, a választásokat itt bonyolították le ütemterv szerint. Pécs területén már december 10-ig befejezték a választásokat. A jó munkának alapot adott az is, hogy az üzemi bizottsági vezetőségválasztások is itt zajlottak le a legszervezettebben. Debrecen területen is — két kivétellel — megtörténtek a TT-választások. Itt a jó munkában jelentős része volt az igazgatóság politikai osztályának, valamint a társadalmi aktívák széleskörű bevonásának.

Ahol azonban a politikai és társadalmi segítségnyújtás nem volt elég erős, ott már a választások ütemtervének betartásában is eltolódások mutatkoztak. A szakszervezet elnökségének októberi határozata értelmében december 15-ig 277 tanácsot kellett volna megválasztani, azonban csak 210-et választottak meg. A szombathelyi és a szegedi területen tartották be legkevésbé a határidőket. Szombathelyen eddig az időpontig 27 TT közül csak 14-et, Szegeden 38-ból 16-ot választottak meg. A szombathelyi és a szegedi területi bizottságok elnökei nem helyeztek kellő súlyt az ütemterv betartására, s általában a választási munkát nagyrészt a területi szakellenőrökre bízták, akik nem tudtak elegendő időt fordítani a választások előkészítésére.

Ahol csalással akarták leplezni a hibákat

Az előkészítés hiánya sok helyen megmutatkozott abban is, hogy a választást a küldöttgyűlés határozatképtelensége miatt el kellett halasztani. Kelenföldön például a küldöttek kétharmad része sem jelent meg. A választási munka hiányosságait az üzemi bizottságok néhol leplezni igyekeztek. Így Budapest—Vágóhíd állomás és az Utaselláló 19-es részlegének üzemi bizottsága azt jelentette, hogy a TT-választást megtartották, azonban kiderült, hogy ez nem felel meg a valóságnak. Tanulsága végül az eddigi választásoknak, hogy a dolgozók érdeklődését növelte az üzemorvos jelenléte és hozzászólása a választási gyűlésen.

Rácz elvtárs azzal fejezte be beszámolóját, hogy a további választások során az üzemi bizottságok, a területi bizottságok az eddiginél alaposabban, lelkiismeretesebben foglalkozzanak a küldöttgyűlések előkészítésével. A legfontosabb lépés, hogy a megválasztott TT-tagok képzésére mielőbb megindítsák az esti tanfolyamokat, s ugyancsak fokozzák a szakellenőrök képzettségét.

A TT és az ÜB munkája egységes egész

A hozzászólások során *Gróf József* elvtárs, a budapesti területi bizottság elnöke bírálta a választási beszámolókat. Mint mondotta, a beszámolók nem mutattak rá elég erőteljesen, hogy a TT munkája mennyire szerves része az üzemi bizottság egész munkájának, s hogy a jól vezetett társadalombiztosítási munka milyen segítséget nyújt a vasútnak és egész népgazdaságunknak. Amikor egyes üzemi bizottságok igyekeztek félrevezetni a területi bizottságot a TT-választás megtartásáról, voltaképpen az egész tagságot csapták be, mert a TT munkájának minden vonatkozásban a dolgozók érdekeit kell képviselni. Abban, hogy a mozgósítás, a választások előkészítése sok helyen nem volt elég eredményes, a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya is hibáztatható, mert munkatársai nem kapcsolódtak be időben az előkészítés munkájába. Ennek ellenére elmondható, hogy a választásokon jól érvényesült a szakszervezeti demokrácia, sok helyen vita alakult ki a jelölések felett.

Feleki Pál elvtárs, a szakszervezet titkára szóvátette, hogy a TT-választások ütemtervének eltolódása zavarja a sportköri és a kultúrvezetőségválasztásokat, sőt — miután ezeknek időpontját is későbbre kell tenni — esetleg a pártvezetőségi választásokra is hatással lesz.

Gáspár Sándor elvtárs, a szakszervezet elnöke szólt hozzá végül. Megállapította, hogy a TT-választások a legtöbb helyen a dolgozók széleskörű érdeklődésével találkoztak, s ez arra figyelmeztet a szakszervezet társadalombiztosítási osztályát, valamint a területi bizottságokat, hogy a jövőben még nagyobb gonddal foglalkozzanak a TT-k működésével. A szakszervezet egyes osztályainak vezetői — mondotta — elvárják, hogy a hibák miatt a társadalombiztosítási osztály gyakoroljon önbírálatot, nem látják azonban, hogy a társadalombiztosítás munkája nem csupán ennek az osztálynak, hanem az egész szakszervezeti apparátusnak a feladata. Az egyes osztályok munkatársainak legfőbb hibája az volt, hogy nem időben közölték észrevételeiket a társadalombiztosítási osztállyal, s menet közben nem adtak megfelelő segítséget a választásokhoz. Igaz viszont, hogy az osztálynak is jobban kellett volna igényelnie a szakszervezet többi osztályának a segítségét, s azon kell lennie, hogy a további munkában ezt pótolja.

A felszólalásokra *Rácz* elvtárs adta meg a választ.

A harc meghozza gyümölcsét

— A Központi Vezetőség határozatáért —

A Központi Vezetőség határozata a technika fejlesztéséről nagy visszhangra talált a *Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalat* dolgozói között is. A munkások röpgyűléseken beszélték meg a műszaki fejlesztés terveit és számos fizikai és műszaki dolgozó tett javaslatot a technika fejlesztésére.

Az üzem dolgozói 389 újítási javaslatot nyújtottak be az év folyamán, melyből 152 újítást már a gyakorlatban alkalmaznak. Az egyik legjelentősebb újítás *G. Kiss József* elvtárs a Gjo. sorozatú *hűtőkocsik jégmedencéjének hegesztés helyett csavarozással történő összeállítására.* Az előzetes számítások alapján a kocsiosztály dolgozójának újítása évi 28 000 forint megtakarítást eredményez és ugyanakkor megkönnyíti a fizikai munkát is. Nagyon jelentős *Szentirmai* elvtársnak, a villamos-motorszerelő részleg dolgozójának kezdeményezése, amely lehetővé teszi *a 220 voltos villamosmotorok átalakítását 330 voltra áttekercselés nélkül.* Eddig 12 motornál használták fel Szentirmai elvtárs átkapcsolásos újítását és a megtakarítás 35 840 forint.

Igen ötletes *Lépő Ferenc* minőségi ellenőr újítása, amely *a tűz- és burokcsövek hegesztését oldotta meg egy forgatószerkezet segítségével* s így az eddigi szakaszos hegesztés folyamatossá vált. Az újítás nemcsak meggyorsítja a munkát, hanem a minőséget is tökéletesebbé teszi.

A műszaki fejlesztés azonban nemcsak az újítók ügye. *Fekete* elvtárs, a mozdonyosztály vezetője elmondta például, hogy számos intézkedést tettek a VI. osztály munkájának korszerűsítése érdekében. Az Északi Járműjavítónál új alkatrészkifőzőt rendeltek, amelynek üzembehelyezése jelentősen elősegíti az önköltségcsökkentést. Eddig a leszerelt mozdonyalkatrészeket mintegy 300 méterre kellett szállítani, s ugyanakkor a munka is lassúbb volt, mert a meglévő kifőzőberendezés már korszerűtlen. *Az új gép beállításával 80 százalékkal csökken majd a szállítási költség és meggyorsul a munka.*

A mozdonykazánok víznyomáspróbája eddig kézi szivattyúkkal történt és négy ember munkáját vette igénybe. A jövő év elején nagyteljesítményű motorszivattyúval végzik majd ezt a munkát.

1956-ban *bevezetik a javítások zártciklusú munkafolyamatát is.* Az egész mozdonyosztályt átrendezik és különböző termelési egységeket hoznak létre. A leszerelő részleghez olyan gépeket állítanak be, amelyek alkalmasak a nagyobb munkadarabok megmunkálására. A szakmunkásokat pedig úgy csoportosítják részlegenkint, hogy a nagyobb javítási munkafolyamatokat egyszerre végezhessék el. A zártciklusú termelési folyamat jelentősége tehát abban áll, hogy *az alkatrészek szállításának útvonalát a lehető legminimálisabbra csökkentik, a gépeket, s a munkásokat pedig úgy csoportosítják, hogy a munka zökkenőmentes, folyamatos legyen.* Ez az eljárás jelentősen emeli a munka termelékenységét és elősegíti az önköltség csökkentését.

A Landler Járműjavító dolgozói lelkesen harcolnak a párthatározat végrehajtásáért, s hogy ez a harc meghozza gyümölcsét, az már látszik eddigi eredményeikből is.

Varga Pál

KÉT ÉVE AZ ÉLVONALBAN



Sátoraljaújhely állomás létszámába tartozó Szabados István ellenőr, kétszeresen kitüntetett élenjáró dolgozó, már két esztendeje élszínten teljesíti tervét és országos első a tehervonatvezetők között.

(Kovács Géza felv.)

Bevált az első kollektív szerződés a forgalmi szakszolgálatnál

Debrecen állomás dolgozóit, vezetőit és üzemi bizottságát érte az a megtiszteltetés, hogy *a forgalmi szakszolgálat első kollektív szerződését* megkötheték. A debreceniek kezdeményezése *úttörő vállalkozás*, hiszen az első kollektív szerződés tapasztalataitól, sikeres végrehajtásától függ, hogy a termelékenység fokozásának, a dolgozókról való gondoskodásnak, a munkafegyelem megszilárdításának ez a hatékony rendszere kiszélesedik-e a forgalmi szakszolgálatnál, azaz: kötnek-e a jövőben más állomásokon is kollektív szerződést a debreceniek sikerén felbuzdulva.

Az első állomási kollektív szerződés tanulságai

Az eddigi tapasztalatok alapján megállapíthatjuk: a kollektív szerződés lendületet adott a debrecenieknek a termelés fokozására, ösztönzést a munka minőségének megjavítására, ráirányította figyelmüket a balesetmentes szolgálatra, a munkafegyelem megszilárdítására és a dolgozókról való fokozottabb gondoskodásra. *A kollektív szerződés bevezetése tehát sikerrel járt*, mert bebizonyosodott, hogy hasznosan alkalmazható a forgalmi szakszolgálatnál is, miként a műhelyi szolgálatnál.

Debrecen állomás szakvezetésének és üzemi bizottságának negyedévenként megtartott beszámolóiból, a területi bizottság és a szakszervezet központja bér- és termelési osztályának az ellenőrzések során tett megállapításaiból kitűnik, hogy a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségeket mind az üzemi bizottság, mind pedig a szakvezetés, ha nem is teljes egészében, de *végrehajtotta.* Az állomás dolgozói hálásak azért, hogy kollektív szerződésük van, mert a szerződés értelmében az ÜB és a szakvezetés már több olyan kívánságukat teljesítette, amelyekért azelőtt hosszú időn keresztül harcolni kellett. Így például megtörtént az elmaradt illetmény- és védőruhák kiosztása, a szolgálati helyiségekbe több felszerelést kaptak, illetményeik kifizetése pontosan történik, a különböző szakvizsgákra való előkészítés megjavult stb.

Eredmények

A kollektív szerződés fokozta a munka termelékenységét is. A harmadik negyedévben ugyan, bár a dolgozók vállalták az élüzem-szint elérését, ezt két tényezőnél, a fajlagos kocsimozgatásnál és a tehervonatok átlagos terhelésénél nem teljesítették, a többi szintet azonban elérték vagy túl is teljesítették. A kollektív szerződés megkötése óta *fokozatosan javul az állomáson a munkafegyelem is.* Mutatja ezt több más között az, hogy amíg tavaly a harmadik negyedévben 22 fő 36 napot mulasztott igazolatlanul, az idén már csak 17 fő szerepelt az igazolatlanul mulasztók között 28 nappal, ugyanebben az időszakban. A szakoktatásra, a tapasztalatcserékre vonatkozó vállalásokat is maradéktalanul teljesítették, illetve túlteljesítették.

Amin még javítani kell

Nem ilyen kedvező a helyzet a szerződés munkavédelmi pontjainak a betartásánál. A vállalt munkavédelmi kötelezettségek teljesítése *nem kielégítő.* Felelősség terheli ezért az üzemi bizottság vezetőségét, de a szakvezetést is, mert nem harcoltak kellő erővel a vállalások teljesítése érdekében. De felelősek a felsőbb szakvonali vezetők is, mert nem törődtek vele a szükséges mértékben, miként történik az állomás kollektív szerződésének végrehajtása. Az igazgatóság II. osztálya mindenesetre vállalta, hogy a szerződés hét munkavédelmi pontját december 31-ig megvalósítja. Egy pont teljesítésére az ÜB részéről ugyancsak most kerül sor.

A munkásellátási vállalásokat, egy kivételével, valamennyi pontban teljesítették. A nem teljesített pont azonban elég súlyosan érinti a dolgozókat, mert arról van szó, hogy nem tudják bölcsődébe adni gyermekeiket, holott a bölcsőde felállítására az üzemi bizottság kötelezettséget vállalt. Kilátás van azonban rá, hogy ez a vállalás a jövő év elején teljesedésbe megy. *Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a vonatkísérők pihenőjét egyelőre csak részben biztosították.*

Még valamit a kollektív szerződés negyedévi beszámolóiról. Legutóbb a beszámolók nem voltak kifogástalanok, mert úgy *Kálmán* elvtárs ÜB-elnök, mint *Laczkó* elvtárs, állomásfőnök, az utolsó napokra hagyták beszámolójuk összeállítását, így azokat bizonyos fokú kapkodás jellemezte, ennélfogva nem nyújtottak teljes képet a kollektív szerződés végrehajtásáról. A jövőben a beszámolók összeállítására nagyobb gondot kell fordítaniok. Szükséges még, hogy a jövőben a felsőbb vezetők is jobban segítsék a dolgozókat, valamint a szakszervezeti és az állomási szakvezetőket vállalásaik teljesítésében, mert rossz fényt vet rájuk, hogy ugyanakkor, amikor a dolgozók becsülettel teljesítik a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségeiket, a felsőbb vezetőktől kevés segítséget kapnak, vagy egyáltalán nem kapnak.

125 000 tonna túlsúlyra még 35 000 tonna túlsúly

Ezt határozták el Pécsbánya rendező-pályaudvar dolgozói. Terhelési tervüket ugyanis már december 1-re teljesítették 125 000 tonna túlsúly továbbításával. A 35 000 tonna túlsúlyt az év hátralevő részében akarják teljesíteni. Fajlagos kocsimozdítási tervüket december 8-ra, kocsitartózkodási tervüket pedig november 30-ra fejezték be. Fajlagos kocsimozgatási tervük idő előtti teljesítésével *41 000 forint megtakarítást* értek el. Ez az összeg december hátralevő idejére fedezi a kocsirendezésnél jelentkező vontatási és személyzeti költségeket. *(Sólyomvári János leveléből.)*

ELSŐ AZ EXPORT...

(Tanmese — nagyoknak is)

Úgy kezdődött, hogy a TERIMPEX egyik mérges embere december 9-én a reggeli órákban — széltől vörösre csípett orral — beállított Kőbánya teherpályaudvaron a kereskedelmi főnökségre és három kocsi kiállítását sürgette exportalma részére. A mérges ember azt is elmondta, hogy a cég Hegyeshalom átmenettel kívánja a küldeményt továbbítani. Hogy, hogy nem, pillanatok alatt előkerült három „jóképű" ÖBB kocsi... A többi aztán ment, mint a karikacsapás...

A baj akkor kezdődött, amikor a TERIMPEX — ellentétben piros orrú képviselőjével — Szob átmenettel Trelleborg rendeltetéssel állította ki a fuvarokmányokat. Ám legyen... — mondták kórusban Kőbánya teheren. Aztán egyik lökés következett és máris hosszú elnyújtott „fék auf"-ot fütyült a Rákosrendezőre induló vonat mozdonya. Meg is érkeztek.

Első az export! mondták a rendezőiek és a kocsik soronkívül kerültek be az első szobi induló vonatba. Indulás előtt néhány perccel riadt hang rezegtette meg a telefonkagyló membránját és rendelkezett: Álljon meg a menet, az almák nem mehetnek ÖBB-kocsiban — ezért, meg ezért — Szob átmenetre, hanem azokat Budapest—Ferencváros állomásra kell küldeni, ahonnan mégis csak Hegyeshalom átmenettel Hamburg kikötőbe továbbítják. Azt már nem mondta, de feltételezhető, hogy egy nagy tengeri hajó kapitánya az egyik hamburgi matrózcsárda csapszékében türelmetlenül várja már az almarakományt, idegesen rágva füsttől sárgult odvas fogai közt a pipáját, miközben megmaradt félszemével Kőbánya felé tekintget.

Sebaj! Első az export! — mondták ismét a rákosrendezőiek és néhány lökés után a kocsik bele is kerültek a 3165. számú ferencvárosi gyorstehervonatba. No végre... szusszant egyet a kocsimester és mint aki jól végezte dolgát, félrecsapta fején a huszársapkát.

Igen ám, csak az az átkozott telefon újból megszólalt és fülét tépően recsegte a hang: — Hé, emberek, az isten szerelmére, le ne menjenek az almák se Hamburgba, se Trelleborgba, se Warnemündébe, se máshová! — Hát akkor hová? — kérdeztük most már mi is mérgesen. — Ide vissza Kőbánya teherre... Átrakjuk... — volt a kurta válasz.

A hír hallatára a rákosrendezői állomásirányító kezéből kiesett a telefon és csörömpölve hullott le. A szeme kiforduit és kában bámult a semmibe. Ahogy magához tért, az volt az első szava: Első az export! — és máris rendelkezett a kocsimesternek. Rekedten csak annyit kiabált, hogy az almákat ki a 3165-ből és be a 3660-ba — vissza Kőbányára! A kocsimester — bár nehezen, de kiheverte ezt a csapást, csak amíg tolat, szüntelenül káromkodik és olyan összefüggéstelen szavakat mormol, mint „Éva ősanya", „kígyó", „alma". Éjfélre járt az idő, amikor az átállítós elindult Kőbánya teherre. A vonatvezető a három almáskocsi számadását kezében tartva, némán állt a figyelőfék lépcsőjén. A rákosrendezőiek lehorgasztott fejjel nézték a menetet, csak egyikük kiáltotta oda a vonatvezetőnek: Mondják meg a TERIMPEX-nek, meg kőbányaiaknak: vegyék ők is tudomásul azt, hogy „első az export!"

— gergely —

Akinek inge, vegye magára...



Vajon a hónap vége, vagy az év vége miatt hajráznak? Vagy mindkettő miatt?

Az összekapcsolt mozgalom eredményei az őszi forgalomban

Ma már teljes bizonyossággal megállapíthatjuk, hogy az idén bevezetett összekapcsolt mozgalom jól bevált és igen eredményesen segíti a vasút szállítási feladatainak elvégzését. A mozgalom a tehervonatok menetrendszerinti közlekedésének megjavításával, a mozdonyok gazdaságosabb felhasználásával, az elegytovábbítás meggyorsításával azt eredményezte, hogy *túlszárnyaltuk az előző évi teljesítményeket.*

Kevesebb géppel nagyobb teljesítményt

A *harmadik negyedévben* az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva 15,1 kilométerrel emelkedett az egy tehervonati mozdonyra eső napi haszonkilométer teljesítmény. Ugyanebben az időszakban az egy tehervonati mozdonyra eső százelegytonna kilométer teljesítmény 9420 százelegytonna kilométerrel emelkedett, ami 12,85 százalékos javulásnak felel meg. A harmadik negyedévben átlagosan 16 tehervonati mozdonnyal kevesebb állt a vontatás rendelkezésére, mint a múlt évben és ezzel a kisebb mozdonyállaggal 791 249 vonatkilométerrel, azaz 12 68 százalékkal többet teljesítettünk. Az elmúlt harmadik negyedévben a tehervonatok 34,3 százaléka közlekedett menetrend szerint, az idén pedig 42,1 százaléka. A mozdonyfélforduló norma teljesítése 77 százalékról 84 százalékra növekedett.

A III. negyedév folyamán *a debreceni, a miskolci és a pécsi igazgatóság teljesítette túl az irányított vonalak százelegytonna kilométerben megállapított célkitűzéseit.* A budapesti igazgatóság 96,8, a szombathelyi 99, a szegedi 90,5 százalékos eredményt ért el a mozgalomban. Az igazgatósági eredményeket összesítve hálózati szinten 99,66 százalékra teljesítettük a százelegytonna kilométerben megállapított célkitűzést. Mivel az egy tehervonati dolgozó mozdonyra eső százelegytonna kilométer 9420-szal emelkedett, ez az eredmény azt is bizonyítja, hogy a célkitűzések eléggé feszítettek voltak.

Visszaesés az átlagos terhelésnél

A szállítási feladatok az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva nagyobbak lettek és a fenti eredmények alapján kétségtelenül megállapítható, hogy a mozdonyok teljesítménye a szállítási feladatokkal nem egyenértékűen, hanem *sokkal nagyobb mértékben nőtt.* Kivétel a tehervonatok átlagos terhelésénél tapasztalható visszaesés, ami elsősorban az üres kocsitengely-kilométerek emelkedésével és a teherkocsi gazdálkodás mutatójának kedvezőtlenebb alakulásával áll összefüggésben. Például októberben az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva az üreskocsi tengely-kilométer 10 százalékkal emelkedett, a terhelésnél viszont *négy százalékos visszaesés* mutatkozik. Ezeknek a tényezőknek alakulására a mozgalom sajnos nincs számottevő befolyással. Kétségtelen azonban, hogy a tehervonatok átlagos terhelésének kedvezőtlen alakulása részben összefügg a túlsúlyos mozgalomban bekövetkezett visszaeséssel. Tavaly októberben napi 42 116 tonna túlsúlyt továbbítottunk, az idén viszont a napi túlysúly 40 131 tonnára esett. Ha a túlsúlytovábbítás alakulását igazgatósági viszonylatban nézzük, visszaesés csak a miskolci és szegedi igazgatóságnál jelentkezik.

A szegedi igazgatóságnál az eltérés jelentéktelen, a miskolcinál viszont 49 százalékkal, tehát majdnem felényivel esett vissza a túlsúlytovábbítási teljesítmény. A többi igazgatóságnál, beleértve a budapestit is, *a túlsúlytovábbítás kedvezőbb, mint a múlt évben,* jól lehet az átlagos terhelés a budapesti igazgatóságnál is visszaesett 50 tonnával Ez azt mutatja. hogy a túlsúlytovábbítási mozgalom eredményét nem elég a továbbított túlsúly tonnamennyiségével mérni, hanem *a továbbított túlsúly távolságára is figyelemmel kell lenni.* Ezért csak úgy kaphatunk helyes képet a mozgalom alakulásáról, ha a mozdonyok gazdaságos felhasználását a *százelegytonna kilométer teljesítmény alapján vizsgáljuk.* Itt viszont 13 százalékos emelkedés mutatkozik.

Beváltott és jövőbeni remények

Az összekapcsolt mozgalom október havi eredményeit igazgatósági viszonylatban vizsgálva a százelegytonna kilométerben megállapított célkitűzést *csak a pécsi igazgatóság teljesítette, illetve 17 százalékkal túlteljesítette.* A többi igazgatóság eredménye 93—98 százalék között mozog. Országos szinten a százelegytonna kilométer célkitűzés októberi teljesítése 98,8 százalék. Meg kell azonban jegyezni, hogy az egy tehervonati gőzmozdonyra eső százelegytonna kilométer teljesítmény országos átlagban még így is 3037 százelegytonna kilométerrel, azaz 13 százalékkal emelkedett. Ez az eredmény azt bizonyítja, hogy *a mozgalom a tárgyi nehézségek ellenére is beváltotta a hozzáfűzött reményeket.*

Persze még mindig vannak olyan vonalak és olyan fűtőházak, ahol a mozgalom kedvezőtlen képet mutat, de a havi értékelések alapján, amelyekből pontosan meglátszik, melyik vonalakon, mely fűtőházakban milyen sorozatú mozdonyoknál kell befolyásolni a hibák kiküszöbölésével a teljesítmények jó alakulását, megvan a lehetőség a mozgalom eredményességének további fokozására.

Kiegyensúlyozottabb munkát, jobb együttműködést

— ez a legfontosabb teendő Törökszentmiklóson

A barátságos kis felvételi épület homlokzatán minden este kigyullad a kékfényű felirat: *Törökszentmiklós.* Az állomás dolgozói azonban nem igen szeretnek szembenézni az épület homlokzatával, mert olyankor mindig fájó emlék ébred bennük. „Hej, bezzeg az első és a második negyedévben a betűk kék fényében ott csillogott az élüzemjelvény is..." — sóhajtják és mindjárt kéznek elbeszélni panaszukat:

— A harmadik negyedévben is túlteljesítettük valamennyi élüzemtényezőt, jegyzőkönyv is tanúskodik erről, mégsem lehettünk élüzem...: A felek átadási könyve körül voltak hibák s bár ez már a negyedik negyedév elején történt, mégsem...

Amiből nem lehet élüzemjelvényt kovácsolni...

Törökszentmiklós állomás dolgozói azóta is lehorgasztott fejjel járnak s még nem akadt senki, aki megmagyarázta volna: a döntés szigorú volt ugyan, de nem igazságtalan, mert az őszi forgalmat előkészítő időszakban sokszáz állomás érte el a legszebb eredményeket s ezek közül azokat kellett kiválogatni, amelyek teljesen hiba nélkül dolgoztak. És milyen jó lett volna, ha valaki megmagyarázza azt is, amit a debreceni igazgatóság III. osztálya olyan meggyőzően kifejtett — előttünk:

— Az elkeseredésből nem lehet élüzemjelvényt kovácsolni... Tervszerűbb és lelkesebb munka az eredmények alapja.

Ehhez szeretnénk hozzátenni: és több megértés, jobb együttműködés. Az élüzemcím elvesztésének kétségtelenül egy vagy két kereskedelmi dolgozó mulasztása volt az oka s a forgalmi dolgozók azóta is ferde szemmel nézik a kereskedelmi szolgálat munkáját. Ez pedig immár, annyi idő múltán nem helyes, annál kevésbé, mert a kereskedelmi dolgozók azóta igyekeztek jóvátenni a hibát, a kocsikihasználást 107, a rakodási időt leadásnál 108, feladásnál pedig 119 százalékra teljesítették. Az ő soraikból került ki a szakma két kiváló dolgozója, *Volcsánszki* és *Dobi* elvtárs, raktárnokok személyében. Abban igazuk van a forgalmi dolgozóknak, *Juhász Péter* állomásfőnökkel egyetemben, hogy a legkörültekintőbb, legfegyelmezettebb munkára van szükség, ehhez azonban az is szükséges, hogy az állomásvezetőség egyengesse a két szolgálati ág közötti együttműködés útját, egymás problémáinak mélyebb megértését. Egyáltalában kérdéses, miért kell határvonalat húzni a kereskedelmi és a forgalmi szolgálat között.

Az évvégi exportszállításokért

Az őszi forgalom még korántsem ért véget — ezt jól tudják az állomás dolgozói. És tudják, hogy *állomásuk munkája is ebben az időszakban a legerősebb: a Mezőgazdasági Gépgyár most teljesíti évvégi exportszállításait,* s bár ez az idén sokkal folyamatosabban történik mint tavaly, mégis látogatásunkkor is 200 kisgép várt berakásra a gépgyári rakodón. S aztán decemberben, karácsony, újév előtt *növekednek a Baromfifeldolgozó Vállalat exportküldeményei.* Naponta átlag három kocsi vágottbaromfit küld a vállalat a Német Demokratikus Köztársaságba, Nyugat-Németországba, Svájcba, Olaszországba és egyéb államokba. Ezek a küldemények különösen nagy gondot és főként gyors továbbítást követelnek, mindkét szolgálati ág részéről.

Az állomás export-feladásainak továbbításában azonban időnkint zavarokat okoz a kocsihiány, illetve a késetten kapott kocsi. Nemrégiben is a hűtőkocsi-ellátással súlyos zavarok voltak, *csaknem egy héten keresztül nem kapta meg az állomás a megrendelt hűtőkocsikat.* Ez a zavar arra is figyelmeztette az állomás dolgozóit, hogy *még szorosabb kapcsolatot keressenek a KTG-vel.* Azóta az export- és hűtőkocsi-ellátásban nem is volt zökkenő. De az állomás dolgozóinak arra kell törekedni, hogy még jobban együttműködve a Baromfifeldolgozó Vállalattal és a KTG-vel a jövőben is elkerüljenek minden zavart, a legpontosabban adják a kocsi-helyzetjelentéseket, gondoskodjanak az exportkocsik mielőbbi vonatba sorolásáról, mert *az áru minőségének romlása népgazdaságunknak okoz kárt.*

S talán a legfontosabb, hogy a jóhírnevű, eredményesen dolgozó állomás munkája mindenben kiegyensúlyozott legyen, minden dolgozó kivétel nélkül érezze munkája fontosságát, felelősségét s akkor sokkal hamarább és biztosabban visszatér hozzájuk az élüzem cím.

Egy követésre méltó komplexbrigád értekezlet

Már az értekezlet előtt jónéhányszor hallottuk, hogy *Budapest—Vizafogó* állomás és a XIII. kerület üzemei szinte egy nagy családot alkotnak. Kíváncsiak voltunk tehát, hogy ennek a „nagy családnak" a közös megbeszélésén mit fogunk hallani és főként, hogy a „családtagok" hogyan tudják hasznosítani majd további munkájukban a kapott irányelveket.

Budapest—Vizafogó állomás összevont komplexbrigád értekezlete nem is keltett csalódást, legfeljebb annyiban, hogy a 42 iparvágányon és a 140 kezelési helyen rakodó vállalat nem képviseltette magát teljes számban, így például hiányzott az egyik legnagyobb üzem, a Láng-gyár képviselője is. A megjelentek igen nagy érdeklődéssel hallgatták *Antal Gábor* elvtárs állomásfőnök beszámolóját, aki rámutatott, hogy az év még hátralévő részében és a következő gazdasági évben, a második ötéves terv első évében a népgazdaság szempontjából még fontosabb, hogy az állomás és a kerület nagy ipartelepei között szoros együttműködés legyen.

Az éjszakai rakodások kérdése

A vállalatok munkája legszorosabban a be- és kirakások révén kapcsolódik a vasút tervéhez, a háromnapos kocsiforduló teljesítéséhez — fejtette ki *Antal* elvtárs. Kiemelte ezután azokat a vállalatokat, amelyek a legjobban segítették a vasút munkáját. Így novemberben a *21. Építőipari Vállalat* 296, a *Geodéziai Vállalat* 285, a rendes kezelési helyen rakodó *Elzett* 300 százalékra teljesítette rakodási tervét. Kiemelte a *Belsped* segítségét, amely a gyors, folyamatos elfuvarozással lehetővé tette, hogy az őszi nagy forgalomban elegendő rakterület álljon rendelkezésre.

Szóvátette, hogy a kezelési helyeken rakodó vállalatok nem tisztítják meg rakterületüket a hulladéktól, szeméttől. Bejelentette, hogy a kocsik gyors beállítása és kihúzása érdekében átdolgozzák a grafikonos kiszolgálás rendszerét. Ismételten hangsúlyozta a be- és kirakások meggyorsításának, az éjszakai és munkaszüneti napokon történő rakodások növelésének szükségességét. Ezt — mint mondotta — egyrészt a rakodások gépesítésével, másrészt a munkaerő gazdaságos kihasználásával lehet elérni A rakodás gépesítésében a vasút is jó példával jár elől, mert rövidesen mozgódarut helyeznek üzembe az állomáson.

Végül arra kérte a megjelenteket, hogy szorgalmazzák vállalataiknál az ürszelvények betartását, és — különösen a téli zord időjárásban — az iparvágányok és a váltók tisztántartását.

A felszólalások arra mutattak, hogy az állomásnak sikerült jó, egészséges kapcsolatot kiépítenie a vállalatokkal. A negyedévenként megtartott komplexbrigád értekezleteken elhangzott javaslatokat, kívánságokat az állomás a lehetőség szerint teljesítette, amint erre a *Ferroglobus* képviselője is rámutatott, kifejtve, hogy az előértesítések körül a múltban tapasztalt hibák megszüntek.

Önkéntes rakodóbrigádok

Az összevont értekezlet egyik jelentős eredménye volt, hogy *a vállalatok képviselői egymás között is sok olyan kérdést tisztázhattak, amire eddig nem volt módjuk* s amelyek végeredményben a vasút, az állomás munkájának megkönnyítéséhez vezetnek. Így például több felszólaló indítványozta, hogy az állomás kössön komplexbrigád-szerződést a Belspeddel is. Ugyancsak felmerült a vasárnapi és az éjszakai rakodások kérdése és több vállalat ismertette, milyen módszerrel oldotta meg ezt. Az *Elektromos Művek* képviselője elmondotta, hogyan szervezett vállalatuk önkéntes rakodóbrigádot, amely bármikor rendelkezésre áll. Több hozzászóló azzal a kéréssel fordult a Belspedhez, hogy az elfuvarozások meggyorsítása végett szintén szervezzen önkéntes, éjszaka is fuvarozó brigádokat.

A felszólalások között bírálat is volt. Így például a *Fővárosi Utépítési Vállalat* képviselője szóvátette, hogy bár ritkán, de előfordul, hogy *az állomás nem állítja be időben az előjelentett kocsikat.* A *Terményforgalmi Vállalat* képviselője azt kérte, hogy lehetőleg a kényszerkirakásoknál is nagyobb óvatossággal járjon el a vasút, vegye figyelembe, hogy a gondatlan kirakással értékes gabonakészletek mehetnek veszendőbe.

A felszólalásokra adott válaszában *Bujdosó* elvtárs, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes arra hívta fel a vállalatok figyelmét, hogy *évvégi exportszállításaikat folyamatosan teljesítsék és fejlesszék tovább a rakva-rakott mozgalmat.* Igéretet tett arra, hogy a jövőben még pontosabban tervezik a beállításokat. Végül kérte a vállalatokat, hogy az új tervévben is hasonló megértéssel, körültekintéssel intézzék a rakodásokat, segítsék a kocsiforduló teljesítését.

Mindennapi kenyerünkért

Drága kincsünk, mindennapi nélkülözhetetlen táplálékunk a kenyér. Nincs élelem, amely évszázadok óta a kenyérnél nagyobb becsben állna népünk előtt. Éppen ezért kell szólnunk egy olyan jelenségről, amely súlyosan veszélyezteti mindennapi kenyerünket. Fővárosi és nagyobb vidéki városaink pályaudvarain mind gyakrabban látunk utasokat kenyércsomagok alatt görnyedni. Van aki egyszerre négy-öt kenyeret is cipel a városból — falura. Sajnálatos, hogy a cipekedők között egy-egy vasutas egyenruhát visel.

Miért tűnik ez fel és miért kell szavunkat felemelni a jelenség láttán? Mert a kenyeret egyes lelkiismeretlen emberek nem étkezéshez, hanem állatok, főleg sertések etetésére vásárolják. Az idén gazdag volt gabonatermésünk, de bő terméssel szolgált a kukorica, melynek ma már a szállítása is szabad legtöbb faluból. Van elegendő kenyerünk ahhoz, hogy minden nap kellő mennyiség jusson a dolgozók asztalára, de nincs annyi, hogy a sertések is kenyeret egyenek.

Népi államunk olcsó áron adja a kenyeret, a dolgozók mindennapi nélkülözhetetlen táplálékát. Ezzel élnek vissza azok a lelkiismeretlen, ellenséges, legtöbbször kulák elemek, amelyek feletetik az állatokkal legfontosabb táplálékunkat, a kenyeret, hogy zavart okozzanak a közellátásban. A hivatalos statisztika szerint 1955 második felében a tervezettnél 5000 vagonnal több lisztet és kenyérgabonát használtunk fel. A különbözet nagyobb részét az állatokkal etették fel, a kisebbik része pedig abból adódik, hogy számos termelő, teljesen értelmetlenül, tartalékolja lisztjét és a városban veszi, vagy a városból hozatja nem egyszer vasutas szomszédjával a kenyeret.

Mindennapi kenyerünkről van szó! Ne nyújtsunk segítséget azoknak, akik a kenyér felvásárlásával, lelkiismeretlen parlásával zavar akarnak okozni közellátásunkban!

A Hámán Kató fűtőházban

ezideig csak a *kocsijavító-műhely dolgozói* fejezték be éves tervüket. Vállalásuk december 20-ra szólt, de december 4-én délután már megtörtént a terv teljesítése, s december 5-én már 1956. évi tervükön dolgoztak. A nagyszerű teljesítésben kitűnt *Kántor Ferenc* műszaki felügyelő, a fiókműhely vezetőjének jó szervező munkája, továbbá *Kuczora Ferenc* vesztinglakatos, a szakma kiváló dolgozója, *Orgonás Ferenc* bognár, a szakma kiváló dolgozója. *Mészár Béla* lakatos, kiváló dolgozó, valamint *Dobosi Antal* és *Szabados Oszkár* kocsilakatos.

A *mozdonyjavító-műhely* december 20-ra vállalta az éves terv befejezését. A dolgozók mindent elkövetnek, hogy a határidőt betartsák, esetleg egy-két nappal meg is rövidítsék, amire megvan a remény.

A *mozdonyszemélyzet* — sajnos — nem nézhet ilyen reménykedéssel a vállalt december 20-i tervteljesítési határidő elé. Mint mondják, tervszámaik olyan magasak, hogy bár mindent elkövetnek, vállalt kötelezettségüknek valószínűleg nem tudnak határidőre eleget tenni. Az elkövetkezendő napokban keményen harcolniok kell azért, hogy teljesítésük ne maradjon el a vállalástól. *(Gálik Sándor leveléből.)*

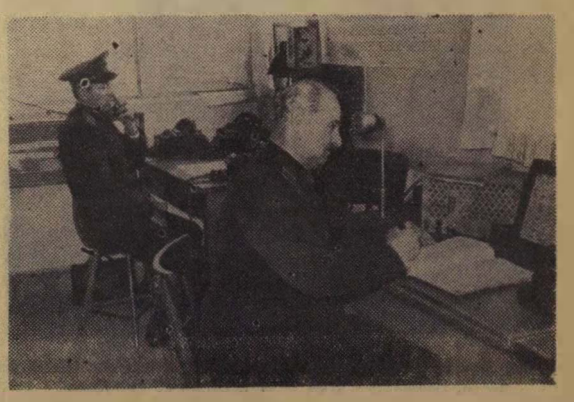
ÚJÍTÁSÁVAL ÉVENTE 16 000 FORINTOT TAKARÍT MEG



Nagy Albert lakatos, a MÁV Felépítményi Vasanyagjavítóban dolgozik, s újításaival emeli a vasúti technika színvonalát. A szállítótartályok saruemelőinek készítését — amelyet azelőtt vágópisztollyal végeztek, s amely külön megmunkálást igényelt — présgépes újításával tette korszerűbbé. Újításával 16 000 forintot takarít meg évente.

(Kovács Géza felv.)

A BUDAPESTI ELŐVÁROSI VASÚTON



A Kerepesi úti BEV állomáson teljesítenek szolgálatot Kócsag Mátyás rendelkező forgalmi szolgálattevő és Somogyi Ambrus naplózó. Jó munkájukkal példamutatóan segítik az Elővárosi Vasút nagy körültekintést, éberséget követelő forgalmának lebonyolítását.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

NYÍLT LEVÉL KÁROLYFALVI JÓZSEF INTÉZŐ ELVTÁRSNAK

Kedves Elvtárs! Két évvel ezelőtt az Ön javaslata alapján létrehoztuk állomásunkon az „ifi túrt", a Petőfi DISZ-brigádot. Sokan az idősebbek közül, köztük magam is, aggódva figyeltük a fiatalok szolgálatát, féltünk, hogy nem állják meg teljesen a helyüket, nem lesz jó az üzemek kiszolgálása. A brigádban dolgozott Ön is, jóformán az egyetlen idősebb, s mi láttuk, milyen fáradhatatlanul dolgozik, adja át tapasztalatait, neveli a diszeseket.

Két éve ennek, s Ön, Károlyfalvi elvtárs, már egy éve, hogy elkerült tőlünk. A brigád vezetését Udvardy László főfiszt elvtárs vette át. Be kell vallani, sokáig éreztük Károlyfalvi elvtárs hiányát, nehezen talált magára a brigád. Végül azonban méltó lett a tanítvány a mesteréhez.

Bizonyára kíváncsi már Károlyfalvi elvtárs, hogy miért írom mindezt éppen most a Szocialista Vasútért hasábjain. Azért, mert a vasutasújság egyik legutóbbi számában büszkén olvastuk, hogy Békéscsaba állomáson Károlyfalvi József brigádja magasan az élüzemszint felett teljesíti tervét. És ugyanez a lapszám egy másik hírt is közöl: a várpalotai DISZ-brigád a fiatalok országos vetélkedésében az első helyet nyerte el. Ez a két önálló hír szorosan összefügg, mert hisz mind a kettő az Ön nevelőmunkájának eredményeként született. Remélem, Ön épp oly büszke volt erre a második hírre is, mint ahogy mi az Ön békéscsabai eredményére.

Úgy gondolom, nincs jobb érzés egy idősebb vasutas számára, mint megtudni azt, hogy nem pazarolta hiába idejét, jó vasutasokat nevelt a hazának. És Ön büszke lehet neveltjeire, a régi brigád tagjaira, akik egymásután magasabb beosztásba kerültek. Takács Katalin, Somlai Vilma, Hegyi Teréz és Hegyi Ilona már forgalmi szolgálattevők. Brenner Ferenc váltóőr az önállósító vizsgára szóló behívóját várja. Remport Mihályból tolatásvezető lett és mind-mind jól megállja helyét. Éves tervünket december 1-én teljesítettük és ez nagyban a fiatalok eredménye. Az Ön nevelőmunkája a bizonyíték arra, hogy érdemes nevelni a fiatalokat, mert azok sok-sok örömet szereznek nevelőiknek és sok hasznot a hazának.

Folytassa még sokáig kedves elvtársam ezt a jó nevelőmunkát és én kívánok hozzá a várpalotai fiatalok nevében is sok sikert, jó egészséget.

Varga József
állomásfőnök, Várpalota.

Megtartjuk a DISZ Központi Vezetőség zászlaját!

A tízszeres élüzem *Szombathelyi Járóműjavító Vállalat* annakidején lelkesen csatlakozott a húsz budapesti üzem felhívásához és vállalta, hogy évi tervét december 12-ig teljesíti. A dolgozók és köztük a fiatalok lelkes munkaversenye azonban azt eredményezte, hogy az üzem vállalását már november 23-án teljesítette.

A járóműjavító diszesei első féléves eredményeik alapján elnyerték a DISZ Központi Vezetőség vörös vándorzászlaját és méltán bíznak abban, hogy második félévi eredményeikkel továbbra is megtartják azt. *Az üzem 26 ifjúsági brigádja közül tíz brigád párosversenyben küzdött az éves terv teljesítéséért és valamennyi kiváló eredményt ért el.* A 26 brigád átlagteljesítménye 127 százalék volt.

A mozdonyosztály fiataljai hat darab gőzmozdony középjavítását vállalták és nyolc darabot teljesítettek. A kocsiosztály diszesei 140 darab teherkocsi fővizsga helyett 156 darab fővizsgát végeztek el. A többi csztályokon is hasonló eredmények születtek. Az ifibrigádok között a legjobb eredményeket *Gazsi* János alvázlakatos, *Vass* László teherkocsi szekrénylakatos, *Németh* József lctárlakatos, *Csánk* János csőszerelő, *Kurucz* Imre leszerelő, *Feitl* Dezső futószekrénylakatos és *Márkus* János alvázlakatos brigádjai érték el. Az egyéni versenyzők közül *Horváth* János, a IV-es alapszervezet DISZ-titkára, *Fodor* Sándor, az V-ös alapszervezet DISZ-titkára, *Szenteleki* László DISZ-vezetőségi tag és *Takács* Jenő esztergályos érte el a legjobb eredményt.

A lelkes munkaverseny során 293 fiatal nyerte el a sztahanovista oklevelet, 36 a Kiváló dolgozó jelvényt, 12 a Szakma kiváló dolgozója jelvényt, egy pedig másodízben a Szakma kiváló dolgozója jelvényt. Egy ifjúmunkás kormánykitüntetésben részesült.

A fiatalok kivették részüket az önköltségcsökkentésért folyó harcból is. Az önköltségcsökkentési tervet 183 százalékra teljesítették. Hozzájárult ehhez a *DISZ-járőrök hasznos munkája, melyeknek javaslatai 20 000 forint megtakarítást eredményeztek.* Jól szerepeltek a diszesek az újítóhónap során is, 18 beadott újításuk évi 25 000 forint megtakarítását segíti elő.

Lőrincz Ernő,
a Járóműjavító DISZ végrehajtó bizottságának titkára

A LISZT FERENC MŰVELŐDÉSI OTTHONBAN



A hatvani vasutasok új művelődési otthonának névadó ünnepségén kitünően szerepelt az otthon tánccsoportja.

(Kovács Géza felv.)

Új DISZ-vezetőséget választottunk

Az elmúlt napokban újjáválasztottuk iskolánk DISZ-vezetőségét. A taggyűlésre már napokkal előbb izgatottan készült az ifjúság. Találgattuk, kik lesznek az egyes osztályok küldöttei, ki felé árad majd a bizalom, hogy tagja lehessen a DISZ-bizottságnak.

A taggyűlést az iskola igazgatója, *Olasz* elvtárs nyitotta meg, majd *Ábrahám* Lajos elvtárs tartott beszámolót a vezetőség múlt évi munkájáról. A beszámoló után élénk vita indult meg. Komolyan és érdeklődéssel vettek részt a fiatalok a vitában, s látszott, hogy él a DISZ-tagokban a felelősségtudat, valóra akarják váltani a DISZ Központi Vezetőség határozatait.

A jelölőbizottság munkáját is élénk vita kísérte. Végül megválasztottuk az új vezetőséget a legjobb tanulók, a legfegyelmezettebb magatartású fiatalok közül. Az új DISZ-bizottság 39 tagból áll és 14 alapszervezetet fog össze. A feladat tehát nem csekély, de bízunk abban, hogy az új vezetőség meg tudja azokat oldani a politikai osztály és a pártszervezet segítségével. Javítani akarjuk a fegyelmet, a tanulmányi színvonalat, növelni akarjuk a DISZ-tagok műveltségét, kulturáltságát. Az elmúlt napok, a vasgyűjtésben elért szép eredmények már mutatják, hogy az új DISZ-vezetőség megállja a helyét.

Maczó Mária,
a Szegedi Vasútforgalmi Technikum DISZ-bizottságának titkára

HIREK

Nyolcnapos út Debrecentől Debrecenig

Nem mai keletű történet, de érdemes vele foglalkozni, mert még a kirívó esetek között is a legkirívóbb. A debreceni IV-es felépítményi pályamesteri szakasz október 28-án 18 órakor feladott egy vagon közúti zúzott követ (a kocsi száma: Kzu 239.331) a Debrecen—Vásártér állomás XVI-os pályamesteri szakasz részére. A kocsi a mindössze három kilométeres utat nyolc nap alatt sikeresen megtette és már november 5-én 16 órakor megérkezett rendeltetési helyére.

Hogy az eset ne legyen egyedülálló, említsük meg még a 319 822-es és az In 302 780-as kocsik útját is. Ezeknek szintén a IV-es pályamesteri szakasz volt a feladója. Ezt a két kocsi zúzott követ október 31-én 18 órakor adták fel és a Vásártérre november 4-én reggel 7 órakor érkezett. A két kocsi útja már csak három és fél napig tartott, dehát szolgáljon vigasztalásul, hogy egy gyalogos ember fél óra alatt megtenné.

Debrecen—Vásártér állomás egyébként tartalékmozdonnyal is rendelkezik, amely legtöbbször naponta kétszer is megteszi az említett útvonalat. Mégis, hogyan születhetett ez a maga nemében páratlan „rekord"? Úgy, hogy a kocsikat rendeltetési helyük szerint kisorozták és utána megfeledkeztek róluk! Csodálatos feledékenység, még „szerencse", hogy az őszi forgalomban történt, amikor minden kocsira égető szükség van! Ha történetesen tavasszal történik, akkor talán megvárták volna, amíg a zúzott kő legalábbis kicsírázik . . .

Vadász Ferenc

— **A vasúti Diesel-** és gőzüzemű vontatás gazdaságosságáról tartott vizsgálatot a *Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület.* A vizsgálat megközelítő önköltségek alapján kimutatta a Diesel-vontatás gazdaságosságát a gőzvontatással szemben mind a beruházás hatékonysága, mind az egyes üzemi munkafolyamatok meggyorsítása tekintetében.

— **Ajándékműsort ad** a Petőfi-rádió december 28-án 16 óra 10 perckor a miskolci igazgatóság vasutasainak.

— **A szállítási képesítő vizsgára** készülők részére Szegeden tanfolyamot rendeztek, amely nagy sikerrel fejeződött be.

— **A fenyőfa-ünnep** alkalmából a Szolnoki Járóműjavító MNDSZ-szervezetének kézimunka tanfolyama megajándékozza a gyermekeket. Az anyagiakat a tanfolyamon részvevők munkájából rendezett kiállítás és árusítás bevételéből teremtették elő.

— **Villamosítják a portugál államvasutakat.** A végrehajtás lebonyolítására német, francia, svájci és portugál cégekből alakult vállalkozás jött létre. Először a Liszabon—Sintra és a liszabon — entroncammentroi vonalat fogják villamosítani.

— **Jól sikerült az MNDSZ** vezetőségválasztás a vasúti főosztályon.

— **Argentínában** Peron államelnök bukása után az új kormány közlekedésügyi minisztere elrendelte, hogy mindazokat az elnevezéseket, amelyek vasútállomások, műhelyek, berendezések stb neveiben szerepeltek és Peronra emlékeztetnek, haladéktalanul meg kell változtatni.

— **Vezérigazgatói elismerésben** részesült Daróczi Sándor felügyelő, a debreceni igazgatóság kereskedelmi szakvizsgabiztosi csoportjának vezetője, a kereskedelmi oktatás terén végzett kiváló munkájáért.

— **1000 forint jutalomban** részesült Gönczi Károly vonatvezető (Szentendre-állomás), mert Aquincum és Filatorigát BEV-állomások között éber szolgálatával megakadályozott egy balesetet.

RENDŐRSÉGI HÍREK

— Sikkasztás és lopás miatt eljárás indult Blalko László, MÁV szertári raktárkezelő és hat társa ellen, mert a Miskolci Járóműjavítóban 1953 óta elsikkasztották a javításra kiadott különböző anyagokat. A megtartott házkutatások során 55 000 forint értékű holmit foglalt le a rendőrség.

— Eljárás indult Varga László mozdonyvezető, sárospataki lakos és Spek Ferenc mozdonyfűtő, sátoraljaújhelyi lakos ellen, mert a sárospataki MÁV átrakó állomásról 170 kilogramm burgonyát ellopták.

Lakáscsere

— Elcserélném szoba-konyhás, mellékhelyiségekkel ellátott MÁV-lakásomat hasonló, nem szolgálati lakásra Budapest területén. Cím: Bp., X., MÁV-telep, 44/4., Szamosfalvi Józsefné. (Érdeklődni az esti órákban lehet.)

— Pécsi kétszoba összkomfortos, parkettás, gázos, udvarral — és ebben jószándéktartási lehetőséggel — ellátott lakásomat elcserélném budapesti vagy pestkörnyéki hasonló lakásért. Cím: Radnóti István főintéző. Pécs, Nagyvárad u. 8.

— Elcserélném Budapest Keletipályaudvar felvételi épületében (Bp., VII., Thököly út 1.) levő háromszoba, konyha, előszoba, kamra és mellékhelyiségből álló szolgálati lakásomat Budapesten vagy környékén levő hasonló lakással. Érdeklődni lehet a fenti címen Dobai Károlynál.

SPORT

Jövőre is NB I-es csapat a Szombathelyi Törekvés

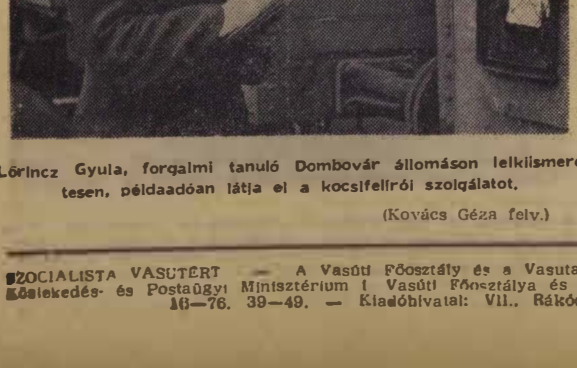
Az egész ország vasutasai aggódva figyelték a Szombathelyi Törekvés labdarúgóinak szereplését, akik az utóbbi hetekben súlyos helyzetbe kerültek és már úgy látszott, hogy el sem kerülhetik a kiesést. De a szombathelyi vasutas labdarúgók nem hagyták magukat. Vasárnap hősi küzdelemben nagyszerű győzelmet arattak az NB I. egyik legjobb labdarúgócsapata, a Budapesti Vörös Lobogó együttese felett. 12 000 néző előtt futott ki a pályára a két csapat és mindvégig nagy akarással, lelkesen küzdöttek. A szombathelyi együttes azonban jobban kihasználta a helyzeteket és Molnár két góljával 2:0 arányú győzelmet aratott, mellyel biztosította jövő évi helyét a labdarúgás első osztályában.

A 12 000 néző kedves jelenetnek lehetett tanúja a mérkőzés befejeztével. Amikor *Bánkuti* játékvezető a sípjába fújt és ez a sípszó most nemcsak a mérkőzés befejezését, hanem a szombathelyiek NB I-ben maradását is jelentette, *Kulcsár* a győzelem felett érzett örömében *Bánkuti* játékvezető nyakába borult és megcsókolta. *Bánkuti* a túl boldog játékost eltolta magától. A mérkőzés után *Kulcsár* kicsit sértődötten mesélte: *„Hát már az is baj, ha megcsókolom a játékvezetőt?!"*

Igaz, magyar pályán hasonló eset még nem is fordult elő és a *Kulcsár* tette nem is követendő példa a többi játékos számára, de mindenesetre szebb jelenet volt ez a csók, mint amikor ugyanezen a mérkőzésen a Vörös Lobogó magáról megfeledkezett fiatal játékosa, *Szolnok*, a játékvezetőt — durva szavakkal illette.

A győztes mérkőzés után joggal volt derűs és bizakodó a hangulat a szombathelyi játékosok öltözőjében. Mi bízunk abban, hogy mind a játékosok, mind a vasutas szurkolók öröme tartós lesz és jövőre a Szombathelyi Törekvés tehetséges, lelkes csapata nem fog a kiesés rémével küzdeni, méltóképpen képviseli majd a labdarúgó-pályán is a vasutas színeket.

IFJÚ VASÚTAS MUNKÁBAN



Lőrincz Gyula, forgalmi tanuló Dombóvár állomáson lelkiismeretesen, példaadóan látja el a kocsifelírói szolgálatot.

(Kovács Géza felv.)

Keresztrejtvény XXIII.

Vízszintes: 1. Szakmunkás. 13. Súlymérték. 14. Mezőgazdasági szerszám. 15. Minőségi ellenőr. 16. Állóvíz. 17. Kenyér németül. 19. Rossz időre mondják (vége hiányzik). 21. Bányaváros fele. 23. **Az őszi verseny nyílvánosságát szolgáló kedvelt vasutas újság volt.** 25. Zárónál egy mássalhangzójával a magánhangzók. 27. Házhely. 28. Női név. 30. Vissza: kétkerekű kocsi. 32. Halkan mond. 33. Hangszínezet. 34. Derékon hordják. 35. Olasz síkság neve. 36. Sok sót tesz bele. 39. Figyelmeztet. 40. Vissza: bundaanyagok. 43 Simuló. 44. Törlőgumit. 45 Mutatószó. 48. Nincs benne semmi, itt eleje cinc. 49. Vég nélküli teltermék. 50. Kismadár. 52. A. H. Z. 53. Egy, angolul. 55. F-el az elején Tolna megyei község. 57. Fontos keresőműszer a repülőgépeken. 60. Vívók használják ezt a kifejezést. 62. A budapest—székesfehérvári vonalon van. 63. Áram teszi.

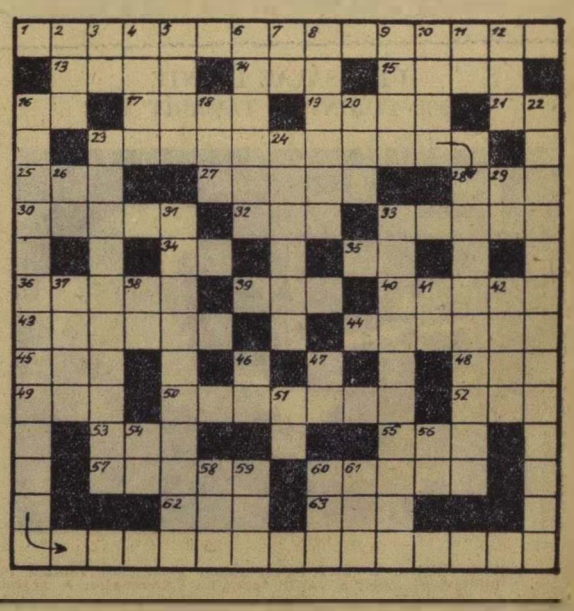
Függőleges: 2. Régi űrmérték. 3. Téli sport. 4. Német folyó. 5. A vézzetet így is jelölték a múltban. 6. Aki elkövette. 7 Több E. 8. Ropog- . . . 9. Kötőszó. 10. Shakespearei hős. 11. Golyóban van. 12. Kelet németül. 16. **Erről is ír mostani számunk.** 18. Vissza: tied, olaszul. 20. U. V. K. 22. Névelővel a volt Nyulak szigete. 23. Budán van. 24. Aki álmos, megy . . . 26. Jószívű teszi. 29. Ottó fele. 31. **A vasutasok lapja 1948 közepétől már ezen a néven jelent meg.** 33. Kitűnő kal. 37. Peru fővárosa. 38. O. U. 41. Ékezettel, mint a 26 függőleges. 42. Vissza: úr németül. 46. Rangjelző. 47. Orosz folyó. 51. Papírmérték. 54. Indulatszó. 56 Madzagban van. 58. Művészet, idegen szóval. 59. Ga . . . halfajta. 60. Menyasszony. 61. Virágnövény.

Beküldendő: vízszintes 23, függőleges 16, 31.

Beküldési határidő: december 28. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XXII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség. Hámán Kató, Landler Jenő.

Könyvet nyertek: Vörös János MÁV előmunkás, Dombóvár, Erzsébet út 14. Mészáros István, Tapolca, Fürst Sándor u. 6. Gyenes János ir. vez. Budapest, VIII., Fiumei út 17. Cslevó János műszerész, Ferencváros 230/110. távközlő szakasz.



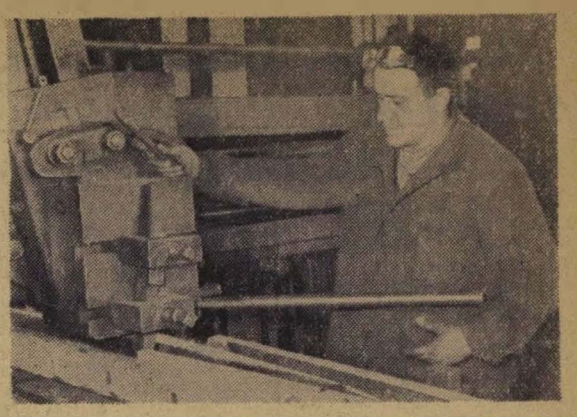
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895, üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVIII. ÉVFOLYAM, 52. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1955. DECEMBER 26.



A gyöngyösi Váltó és Kitérőgyár kiváló újító gyalusa Bretz Károly elvtárs, aki 200 százalékos teljesítménnyel dolgozik újításával: elhasznált gyalukésekből kettőt összeforraszt és újra használhatóvá teszi. Ezzel évi 172 000 forintot takarít meg népgazdaságunknak.

(Kovács Géza felv.)

A VASÚT MŰSZAKI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSÉÉRT

Írta: Kerényi Rezső, a terv- és műszaki fejlesztési szakosztály vezetője

Pártunk Központi Vezetőségének novemberi határozata behatóan foglalkozott a vasút korszerűsítésének kérdéseivel és kijelölte a távlati műszaki fejlesztés legfőbb irányelveit. Első feladatunk az volt, hogy a pártunk határozatában előírt irányelvek alapján meghatározzuk azokat a területeket, ahol a technika színvonalának emelése elsősorban szükséges. Ezek a területek a következők: pályaépítés és fenntartás, a forgalom lebonyolítása, valamint a járműpark korszerűsítése.

A pályaépítés és fenntartás területét vizsgálva, megállapíthatjuk: az egyre növekedő áru- és személyszállítási igények kielégítése végett új vasútvonalakat, második vágányokat és új állomásokat kell építeni, erőteljesen folytatni kell az állomások, rendezőpályaudvarok bővítését és a vonalak átbocsátóképességét növelő felújítási munkákat. A fával való takarékosság érdekében a pályákba beépített talpfák egy részét előfeszített vasbetonaljakkal és az olcsóbb, ragasztott talpfákkal helyettesítjük.

A vasúti pálya korszerűsítését segíti a hosszúsínes felépítmény alkalmazása, amely a kényelmes, rázásmentes utazás biztosításán túl, a kerekek és sínek kopását is csökkenti és ezáltal növeli azok élettartamát. De a vasúti pálya és állomások műszaki fejlesztése mellett a pályaépítési és fenntartási munkák műszaki és technológiai színvonalának emelése is feltétlenül szükséges. Ezt indokolja egyrészt, hogy a nehéz és fárasztó fizikai munkát jelenleg túlnyomórészt kézi erővel végzik a vasút dolgozói, amit megfelelő gépesítéssel meg kell könnyíteni számukra, másrészt az immár állandósuló munkaerőhiányt a fokozottabb gépesítéssel kell csökkenteni, illetve megszüntetni.

Az építési és fenntartási szolgálat műszaki és technológiai színvonala érdekében fokozottabban kell gépesíteni — nagy és kisgépekkel — az aláverési, az ágyazatrostálási, a szállítási, valamint a földmunkákat és az egész vasúthálózaton be kell vezetni a vegyszeres gyomírtást. Az áru- és személyszállítási forgalom lebonyolításánál — a műszaki és technológiai színvonal tekintetében — jelentős mértékű az elmaradás. Az áruszállítási feladatok maradéktalan és gazdaságos elvégzésének egyik legfontosabb feltétele a kocsiforduló időnek megfelelő szintre való csökkentése, míg a kocsiforduló időnek elég jelentős részét veszi igénybe a be- és kirakodásokra fordított idő.

A rakodási munka nehéz fizikai munka. Nagyszámú és nehezen biztosítható munkaerőt igényel a hosszadalmassága mellett. Kézenfekvő tehát, hogy ezeknek a munkaigényes folyamatoknak a gépesítését fokozott mértékben folytatni kell, annál is inkább, mert a rakodás gépesítésére fordított beruházások megtérülése, a gépi rakodások viszonylag alacsony önköltsége folytán, rövid idő alatt biztosítható. Ezen a téren a műszaki fejlesztés már megkezdődött és elsősorban a Szovjetunióban szerzett tapasztalatok alapján kívánjuk folytatni — a lehető leggyorsabb ütemben — a különböző méretű villás emelőtargoncák és emelődaruk, a rakodólapok, a szállítótartályok és a szállító szalagok beszerzését. Feladat olyan buktatásra, önürítésre szerkesztett teherkocsik beszerzése, melyek alkalmazásával a tömegáruk rakodásának idejét csökkenteni lehet és — főleg a gabonarakodás meggyorsítására — a pneumatikus rakodási módot is be kívánjuk vezetni.

Az áruszállítás meggyorsítása végett a rendező pályaudvarok munkáját is korszerűsíteni kell, ezért a gurítódombbal ellátott rendező pályaudvarok mechanizálását és automatizálását — a ferencvárosi és miskolci pályaudvarokhoz hasonlóan — Rákosrendezőn, Szolnokon, esetleg még más fontosabb gócpontokon is folytatni fogjuk. Természetesen a Szovjetuniótól átvett síktolatási módszerek alkalmazását is szélesebb körben kell elterjeszteni, annál is inkább, mert a Diesel-villamos tolatómozdonyok beszerzésének lehetőségei most már biztosítva vannak.

A személyszállítás kulturáltsága színvonalának fejlesztése érdekében több nagy és számos kisebb állomás felvételi épületének újjáépítését vagy korszerűsítését határoztuk el, melyek az utazó közönség kényelmét és igényeinek fokozottabb kielégítését szolgálják. A vasúti közlekedés biztonságának korszerűsége tekintetében nem beszélhetünk lemaradásról, sőt e tekintetben jelentős előrehaladást állapíthatunk meg. Tekintélyes kilométerhosszban építettünk már eddig olyan automatikus térközbiztosító berendezést, amely a forgalom biztonságán túl — az irányváltás lehetőségével — ezeknek a vonalaknak kapacitását is növelte. Számos kisebb és nagyobb állomásunkat láttuk el már eddig is korszerű, vágányfoglaltságot jelző, elektrodinamikus biztosító berendezésekkel, amelyek — ugyancsak a teljes biztonság mellett — az állomási munkát lényegesen megkönnyítik és gazdaságosabbá teszik. Természetesen itt sem kívánunk megállni a műszaki és technológiai színvonal emelésénél. Tovább fejlesztjük az automatikus térközbiztosítást és — miután sok állomásunk még nincs biztosító berendezéssel ellátva — az állomásoknak korszerű biztosító berendezéssel való felszerelését sokkal fokozottabban kívánjuk folytatni.

A járműpark korszerűsítésében és fejlesztésében tapasztalható a legnagyobb mértékű elmaradás. Gőzmozdonyaink általában korszerűtlenek, ezért üzemeltetésük, főleg a szénfogyasztás szempontjából igen gazdaságtalan, sőt pazarló, mert az eltüzelt szén fűtőenergiájának csak mintegy 5 százalékát hasznosítja. Teherkocsijaink nagyrésze kiöregedett, alacsony raksúlyú, korszerűtlen. Személykocsiparkunk korszerűsítése a „Cak" sorozatú kocsik beszerzésével már megindult, azonban hálózatunkon még mindig láthatók a fedett teherkocsikból átalakított, úgynevezett „E"-kocsik.

A novemberi határozat feladatul tűzte ki a villamos- és Diesel-mozdonyok gyártási ütemének fokozását. Így megnyílik a vasúti mozdonypark korszerűsítésének lehetősége, tehát ennek során a forgalom gazdaságosabb, gyorsabb és üzembiztosabb lebonyolítása is. Ezzel a lehetőséggel megfelelően élni kívánunk, és az ipar gyártási kapacitásától függően, nagyobb számban fogunk beszerezni többek között 600 lóerős villamosmozdonyokat, de a 2000 lóerős Diesel villamos mozdonyok gyártását is szorgalmazni fogjuk. Teherkocsiparkunk korszerűsítése miatt nagyobb raksúlyú, modern szerkesztésű és a különleges igényeknek is megfelelő teherkocsikat kívánunk beszerezni. A személyszállítás kulturáltabbá tétele érdekében a távolsági és elővárosi utazási igényeknek megfelelő, újsorozatú négytengelyes acél- és könnyűfémvázas személykocsikat tervezünk beszerezni, sőt az új típusú öttengelyes Diesel-motorkocsik gyártását is elkezdi az ipar a vasút számára. Ezek könnyebbé és gazdaságosabbá fogják tenni a vasúti dolgozók munkáját és kényelmesebbé, kulturáltabbá az utazó közönség szállítását.

Természetesen nem feledkezünk meg dolgozóink munkakörülményeinek műszaki színvonalának emeléséről sem. Fejleszteni kívánjuk a vasút dolgozóit szolgáló munkavédelmi, szociális, kulturális és egészségvédelmi létesítményeket, berendezéseket is.

Az elmondottakból megállapítható, hogy a vasút műszaki színvonalának emelése igen nagy és sokrétű feladat, melynek megvalósítása csak úgy képzelhető el, ha a vasút összes dolgozóinak kezdeményezéseit, javaslatait és kitartó, lelkes munkáját hozzáadhatjuk. A gazdasági műszaki tervezők már összeállították azt az arányos, gazdaságos és megvalósítható távlati tervvázlatot, mely magában foglalja a vasút korszerűsítésének feladatait. Most a vasút dolgozóin, lelkes és kiváló újítóin, becsületes és tehetséges mérnökein, tervezőin a sor, hogy — mint azt pártunk Központi Vezetősége és a Minisztertanács levelével kapcsolatban is tették — segítséget nyújtsanak a távlati terv kereteinek kitöltéséhez, részletes kidolgozásához alkotó kezdeményezésükkel, újításaikkal és a tervek megvalósításáért kifejtett fáradhatatlan munkájukkal.

A vasút műszaki színvonalának emeléséért induljon meg a harc! A siker nem maradhat el, mert segít bennünket pártunk és segít bennünket az az elhatározott akaratunk, hogy a korszerű, új technikával felszerelt szocialista vasutat megvalósítjuk!

Sikerekben gazdag év vége — gondos felkészülés az új évre

Kocsinkint csaknem egy órával rövidítették meg a tartózkodási időt

A végéhez közeledő esztendőben sok munkasikert látott Rákosrendező-pályaudvaron az év vége is szép sikert hozott. Az állomás december 18-án befejezte tervét. Kiemelkedő adat a tervteljesítésből, hogy a kocsitartózkodásnál december 10-ig a dolgozók 700 139 kocsiórát takarítottak meg. Ez, 744 248 kocsit véve alapul, azt jelenti, hogy *kocsinként 56 perccel, vagyis csaknem egy órával rövidítették meg a tartózkodási időt.*

Az év hátralevő részére a dolgozók a pártszervezeti vezetőségválasztás tiszteletére tettek felajánlásokat. A vállalások teljesítésében a kommunisták járnak elől jó példával. Így *Balogh Gyula* kocsimester, tizes bizalmi, *Boros Bálint* kiváló vasutas, kocsimester, pártbizalmi, *Varga Sándor* állomásirányító és sokan mások.

15 449 tonna szénmegtakarítás

A ferencvárosi fűtőháznál majd minden tényezőnél sikerrel járt az éves terv túlteljesítésére tett vállalás.

A kocsijavító fiókműhely dolgozói *55 nappal korábban* fejezték be évi tervüket. December 15-re a mozdonyjavító műhely is maradéktalanul teljesítette mennyiségi tervét. A minőségi munkánál, ha beszélhetünk is javulásról, még sok tennivaló lesz az elkövetkező esztendőben.

A kilométerterv teljesítésénél kimagasló teljesítményt értek el az utazószemélyzet tagjai. Ezt a tervtényezőt december 4-re teljesítették, mégpedig úgy, hogy vontatási hibából egyetlen szolgálatképtelenség sem fordult elő. *Annál kevésbé sikerült a százelegytonna kilométerterv teljesítése.* A lemaradás 18 napos, 94,4 százalékos teljesítéssel. Pedig 3397 túlsúlyos vonatot továbbított a fűtőház 660 188 tonna többterheléssel, a tolatós tehervonatok többsége azonban kiterheletlen volt. A gyenge terhelés mellett is *15 449 tonna szenet takarított meg a fűtőház 2 935 310 forint értékben,* ami másfél havi szénszükségletnek felel meg. *A mozdonyszemélyzetnek ez a legkiemelkedőbb eredménye, mert 8,89 programmos százelegytonnánkénti fogyasztásnak felel meg.*

A jövőre vonatkozólag fűtőházunk *több támogatást vár a forgalmi szolgálattól,* ennek a támogatásnak elsősorban jól kiterhelt vonatokban kell megnyilvánulnia. *(Huszár József leveléből.)*

Akik az ünnepi darabáru csúcsforgalomban is helytálltak

Az ünnepi megnövekedett darabáruforgalom fokozott teljesítményt követel a szállítmányozási szolgálat dolgozóitól, akik az árukat a vasút raktáraiból a címzetteknek továbbítják, vagy a feladótól a vasúti raktárakba viszik. A szegedi igazgatóság területén kiválóan látták el ezt a munkát a *bajai szállítmányozási dolgozók.* Az elmúlt év novemberében a napi mozdított súlyuk 488 mázsa volt, az idén novemberben pedig 627 mázsa. A ráfordított költség tavaly 2,11, az idén pedig 1,64 fillért tett ki. *Tehát kevesebb ráfordítással jobb munkát végeztek,* ami azt jelenti, hogy növelték a termelékenységet, csökkentették az önköltséget. Decemberben még magasabbra emelkedett teljesítményük, mert a napi mozdított súly 765 mázsát tesz ki. Ilyen jó eredményt most értek el először.

A munkában élen jár *Pauk Pál,* aki napi 80 métermázsás tervét novemberben 104 mázsára teljesítette és *Gizinger József,* akinek terveljesítése 109 mázsa. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

„Elolvadtak" a kukorica- és cukorrépahegyek

Pusztamonostor állomáson pár héttel ezelőtt még hatalmas kukorica- és cukorrépahegyek tornyosultak. Dolgozóink alaposan megragadták a munkát hogy éves tervüket vállalásukhoz hívc határidő előtt húsz nappal befejezzék és eltüntessék a kukorica- meg a cukorrépahegyeket. A lendületes verseny következtében ez olyan jól sikerült, hogy *a terveljesítés november 23-ra, vagyis a határidő előtt 38 nappal megtörtént.* Ennek következtében pár nap alatt a kukorica- és a cukorrépahegyek valósággal *„elolvadtak"* az állomáson. *(Pintér Lajos leveléből.)*

Árubőséggel és udvarias kiszolgálással

Az *Utasellátó Ü. V.* dolgozói a harmadik negyedévben jó munkájuk eredményeként elnyerték az élüzem címet. Ez a siker arra indította őket, hogy még nagyobb szorgalommal, lelkesedéssel és szaktudással lássák el munkájukat, biztosítsák az utazás jobb feltételeinek rájukeső részét, az utazóközönség ételellátását való ellátását. A 9-es számú étszolgálati elosztó például, amelynek feladata a Keleti-pályaudvarról kiinduló vonatok utasainak ellátása, olyan jól dolgozott hogy éves tervét a vállalt november 23-i dátum helyett már november 20-án befejezte. A Nyugati-pályaudvari 4-es számú áruda, amely a vállalat legnagyobb forgalmú árudája, s amelyben naponta sokezer vásárló fordul meg, szintén határidő előtt, november 19-én fejezte be éves tervét, mégpedig úgy, hogy a legtökéletesebben megvalósította az udvarias és előzékeny kiszolgálást. Az árudák az évvégi ünnepekre nagy árubőséggel a dolgozók igényeit kifogástalanul elégítették ki. *(Takács Sándor leveléből.)*

Zalaegerszeg a szombathelyi terület legjobb csomópontja

A szombathelyi igazgatóságon most értékelték a csomóponti verseny novemberi teljesítményeit. Az értékelés alapján *a novemberi csomóponti verseny győztese Zalaegerszeg csomópont lett.* Második *Tapolca* csomópont. A jutalmakat ünnepélyesen adták át a győztes csomópontok dolgozóinak.

Javítsák meg az anyagellátást!

Az Épületfenntartási Főnökség teljesítette minden vállalását, amelyet a dolgozók a húsz budapesti üzem versenyfelhívásához való csatlakozás során tettek. Így a főnökség évi tervét december 15-én 113 százalékos teljesítéssel befejezte és ettől az időtől kezdve már 1956-os tervén dolgozik. Határidő előtt fejeztük be a turai áramátalakító épületet és a ferencvárosi agregátorház építését is, mintegy 20 százalékos megtakarítással. A jövőre vonatkozólag az a kérésünk, hogy az illetékesek *javítsák meg az anyagellátást,* hogy még az eddigieknél is jobb munkát végezhessünk és több időt, anyagot, fáradságot takaríthassunk meg. *(Barabás János leveléből.)*

Év vége a tervismertető értekezletek jegyében

A vasúton az év utolsó napjai a tervismertető értekezletek jegyében telnek el. Minden vasutasnak ismernie kell a jövő évi feladatokat hogy az 1956. évi tervben az eddiginél is nagyobb eredményeket érhessünk el. A célok elérésében nagy segítséget nyújthatnak a műszint-bizottságok. Az ő feladatuk, hogy felújítsák a már-már feledésbe merült munkamódszereket, munkamozgalmakat, mint a Röder-, Deák-, Nazarova-, stb. mozgalom.

A Felépítményi Vasanyagjavító ÜV-nél december 15-én műhelyrészenként megtartották a tervismertető értekezleteket, a jövő esztendő első negyedére. Az osztályvezetők valamennyi műhelyrészben nemcsak azt ismertették, hogy mennyi a műhelyrész elvégzendő munkája, hanem a munkapadokig felbontva pontosan órára kiszámítva azt is megmondották, hogy milyen átlagteljesítményt kell elérniök a dolgozóknak ahhoz, hogy tervüket teljesítsék. A dolgozók hozzászólásaikban felsorolták, mik azok a hiányosságok, amik akadályozzák őket munkájuk végzésében. Így felkészülve a Vasanyagjavítónál bizakodással néznek az újesztendő elé.

Fontos őrhelyen



Klabacsek László, Rákos állomás tornyos váltókezelője példásan látja el szolgálatát ezen a fontos őrhelyen.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A vezetőségválasztás sikeréért dolgoznak

A NAGY SZOLNOKI PÁLYAUDVARON kis pártcsoport *Polónyi Mihály* elvtárs. Tizenkét kommunista a tagja, s a tizenkét elvtárs más-más munkaterületen dolgozik. Van közöttük kocsirendező, számadáskezelő, kocsifelíró, váltókezelő, sarus. Nem könnyű feladat együtt tartani a csoportot, elérni, hogy a szerteszét dolgozó elvtársak mindegyike a maga munkahelyén tetteivel mutasson példát és okos szóval erre nevelje kartársait is. Nem könnyű feladat, de nem is megoldhatatlan.

Polónyi elvtárs kisebb csoportokban beszélgetett az elvtársakkal. Elment például a gurítónál dolgozó sarusokhoz és amikor egy kis szünet akadt, összehívta a kommunistákat.

— *A mi feladatunk* — mondotta — *nemcsak annyi, hogy magunk készüljünk a vezetőségválasztásra, hanem az is, hogy velünk együtt mindenki részt vegyen a pártvezetőségválasztás előkészítésében. Használjátok fel az ilyen gurítási szüneteket, beszélgessetek mindenkivel, tudjátok meg a dolgozók véleményét. Választ kell adni az elvtársak problémáira, meg kell magyarázni a párt politikáját, el kell oszlatni a helytelen nézeteket.*

A PÁRTBIZALMI még sok mindenről beszélt a vezetőségválasztással kapcsolatban. Megmagyarázta, hogy a választás a demokratikus centralizmus alapján történik, előbb az alsóbb szerveket választják meg, majd pedig a küldöttek a felsőbb pártszervek vezetőit. Elmondta, hogy a szervezeti szabályzat értelmében minden párttag választó és választható.

A kommunistákkal folytatott megbeszélés eredményessége abban is kifejezésre jutott, hogy együtt a pártonkívüliekkel a vezetőségválasztás tisztelletére felajánlották: a kocsikifutási és az elegytovábbítási terv felajánlását egy százalékkal túlteljesítik.

Ez a rögtönzött pártcsoportértekezlet fellendítette az agitációt is.

Baranyi elvtárs sarus csapatvezető — a pártcsoport egyik legjobb agitátora — munkaszünetben az apjáról beszélt.

— Hetvenhat éves az apám. Egyik este beszélgetés közben elmondtam neki, hogy mennyi nehézséggel kell küszködnünk nap mint nap, milyen nehéz feladat az őszi forgalom sikerrevitele.

APÁM LEINTETT. Gondolj arra, fiam — mondotta —, hogyan éltünk mi azelőtt. Sokszor se munkánk nem volt, se kenyerünk. És ha dolgoztunk, egynapi kubikért 80 fillér volt a bér. *A kirakatok teli voltak áruval, volt minden, amit a szem-száj megkívánt. De nem a mi számunkra. Sokszor még a főzéshez szükséges zsírt sem tudtuk megvenni.* Pedig, emlékezhetsz rá, az édesanyád is dolgozott. És mégis éhezett a család. S te?! Egymagad tartod el négyönket! Hogy néha nem jut mindenre? Ez igaz, de biztos állásod van, s amit ma nem tudunk megvenni, meg tudjuk holnap.

Sokan kapcsolódtak ahhoz, amit Baranyi elvtárs mondott. Mindenki tudott hasonló példákat a maga vagy családja életéből. *S a múltról beszélve könnyebb volt megérteni, hogy most sem mehet minden zökkenőmentesen. Előfordulhatnak nehézségek, lehet kisebb zavar a közellátásban, de az élet mégis csak jobb, szebb mint volt régen.*

A dolgozók szinte maguk vonták le a beszélgetés végén a következtetést: az élet olyan, amilyenné tesszük. Ha jól dolgozunk, jobban élünk. S hogy jól menjen a munka, ahhoz erős pártszervezet is kell. Mert a párt nélkül nincs előrehaladás, a párt vezeti a szebb holnapért vívott harcot.

Megbeszélték a pártcsoport tagjai azt is a dolgozókkal, hogy kit javasolnak az új vezetőségbe. *Mikulás* elvtársnő nevét többen is emlegették. Ő eddig szakszervezeti bizalmi volt, és munkájával megnyerte a dolgozók bizalmát. *Kiállt a dolgozók érdekében, szívén viselte mindenki gondját-baját. Ő intézte el Juhász és Kádár elvtárs rendkívüli segélykérelmét és Deák elvtárs aratási szabadságát.* Ugyanakkor bátran szembeszállt a hibás nézetekkel, megvédte a párt igazát.

A PÁRTCSOPORTTAL folytatott megbeszélés számos sürgős tennivalóra is felhívta a pártbizalmi figyelmét. *Rehák István* elvtárs az utóbbi időben visszahúzódott, gyakran elégedetlen. Oka, hogy nemrégiben leváltották a sarus csapat vezetéséről és úgy gondolja: ez jogtalanul, igazságtalanul történt. Polónyi elvtárs most megvizsgálja az ügyet s igyekszik kideríteni az igazságot. *Joó Imre* és *Bodnár László* elmaradt a tagdíjjal, mert a múlt hónapban nem volt elég a bélyeg. Most gondoskodnak arról, hogy sürgősen megkapja a két elvtárs a pártbélyeget.

Volt aki felvetette, hogy a pártszervezetnek nincs kellő tekintélye a szakvezetők előtt. *Gyakran nem jelennek meg a szakmai vezetők a taggyűléseken, pártrendezvényeken, előfordul, hogy a jutalmazásoknál sem veszik figyelembe a pártszervezet javaslatait.* Fontos, hogy a pártcsoport erre is felhívja az alapszervezet és a pártbizottság figyelmét.

Sok a munka Polónyi elvtárs pártcsoportjában, jut belőle mindenkinek. De szívesen csinálják az elvtársak, mert tudják, hogy minden tettükkel a pártvezetőségválasztás sikerén dolgoznak.

Befejeződött a vasutasok első háromhónapos pártiskolája

A vasút legnehezebb időszakában, az őszi forgalom kezdetén kezdte meg munkáját a vasút politikai főosztály első háromhónapos párttitkár-képző tanfolyama. A munka dandárjánál hagyták ott az elvtársak szolgálati helyüket, hogy három hónapi tanulással magasabb képzettséget, nagyobb jártasságot nyerjenek a pártmunka elméleti és gyakorlati kérdéseiben.

Az iskola most véget ért. Itt ülnek a hallgatók a Tamás utcai iskola előadótermében, a záróünnepélyen. Számotadnak arról, hogy az eltelt három hónap alatt hogyan dolgoztak, méltók voltak-e a bizalomra, az áldozatra, amelyet a párt, a vasút hozott azért, hogy tovább erősödjenek az itt tanult hallgatókkal a vasutas pártszervezetek, amelyek vezetői, irányítói a nehéz vasúti munkának.

A jelenlevő funkcionáriusok nem töltötték tétlenül az időt, távol az állomások, műhelyek zajától tanulásukkal is a párt politikájáért, a vasúti feladatok még sikeresebb végzéséért dolgoztak.

Tóth Ferencné elvtársnő, az iskola vezetője nyitja meg a záróünnepélyt. Körülötte az elnökségben helyet foglalnak a vasút vezetői közül *Bogyó Géza* elvtárs, a vasút politikai osztály helyettes vezetője. *Németh József* elvtárs vezérigazgató helyettes, *Czimma János* elvtárs, a politikai főosztály agit.-prop. osztályának megbízott vezetője, *Benkovits Dezső* elvtárs, a budapesti politikai osztály vezetője, *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára.

— *Most, amikor a tanfolyam végéhez értünk* — kezdi beszédét *Tóth* elvtársnő — *szükséges, hogy rövid visszapillantást tegyünk az eltelt három hónapra. A tanfolyamnak az volt a feladata, hogy az elméleti kérdésen túl gyakorlati segítséget nyújtson a pártépítés feladataihoz, a párthatározatok végrehajtásához.*

A tanfolyam alatt az elvtársak jobban megismerték a szocializmus gazdasági alaptörvényeit, annak összefüggéseit a mindennapi munkával, kihatását az életszínvonal alakulására. Az elvtársak szorgalmas tanulása, tudásvágya eredményeként elmondhatjuk, hogy a tanfolyam betöltötte feladatát.

A továbbiakban részletezte a tanfolyam munkájának eredményességét, majd *Bogyó Géza* elvtárs szólt az iskola hallgatóihoz.

— *Egy negyedesztendő telt el azóta, hogy az elvtársak megkezdték tanulásukat az iskolán. Az eltelt három hónap nem volt könnyű, de a fáradozás eredménnyel járt, mert elsajátították azokat az alapvető ismereteket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a jövőben magasabbra emeljék pártszervezeteiknél a pártmunka színvonalát.*

Ezután *Bogyó* elvtárs az eltelt három hónap eseményekben bővelkedő kül- és belpolitikai történetét ismertette, utána részletesen foglalkozott a hallgatók munkájával, akik közül többet megdicsért — *Petrák Mihályt, Szalai Józsefet, Szilágyi Erzsébetet* és másokat — akik szorgalmas tanulásukkal a jók között is a legjobbak voltak.

— *Nehéz volt az iskolán a tanulás, de sokkalta nehezebb lesz a tanultakat a gyakorlatban alkalmazni. Ott derül majd ki igazán, hogy ki volt az, aki legtöbbet tanult, legszorgalmasabban dolgozott a három hónap alatt.* Bogyó elvtárs a továbbiakban a pártszervezeteknél végzendő elméleti munkára hívta fel a figyelmet, hangsúlyozta, hogy jó pártmunka csak ott lehet, ahol a pártvezetőség rendszeresen és tervszerűen foglalkozik az elméleti kérdésekkel.

— *Előttünk áll a szocializmus építésének nagyszerű feladata. De megvalósítani csak akkor tudjuk* — mondotta befejezésül —, *ha a pártszervezetek vezetésével a vasút minden dolgozója egy szívvel, egy lélekkel dolgozik, ha a vasutasok minden szavukkal, minden tettükkel kiállnak a pártért.*

Ezután a legjobb hallgatókat könyvekkel és oklevelekkel jutalmazták, majd *Király János* elvtárs a hallgatók nevében mondott köszönetet mindazoknak, akik lehetővé tették, hogy három hónapon át gond nélkül tanulhattak az iskolán.

A záróünnepély színvonalas kultúrműsorral ért véget.

Nemzetközi ÉLET

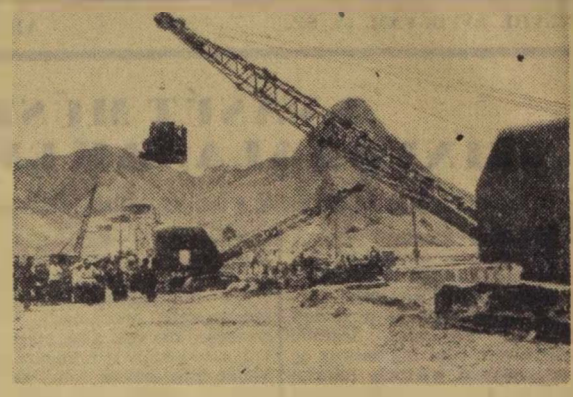
A NAGY BARÁTSÁG ÚTJA

Így nevezik a transzmongóliai vasútvonalat, amely közvetlenül összeköti a Szovjetuniót a Kínai Népköztársasággal. A Mongólián keresztül vezető új vasútvonal, amely közel 1100 kilométer — a Szovjetunió és a Mongol Népköztársaság határállomásán, Nauskinál kezdődik. Az első vonat már 1949-ben megérkezett Ulan-Batorba, a mongol fővárosba. Ezután következett a munka második része: Ulan-Batort össze kellett kötni Pekinggel.

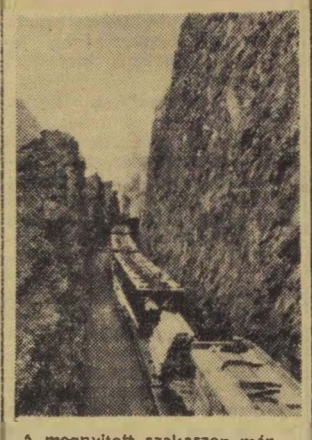
A szovjet vasutasokra hárult az a feladat, hogy a mongol főváros és Dzamin-Ude közti 700 kilométeres vonalszakaszt megépítsék. Kínai vasútépítők készítették el azt a 388 kilométeres vasútvonalat, amely Csinin-állomást Jerlannal összekötötte. A transzmongóliai vonal befejező munkálatait most végzik, s ezzel a Moszkva—Peking közti út több mint ezer kilométerrel megrövidül.

A vasútépítők számtalan nehézséggel találták szembe magukat. Az Ulan-Batorból kiinduló vonal első szakasza hegyszoroson és magas hegygerincen vezetett keresztül, úgy hogy tíz- meg tízezer köbméter sziklás földet kellett megmozgatni. A legnehezebb rész mégis a Góbi-sivatagot keresztül szelő négykilométeres vonal volt. Ezen a helyen a legnagyobb télben rakták le a sineket, de sem az erős északnyugati szelek, sem a fagyok és homokviharok nem szakították félbe a munkát egy napra sem.

Nagy segítséget nyújtott ehhez a modern szovjet technika. Száz meg száz ekszkavátor, terelőlemezes gép, földgyalu és más útépítő gép termelte ki a földet, tisztította meg az útvonalat, építette a töltést. Több mint 12 millió köbméter földmunkát végeztek a gépekkel. A fővonal lerakását Platov mérnök sínrakó-gépével gyorsították meg.



Nagy segítséget nyújt a korszerű szovjet technika. (Uj-Kina felv.)



A megnyitott szakaszon már a vasútépítőknek szállít a vonat. (Uj-Kina felv.)

A mongol főváros és a kínai határ közti 700 kilométeres szakaszt nem egészen két év alatt elkészítették. Ehhez nagy mértékben hozzájárult az, hogy a földmunkákat 98 százalékban, a kavicságyazást 95 százalékban gépesítették.

Az elhagyott mongol sztyeppéken vasbeton épületelemeket gyártó üzemek nőttek ki a földből. A hidakat, áteresztéket és egyéb létesítményeket kizárólag előregyártott elemekből építették. Nagy nehézségek voltak a vízellátással. A vasútvonalat csak Ulan-Bator közelében keresztezi egy folyó. Ezen túl sehol nincsen se tó, de még egy kis patak sem. Kutakat kellett fúrni, néha 200 méter mélységre. Az állomások közelében nem akadtak mindig vízre, úgyhogy több mint 15 kilométer távolságról kellett odavezetni. Nagy ütemben épültek a vízvezetékek, szivattyúállomások, átemelőtelepek.

Jelenleg az útvonal mentén mindenütt befejezéshez közeledik a pályaudvarok, fűtőházak, áramfejlesztő telepek, vízellátó központok, lakások és kulturális intézmények építése. A pályaudvarokat a szovjet építészek tervei alapján központi fűtéssel, vízvezetékkel és csatornázással együtt építik. A belső díszítés mongol nemzeti stílusban történik.

A munkás- és teherszállító vonatok már közlekednek Ulan-Bator és Dzamin-Ude között, építőanyagot és munkásokat visznek. Régen a megrakott tevekaraván a kínai határtól a mongol fővárosba fél hónapon keresztül tette meg az utat a Góbi-sivatagon át. A vonat most egy nap alatt megy végig. Már folynak a tárgyalások, amelyek szabályozzák a három országon át rövidesen meginduló vasúti forgalmat.

Egységes szervezetet alapítottak a brazil vasutasok

Brazília vasutasai nemrégen tartották IV. országos kongresszusukat. A kongresszus valamennyi vasút dolgozóinak egysége és barátsága jegyében zajlott le. A Campinas városában lefolyt kongresszuson beszámoltak a küldöttek a vasutasok kizsákmányolásáról. Elmondták, hogy 1950-től 1954-ig 30 millió cruzeiróval nőtt a Sao Pauló-i vasúttársaság profitja, ugyanakkor állandó létszámcsökkentéseket hajtanak végre. Az ország északi vidékein a forgalmi szakszolgálatnál dolgozók igen gyakran 40 órás szolgálatot végeznek anélkül, hogy a megfelelő pihenőidőt biztosítanák számukra.

A küldöttek egyöntetűen állapították meg, hogy ebben a helyzetben rendkívül fontos, hogy megerősítsék szervezeti egységüket a hallatlanul rossz munkafeltételek megjavításáért, a magasabb bérekért folyó harcban. A kongresszus végülis kimondta a Brazil Vasutasok Országos Szövetségének megalakítását, majd megválasztva az új vezetőséget, fontos határozatokat hozott.

Jegyzetek egy propagandista-konferenciáról

Az abaújkéri, egykori uradalmi kastély környéke ismét hangos, az érkező vonatok csoportosan hozzák a propagandista-konferenciára érkezőket. A miskolci MÁV igazgatósághoz tartozó pártszervezetek DISZ Petőfi-iskoláinak propagandistái gyűltek ismét össze, hogy számot adjanak az elmúlt két hónapban végzett munkájukról és a következő két hónapra való felkészülésükről.

A kétnapos konferencia munkájából — mint azt a politikai osztály megbízottja is megállapította zárszavában — tanulságként a következőket lehet levonni: *bár a szemináriumok élénkek voltak és nem egy esetben a hozzászólásokat is korlátozni kellett, azok mégis a hallgatók összességének nem kielégítő felkészültségét tükrözték.* Az egyes kérdések megvitatásánál a hozzászólók zömében azonos elvtársak voltak és ugyanakkor nem egy olyan hallgató is akadt, aki a kétnapos konferencia tartama alatt egyszer sem jelentkezett hozzászólásra.

Nem volt kielégítő a hallgatók jegyzetkészítése sem. A már jó előre kiadott felkészülési tervben előírt *kötelező és javasolt irodalmat csak kevesen tanulmányozták és jegyezték ki teljes egészében.* Szinte természetes, hogy az előbb említett rendszeresen hozzászólók azokból az elvtársakból kerültek ki, akik szorgalmasan tanulmányozták és jegyezték az anyagot, míg a többi hozzászólók csak rutinjukra, korábbi ismereteikre támaszkodva tették meg jól, vagy kevésbé jól észrevételeiket.

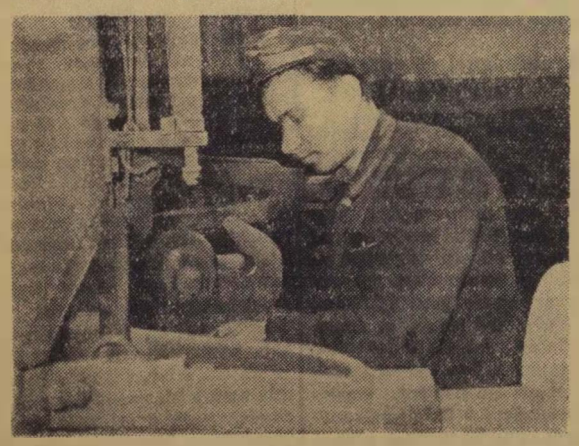
A konferencia folyamán megmutatkozott, hogy a DISZ Petőfi-iskolák egyes vezetőinek a felkészülése nemcsak a konferencián volt hiányos, hanem a gyakorlati propagandista munkájukban is akadnak zökkenők és javítanivalók. Amikor az eddig végzett munkájukról kellett a propagandistáknak beszámolniok, csak négy elvtárs jelentkezett hozzászólásra. *Alig hihető, hogy a jelenlevő többi ötven propagandista által vezetett szemináriumon ne adódna olyan probléma, amelynek megvitatása éppen a propagandista konferencián vált volna szükségessé.* Kitűnt az is, hogy a propagandisták közül nagyon kevesen alkalmazzák oktatásuk során a szemléltető módszereket.

Szólni kell a konferencia előkészítéséről is. A propagandisták szemináriumainak vezetői jól felkészültek, részletes vitavázlatuk volt, a szemináriumokat erősen kézbentartották. *Az elhangzott előadások, bár az előadók alapos felkészüléséről, az anyagban való erős elmélyedéséről tettek bizonyságot, kissé színtelenek voltak.* Jó oldaluk volt viszont az, hogy a vasút speciális területére konkretizálva világították meg például a szocialista iparosítás perspektíváit.

Nagyon helyes volt, hogy az esti órákban a konferencia résztvevőinek szórakoztatásáról filmvetítéssel gondoskodtak, de még jobb lett volna, ha a konferencia témaköréhez illő filmet mutattak volna be, amit a másnapi szemináriumokon az anyaggal egybekapcsolva meg is lehetett volna vitatni. A konferencia rendkívül tanulságos volt mind a hallgatók, mind a vezetők számára, elősegítette a DISZ Petőfi iskolák színvonalának emelését.

Benedek Miklós
propagandista,
Miskolc—Gömöri pályaudvar

Jól fűtött vonatokat!



Kovács István, dombóvári gőzfűtés lakatos jó munkával biztosítja a vonatok előfűtését. (Kovács Géza felv.)

Amiről Pécs állomás üzemviteli jelentései beszélnek...

Néhány órára tavasziasra fordult az idő Pécsett. A Mecsek oldala csak úgy szikrázik a napfényben, de ha egy pillantást vetünk az állomásra, mindjárt látjuk, hogy a természet csalóka játékot űz; az őszi forgalom nem hagyja befolyásolni magát az időjárástól.

— Az idei őszi forgalom sokkal erősebb, mint a tavalyi volt — mindjárt ezekkel a szavakkal fogad *Gerecs István* elvtárs, állomásfőnök, majd így folytatja: — Különösen érezhető, hogy kevesebb a kocsink s az elegybefutás is egyenetlen. Például az arány olyan, hogy 20 órától 24 óráig öt-hat érkező tehervonatunk van, az előző 12 órában pedig alig kapunk elegyet. Az állomás dolgozóinak bizony keményen kellett küzdeniök azért, hogy valóraváltsák ígéretüket, határidő előtt befejezzék évi tervüket.

A munka jó áttekintésére és ellenőrzésére az állomás dolgozói érdekes és hasznos újítást vezettek be: *a napi üzemviteli jelentést.* A jelentés pontosan feltüntet minden adatot, olyan mint egy éles röntgenfelvétel: megmutatja a szakértő szemnek, hol fészkel a betegség csírája, akár géprevárásról, vonatvárásról, jelzőnél való feltartóztatásról, a menetrend be nem tartásáról, a kocsikifutási terv alacsony teljesítéséről, vagy a rakodás elhúzódásáról van szó. A kimutatást minden nap három példányban készítik el, a pártszervezet, az üzemi bizottság és a szakvezetés részére.

A kocsikifutási terv mindennapi teljesítéséért

Az összegyűjtött jelentéseket lapozgatva feltűnik, hogy a menetrendszerinti közlekedés nagyon érzékeny oldala az állomásnak. A Budapest felől érkező vonatok késése miatt novemberben nem kevesebb, mint 200, helyből induló személyvonat késett. Ugyancsak arról is tanúskodik az összesített kimutatás, hogy alig van olyan éjszaka, amikor négy-öt tehervonat ne várna gépre. A géprevárások, valamint a tartalékgépek karbantartásának elhanyagolása, a gyakori üzemzavar miatt az állomás dolgozói keserűen gondolnak a fűtőházra, viszont a fűtőház sem marad adós a panasszal, ha a vonatravárások kerülnek szóba.

Azt is híven tükrözik a jelentések, hogy az állomás dolgozói kemény és eredményes harcot vívnak az egyenetlen elegybefutás ellenére vagy éppen emiatt — a kocsikifutási terv mindennapos teljesítéséért. A terv teljesítése rendszerint 100 százalék körül mozog, vagyis a kiadott kocsik száma többnyire egyezik az érkezett kocsikéval. Az állomás dolgozói azt az elvet vallják, hogy *a leadott kocsiknak ők a gazdái mindaddig, amig azok el nem hagyják az állomást.* A jó gazda gondosságával igyekeznek tehát minél gyorsabban beállítani és kihúzni a kocsikat. Pedig ez a munka legtöbbször nem megy olyan simán, mint ahogyan leírtuk. Az állomásnak nem egy olyan csonka ipervágánya van, amelyen több vállalat is rakodik, s ez nagyon megnehezíti a mozgást.

Érkezéstől — indulásig

Végig kísértük néhány kocsi útját az érkezéstől az eltávozásig. December 5-én például a 153 284-es számú kocsi 6 órakor érkezett Barcsról és 18 órakor már rakottan elindult Dombóvárra. Ezen a napon az állomás egyébként 98 százalékra teljesítette kocsikifutási tervét. Akad azonban szépséghibája is a kifutási terv teljesítésének, ami nem abból a körülményből adódik, hogy nem mindig érkezik a tervben előírt mennyiségű kocsi. Vagyis a hiányosságokat ennél a tényezőnél — ellentétben a többivel — nem annyira az alacsony, mint inkább a magas százalékok mutatják meg. Például ha a teljesítés 109 százalék, mint november 30-án volt, akkor nyilvánvaló, hogy előző napról késett kocsija maradt az állomásnak.

A kocsikifutási terv egyenetlenségét tükrözik a szombati és vasárnapi üzemviteli jelentések, amelyek csaknem minden héten visszaesésről tanúskodnak. Ugyanakkor ez az ismétlődő jelenség arra is figyelmeztet, hogy a komplexbrigádnak még sokat kell tennie a szombati és vasárnapi rakodások fokozásáért. Általában a kocsikifutási teljesítmény szinte összesítve tükrözi a többi tervtényező teljesítését is, hiszen a legszorosabb összefüggésben áll a fajlagos kocsimozgatási és a kocsitartózkodási egységidő teljesítésével.

Pécs állomás dolgozói ennek alapján felismerték, hogy a kocsikifutási terv hiánytalan teljesítéséért folytatott küzdelem egyet jelent az élüzemszint eléréséért, az őszi forgalom még hátralevő nehéz időszakának sikeréért vívott küzdelemmel

ÉJSZAKA HÁROM ÁLLOMÁSON

A metsző szél elől a vonatraváró utasok behúzódtak a váróterembe. Pllisvörösvár állomás perronja elhagyatottnak, kihaltnak tűnik, sötét köpönyeget terített az est a vágányokra. A felvételi épülettől jobbra, egy vízszállító tartálykocsi rossz csapján keresztül spriccel a víz, balra, egybeolvadva a sötétséggel üres szeneskocsi áll. A nyitvahagyott vagonajtók arról árulkodnak, hogy kirakás után a kocsit nem takarították ki és a kocsiajtókat nem tették helyükre. A szén december 8-án a 14. órában érkezett, s a 17. órában már kirakták. De *Rózsavölgyi* Ferenc raktárnok még a 21. órában sem vette vissza a kocsit. Jó volna tudni miért?!

0 óra helyett 5 órakor

Az állomásfőnök irodájában lapozgatunk az okmányok között. Kiderül, hogy a *Pestmegyei Mészipari Vállalat* részére a szükséges üreskocsikat az állomás rendszeresen csak az 5. órában bocsátja rendelkezésre, holott a kocsik már előző este a helyszínen állnak és 0 órakor átadhatók. A vállalat így jogtalanul kocsiállláspénz fizetési engedményben részesül és — természetesen — nem is törekszik az éjszakai rakodás megszervezésére.

Utazzunk tovább, vajon milyen más állomáson az éjszaka? *Dorogon* mozgalmas, lüktető, mintha csak nappal volna. *A brikettgyár rakodóvágányán gyorsan telnek a kocsik gőzölgő „tojás"-szénnel, de rakodik a bánya- és a fatelep is.* A „rakva-rakott-mozgalom" éjjel sem veszít lendületéből. Időnkint előfordul ugyan zökkenő a kirakásnál, december 5-én például késlekedett a brikettgyár, de — igen helyesen — a raktárnok azonnal intézkedett: *szabadnapos vasutasokból alakult brigád öt kocsinál elvégezte a kényszerkirakást.*

Az őszi forgalomban nincs helye a késlekedésnek, határozottan, gyorsan kell intézkedni, hogy minél több legyen az üreskocsi. Dorogon ennek szellemében dolgozik a kereskedelmi szolgálat, hibától azonban mégsem mentes munkájuk. December 8-án például még a 22. órában kihuzatlanul álltak a rakodóvágányon az aznap 8., 11. és 14. órában kiürült, fertőtlenítést igénylő, kocsik. A raktárnok, *Szabó* János, kimutathatóan nem szorgalmazta a kocsik kihúzását. Meg kell jegyezni, hogy a sürgetőkönyv az íróasztal mélyéből került nagynehezen elő és benne az utolsó sürgetés dátuma éppen egy hetes volt.

Jobb együttműködést

Az éjszaka nem jelent pihenést *Almásfüzitőn* sem, pedig az állomás csöndes, a raktári vágányok üresen állnak. Azonban a távolabbi timföldgyárban zsong az élet. A timföldgyár éjjel-nappal dolgozik, a bauxittal rakott kocsikat a buktatón és villanymarkolókkal ürítik. Ma nem dolgozott a markoló (más munkára osztották be kezelőit) és ez azonnal éreztette hatását. 69 kocsi érkezett a gyári vágányra, de ebből 50 kocsi egyszerre jött a 12. órában és közüle 40 kocsi délután 5 órakor még rakottan állt.

A raktárnok sürgette a kocsikat és amikor látta, hogy a kirakás mégsem megy, a gyár szállítási osztályának vezetőjéhez fordult, aki beleegyezett a kényszerkirakás megkezdésébe. Két órán belül a Győri Rakodási Főnökségtől megérkezett a kirakó brigád. Az üzem díszpécsere azonban nem engedte a dolgozókat munkához látni és azok kétórás hiábavaló ácsorgás után dolgukvégezetlen tértek vissza szolgálati helyükre.

Ez a történet —, amely már nem először fordult elő — arra vet fényt, hogy a vasút és a gyár közötti együttműködés nincs teljesen rendben, nemigen tartják be a komplexbrigád szerződést. A helyi pártszervezet segítségével szorosabbra lehetne fűzni a kapcsolatokat, meg lehetne akadályozni az ilyen esetek ismétlődését. A vasút kocsihiánnyal küzd, a kirakás késleltetése ma, holnap talán éppen a timföldgyár bauxit-ellátását nehezítheti meg.

★

December 8-ról 9-re virradó éjjelen három állomáson jártunk, gyűjtöttünk tapasztalatokat a kereskedelmi szolgálat éjszakai munkájáról. Ha összefoglaljuk a látottakat, megállapíthatjuk, hogy javult a munka, határozottabbak az intézkedések, bátrabban alkalmazzák a kényszerkirakásokat, mint régebben, de ugyanakkor előfordul még elnézés és kényelmeskedés is. Ha sikerrel akarjuk befejezni az őszi forgalmat, márpedig mi azt akarjuk, akkor munkánkból teljesen száműzni kell a hibákat.

11 sorsolást rendeznek 1956-ban

Az év utolsó sorsolását, a Harmadik Békekölcsön ötödik húzását december 30-án délután tartják Székesfehérvárott. Az egynapos húzáson 187 850 kötvényt sorsolnak ki 59 613 400 forint értékű nyereménnyel és törlesztéssel. E sorsolás után már kétmilliárd százmillió forint fölé emelkedik a kölcsönjegyzőknek visszafizetett összeg.

A jövő évben ismét eggyel szaporodik az államkölcsönhúzások száma. Január és július kivételével, minden hónapban lesz sorsolás, sőt decemberben kétszer is számíthatnak nyereményre a kötvénytulajdonosok. 1956 első sorsolását, az Ötödik Békekölcsön második húzását február 19-én Budapesten tartják.

Lenin ügyének nagy folytatója



76 esztendővel ezelőtt, 1879. december 21-én született Joszif Visszárionovics Sztálin, akiről *Barbusse* így írt: *„Ünnepélyes feladat felidézni ennek az embernek az alakját, aki új világrészt épít, a harcos politikusét, akinek személye világokat és korszakokat tükröz. Ha életútját követjük, a történelembe lépünk, szüz őserdőbe vágott, új ösvényeken taposunk, az emberiség nagy könyvének még kiadatlan fejezeteiben lapozunk."*

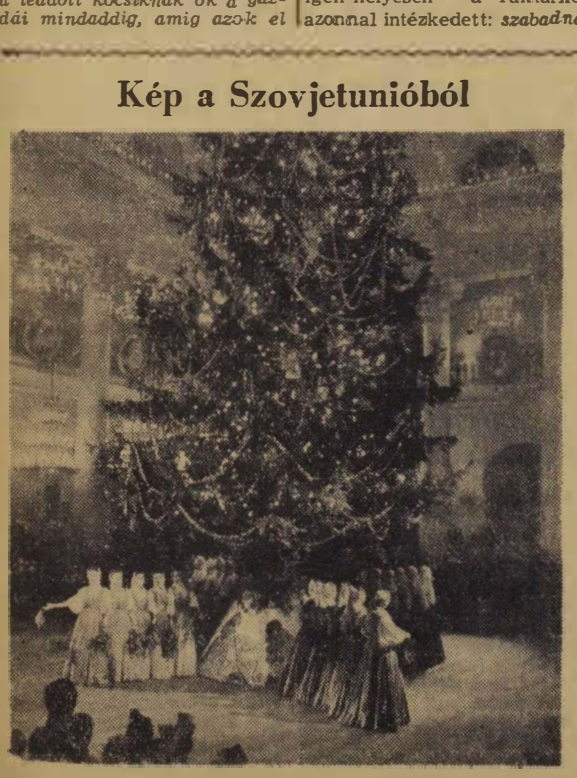
Sztálin a történelem kimagasló alakja volt, akinek nagysága abban állt, hogy tudományos módszerrel — a marxizmus—leninizmus segítségével — előre látta a történelem útját, fejleményeit s a társadalmi fejlődés törvényei tudományos felfedésének segítségével küzdött kortársaival együtt a holnapért. A történelem alkotója a nép; a marxizmus—leninizmus tanított meg benninket erre az igazságra, megmutatva ugyanakkor azt is, hogy a történelem formálásában milyen szerepük van a kimagasló vezetőknek. Sztálin neve egybefonódott a kommunizmus győzelmének századában Marx, Engels, Lenin nevével. Az ő lobogójuk alatt haladt és vezette a szovjet népet győzelemről győzelemre.

Marx és Engels világtörténelmi tanítását a tudományos kommunizmusról, elemzését a kapitalizmus születéséről, életéről és pusztulásáról, halhatatlan tanításait a proletárdiktatúráról Lenin alkalmazta és fejlesztette tovább az új történelmi körülményekre és teremtette meg az imperializmus és a proletárforradalmak korának marxizmusát. A Nagy Októberi Szocialista forradalom győzelmével Lenin a marxizmus tanításai alapján kidolgozta a szocialista társadalom felépítésének tervezetét. Sztálin, Lenin művének folytatója, hű és méltó tanítványa folytatta e halhatatlan ügyet s fejlesztette tovább a marxi—lenini tanításokat. A párt Központi Bizottsága Sztálin vezetésével megvédte Lenin eszméit a trockista—zinovjevista árulók, burzsoá nacionalisták, jobboldali kapitulánsok ellen és tovább vitte Lenin zászlaját, Lenin ügyét a dolgozók millióinak jövendőjéért, a kommunizmus végleges győzelméért.

A lenini tanítások alapján Sztálin vezetésével valósult meg a hatalmas szocialista ipar, a nagyszerű kollektív mezőgazdaság, erősödött meg az egységes szovjet állam, a sziklaszilárd proletárdiktatúra. A Nagy Honvédő Háború világtörténelmi győzelme bebizonyította a szovjet társadalmi és államrend legyőzhetetlenségét, a kommunista párt politikájának bölcsességét és előrelátását, a szovjet emberek mélységes szocialista hazafiságát, amely szilárd, megingathatatlan alapot ad ma is a Szovjetunió lenini, a népek békés együttműködésére irányuló politikájának.

A lenini örökség, a Szovjetunió Kommunista Pártja, melynek Központi Bizottsága élén oly sokáig dolgozott és alkotott Sztálin, példaként áll a világ kommunista és munkáspártjai előtt, szilárdan, hűségesen őrzi a lenini tanítást a pártról, a proletárdiktatúráról, a szocialista építésről. A Szovjetunió Kommunista Pártja köré sorakoznak a világ többi marxista—leninista pártjai, közöttük a mi népünk alkotó munkáját szervező és vezető Magyar Dolgozók Pártja, melynek vezetésével haladunk azon az úton, melyet Marx, Engels, Lenin és Sztálin mutatott.

Kép a Szovjetunióból



Fenyőfaünnepség Moszkvában, a Szakszervezetek Házában.

(Fotó Agentpress felv.)

A tehervonatok menetrendszerinti indításáért

A nap huszonnégy órájának minden percében élénken lüktet az élet a Ferencvárosi-pályaudvaron. A Ferencvárosi-rendezőpályaudvarról naponta több száz vonatot indítanak útnak az ország minden részébe.

A vonatok nagy része menetrend szerint indul és azt, hogy milyen jól dolgoznak a két nagy gurító: a Keleti és Nyugati gurítódomb dolgozói — az eredmények tanúsítják. Novemberben 122 százalékot értek el a menetrendszerű vonatindításban. Különösen jó eredményt ér el a „C"-műszak, melynek legjobb tagjai: Marthy Zoltán forgalmi szolgálattevő, Tóth V. János tolatásvezető, Puskás Sándor sarus. A „C"-műszak dolgozói 130 százalékra teljesítették tervüket.

Nem volt könnyű elérni ezt az eredményt, mert Ferencvárosban a nagyarányú átépítések erősen akadályozzák a munkát. Az állomás kelenföldi oldalán két „B"-vágány helyett három „B"-vágány van és ez tette lehetővé, hogy megszűnjön Ferencváros körül a vonatok „sorbanállása". A Nyugati-rendezőt teljesen átépítik: hat induló- és kilenc fogadó-vágány helyett tizenkét fogadó-vágány és nyolc indulóvágány lesz majd, ezenkívül a többi vágányoktól független gépkörüljáró és gyári kiszolgáló vágány is létesül. Addig azonban, amíg a munka elkészül, csak egy lírán át gurulhatnak a kocsik az indulóvágányokra. Ez a líra S-alakú kanyar, amely fékezi a gurítást. Sok kocsi megáll, mielőtt még az irányvágányra gurulna. Ilyenkor, ha nem vigyáznak, könnyen előfordulhat kocsi-utólérés, vagy helytelen irányvágányra gurulás. Mindez gátolja a munkát, de a dolgozók az őszi forgalom legerősebb napjaiban olyan kiváló teljesítményt nyújtottak, amely legyőzte ezeket a bajokat és amely lehetővé tette, hogy egyetlen percre se álljon be zavar a pályaudvar Nyugati gurítóján.

Ismeretes, hogy néhány hét óta a hatvani vonalon, Gödöllőig Kandó-mozdonyokkal bonyolítják le a teherforgalom nagy részét. Ez tette szükségessé, hogy a Keleti-rendező két vágánya fölött kihúzzák a villamos-felsővezetéket. A Keleti-rendező villamosítása nagy lendületet ad a munkának, mert a Kandó-mozdonyok most már bejárhatnak a rendezőpályaudvar villamosított vágányaira.

Nézzük a december 12-i forgalmi naplót. A naplóból kiderül, hogy az induló gyorstehervonatok túlnyomó része pontosan, menetrend szerint indult Ferencvárosból. A 4752-es debreceni gyorstehervonat 47 perccel később indult, mert a gép későn járt ki a fűtőházból. A 2153/54-es számú vonat azért indult 17 perccel később, mert ehhez a vonathoz az elegyet csak három más vonat rendezése után lehet összeállítani. A 958-as halasi gyorstehervonat a Nyugati-rendező átépítése miatt indult késve.

A menetrendtől való minden eltérés akadályozza a vasút munkáját. Nemcsak az áru késik, hanem zavarja a mozdony fordáját is, de emellett a nagy késés a személyzet pihenőjének rovására is megy. Sokat tehetnek a vasutasok, forgalmisták, vontatási dolgozók ennek érdekében: pontos gépkijárással, az elegy gyors, balesetmentes rendezésével és éber, utasításszerinti szolgálattétellel küzdhetnek eredményesen a menetrend szerinti közlekedésért.

B. L

Alaposan felkészülve akarják kezdeni az új tervévet

— Tervismertető értekezlet az Északi Járóműjavító XVII. osztályán —

— Tíz nap választ el bennünket az új tervév megkezdésétől. Tudjuk, hogy 1956-ban számos vasútvonalat látnak el korszerű jelző- és biztosítóberendezéssel s miután az egész ország számára a mi műhelyünk készíti a jelzőberendezéseket, jól fel kell készülnünk az új tervévre. Felelősségünk, feladataink nagyságának átérzése adja szánkra a kérdést: vajon a műszaki vezetőség gondoskodott-e arról, hogy az anyagellátásban ne legyen fennakadás? Sürgősen intézkedni kellene ezenkívül arról, hogy a műszaki rajzok pontatlansága ne akadályozza munkánkat. Előfordult, hogy fél műszakot dolgoztunk egy munkadarabon, amikor kiderült, hogy a műszaki rajz rossz. A technológiai osztály és a Vasúttervező ÜV dolgozóit arra kérjük, hogy pontos, „selejtmentes" rajzokkal segítsék munkánkat.

Körültekintőbb anyagellátást, pontosabb műszaki rajzokat

Mint legjellemzőbbet idéztük *Kancsár Ferenc* elvtárs felszólalását, amelyet az *Északi Járóműjavító ÜV* XVII. osztályának tervismertető értekezletén mondott. A felszólalások nagy részében ugyanis az jutott kifejezésre, hogy az osztály dolgozói az új tervévben *gyorsabb, körültekintőbb anyagellátást, pontos tervezést és jó rajzokat várnak a műszaki vezetéstől.* A jelző- és biztosítóberendezéseket gyártó osztály a járóműjavító egyik legújabb osztálya, 1952-ben alakult s dolgozóinak 85 százaléka fiatal. Ezeket a körülményeket mérlegelve valóban igen fontos, hogy az osztály a legmesszebbmenő segítséget kapja a műszaki vezetéstől, mert a jövő év fokozott feladatainak csak így tud megfelelni.

Melyek ezek a feladatok? A beszámoló, amelyet *Virág József* elvtárs, osztályvezető-helyettes tartott, részleteiben, a brigádokig, a munkapadokig felbontva ismertette az osztály tervét. Hiba volt azonban, hogy a tervfeladatokat csak felsorolta, így a dolgozók nem hasonlíthatták össze, milyen gyártmányoknál mutat emelkedést vagy csökkenést az 1956. évi terv az 1955-öshöz képest. Például a beszámoló felsorolta a többi között, hogy jövőre 500 karosjelzőt, 250 fényjelzőt, 150 szullavidobot kell gyártania az osztálynak, de ugyanakkor nem említette, hogy az idén 400 karos, 200 fényjelzőt, 500 szullavi-dobot gyártottak, tehát az első két munkadarabnál emelkedést, a harmadiknál viszont csökkenést mutat a terv.

Ha a beszámoló alaposabban ismertette volna a nagyobb munkadarabok készítésének tervezetét, az osztály dolgozói könnyebben megértették volna, miért szükséges még egy brigád felállítása. Ugyanígy alaposabban kellett volna foglalkoznia a beszámolónak azzal, hogy *mennyi lehetőség van az önköltség további csökkentéséhez*, a *„háromforintos mozgalom"* szélesebbkörű elterjesztéséhez. Helyesen hívta fel a figyelmet a beszámoló arra, hogy *az újítómozgalom szünetel az osztályon*, pedig a tervek határidő előtti teljesítését, a munka megkönnyítését nagymértékben elősegítik az újítások, az ésszerűsítési javaslatok. Az újításoknak, az új munkamódszerek elterjesztésének *a selejt elleni küzdelemben* is jelentős szerepe van, s ez nagyon is szükséges, mert az utóbbi időben emelkedést mutat a selejtszázalék.

A beszámolót helyesen egészítette ki *Véber* elvtárs termelési felelős hozzászólása. Kifejtette, hogy a XVII. osztály a nyolc termelő osztály között folyó versenyben a hatodik helyen van. Ez — mint mondotta — nem azt jelenti, hogy az osztály eredményei csökkentek, hanem azt, hogy *a többi osztály lendületesebben vesz részt a versenyben.* Az önköltségcsökkentés jelentőségére beszédes példával mutatott rá: az üzemet hosszú ideig az önköltség kedvezőtlen alakulása ütötte el az élüzem címtől, de mióta a háromforintos mozgalomban kedvező eredmények születtek, azóta már kétszer nyerte el az Északi Járóműjavító az élüzem címet.

A felszólalások során *Borbély* elvtárs azt kérte, hogy a műszaki vezetés mindig szabjon pontos dátumot a határidős munkákra, így sikerül a hóvégi hajrákat elkerülni. Általában — mint mondotta — legyen a műszaki vezetés egyik legfontosabb feladata, hogy jóval az egyes munkák megkezdése előtt alaposan beszélje meg a dolgozókkal a munka menetét. Így az anyagellátást is szervezettebbé lehet tenni s mindez a gépek jobb kihasználását eredményezi.

Bánkeszi elvtárs arról beszélt, hogy a dolgozók főként azért idegenkednek a brigádokba tömörüléstől, mert a brigádok megalakítása alaposabb előkészítés nélkül, egyik napról a másikra történik. A brigádok alakítása sokkal alaposabb szervezést kíván.

A többi felszólalások, akár az anyagellátás folyamatosságát, akár az egyéb műszaki feltételek biztosítását tették szóvá, arra mutattak, hogy az osztály dolgozói alaposan felkészülve, „meglepetések" ellen felvértezve akarják megkezdeni az új tervévet.

KÖNYVESPOLC

Takách Miklós: *Vasúti vontatási épületek*

Felszabadulás utáni közlekedési szakkönyv-kiadásunk egyik igen fontos eredménye, hogy sikerült megindítani és kifejleszteni a *Vasúti Szakkönyvtár* című sorozatot. E könyvsorozatban évről évre egyre több kitűnő vasúti szakkönyv jelenik meg, amelyek segítik a vasúti szakemberek munkáját, a műszaki fejlesztést, az üzemi technológia megjavítását. A sorozatban eddig 15 kötet jelent meg. A legutóbbi kiadvány különösen érdekes és fontos témakörrel: a vasúti *vontatási épületekkel* foglalkozik.

Köztudomású, hogy a *vasúti magasépítményekre* vonatkozó irodalom hazánkban eléggé szegényes volt, noha a vasút üzeme számos olyan különleges, az általános építészeti megoldásoktól eltérő megoldású létesítményt kíván, amelyeknek megvalósításához az építészeti ismeretekre és a vasútüzemi ismeretekre egyaránt szükség van. Éppen ezért a Vasúti Szakkönyvtár egyik fontos célkitűzése, hogy a vasúti magasépítmények tárgykörét is feldolgozza. Ezzel nemcsak az épületeket tervező, építő és fenntartó műszaki dolgozóknak kíván segítséget nyújtani, hanem a vasút többi dolgozóinak is, akik egyrészt az épületek tervezéséhez az üzemi adatokat szolgáltatják, másrészt a létesítményeket rendeltetésüknek megfelelően használják.

Ebben a tárgykörben 1953-ban jelent meg *Fodor Jenő* és *Mangel János Vasúti felvételi és áruforgalmi épületek* című műve, a Vasúti Szakkönyvtár 11. köteteként. Ennek a műnek mintegy folytatása *Takách Miklós* most megjelent könyve, amely a vasúti magasépítmények másik jellegzetes csoportjával: a vontatási épületekkel foglalkozik.

A könyv bevezető fejezete a vontatási épületek csoportosítását ismerteti, majd a legrészletesebben a *gőzvontatás* épületeit (mozdonyszínek, fiókműhelyek, szénkarámok és szerelők, salakoló építmények, munkagödrök, homokoló berendezések, olajtároló épületek, melegmosó berendezések stb.) tárgyalja, minthogy ez a vontatási mód nálunk ma még túlnyomó. Ezt követően a *villamosvontatás*, majd a *motorvontatás* épületeivel foglalkozik.

Jelentős érdeme a könyvnek, hogy rámutat azokra az irányelvekre és megoldásokra, amelyeknek felhasználásával a *meglevő épületek a villamos és Diesel-villamos üzemekre célszerűen átalakíthatók.* Ez ugyanis igen fontos feladatunk a vonalvillamosítás további kiterjesztése és a Diesel-vontatás bevezetése során.

A könyv a továbbiakban a *kocsiszolgálat* épületeivel, a *víztermelés* (tárolás és vételezés) épületeivel, végül a vontatási irodai, laktanya- és szociális épületekkel foglalkozik.

A könyvet a *Műszaki Könyvkiadó* gazdag ábra- és táblázatanyaggal, gondos kiállításban jelentette meg (244 oldal, 192 ábra, ára 29,50 forint).

Kívánatos volna egyébként, hogy a Műszaki Könyvkiadó mielőbb megjelentesse a vasúti magasépítmények harmadik csoportjáról: a *távbeszélő- és biztosítóberendezési épületekről* szóló szakkönyvet is. Ezzel nemcsak a témakör hiányzó része nyerne feldolgozást, de segítséget adna a vasút fejlesztésének másik igen fontos területén a korszerű biztosítóberendezések építéséhez.

Megtartották a Béke úti aluljáró új szakaszának teherpróbáját

Csütörtökön délelőtt három darab 424-es mozdony sorakozott fel a Béke úti aluljáró legújabban elkészült három vágányán. A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói határidő előtt egy héttel valóraváltották adott szavukat: megtarthatták a teherpróbákat az aluljáró újonnan elkészült szakaszán.

Ünnepélyes percek, amikor a 424-es mozdonyok először gördülnek rá az új hídszakaszra. A híd tartóin, fontosabb alkatrészein már előzőleg elhelyezték a kilengéseket mérő műszereket. A mérnökök és technikusok figyelmesen mérik az adatokat. A mozdonyok megállnak a híd közepén, összesen több mint 360 tonna terhelés nyomja a hídlemezeket, de a műszerek adatai azt bizonyítják, hogy a szerkezet lehajlása még az engedélyezett mértéket sem éri el.

A Béke úti aluljárót a háború előtti nyolc méter szélesség helyett harminc méter szélességben építik, mert arra számítanak, hogy a Lehel úton később trolibusz-forgalom köti össze Újpestet a belváros negyedeivel. Néhány nap óta már két vágányon halad a közúti villamosforgalom is.

A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói még négy vágányt építenek, melyeket jövő év tavaszán adnak át a forgalomnak.

A kaposvári gyermekváróteremben



Özvegy Dávid Józsefné gondozónő Király Istvánná gyermekét veszi át.

(Kovács Géza felv.)

Klamár Gyula:

CSAK EGY NAGYFRÖCCS

— Elbeszélés —

Vége lett a mai napnak is. Fekete János már nagyon vágyódott egy nagyfröccsre. Elégedett volt, mert egész nap jól ment a munka. Már reggel, amikor a malacok etetésekor megmarkolta a dézsát, abból a kemény fogásból érezte, hogy rendben van minden: erős, egészséges és vidám. Odafurakodott a resti söntéséhez az utasok és a vasutasok sűrű tömegében s hamarosan kezében volt a gyöngyöző pohár. Hátrafelé curukkolt vele az egyik kerek, magas asztalhoz.

— Hű, még földöntöd az embert! — kiáltott rá valaki nevetve és tréfásan oldalba bökte. Kovács volt, az egykori vasutas, akit mindig itt látni a restiben.

— Hátul nincs szemem — válaszolta vidáman Fekete és letette poharát a Kovácsé mellé. De abban a pillanatban meg is bánta. Nem igen szívelte ezt az embert, maga sem tudta, miért. Jobb lett volna egy asztallal odébb megtelepedni... No, amig egy fröccsből tart, addig bizonyára kibírja itt is.

Kéjesen, hosszút húzott a pohárból, aztán rágyújtott és elégedetten fújta a füstöt. Most már jobban ráért szemügyre venni a szomszédságot. Kovács mellett egy vasutas állott, bizonyos Wachtler nevezetű, akit csak futólag ismert. Ő is, Kovács is sört ivott, de a kriglik mellett féldecis pálinkáspoharak is voltak, annak jeléül, hogy rummal „erősítették" meg a sört. Wachtler az italtól szinte hülyén meredt maga elé, köszönni is elfelejtett. Kovácsnak is veszedelmesen csillogott a szeme. Valamit nagyban tárgyaltak, összehajolva. Főleg Kovács beszélt, Wachtler meg időnként rábólintott. Fekete hirtelen elkapta róluk a tekintetét, nehogy azt higgyék, hogy titkaikat kémleli. Aztán lekezeltek s Wachtler imbolygó léptekkel elindult a kijárat felé.

Fekete elgondolkozott. Miből iszik ez a Wachtler, miből telik arra a sok italra? Hiszen elég nagy családja van, aztán mégis mindúntalan itt botorkál a resti körül. Itt van ez a Kovács is — fűzte tovább gondolatait, ennek is mindig az italon jár az esze. Hirtelen ráébredt ellenszenve igazi okára: azért utálja ezt az egykori kollégát, mert folyton itt hangoskodik az ivóban, szórja a pénzt, amikor másnak kétszer is meg kell gondolnia, ha meg akar inni egy fröccsöt. Honnan a csudából veszi a pénzt ez a levitézlett vasutas? Munkából biztosan nem, mert sohasem szeretett dolgozni s amióta elbocsátották — valami sötét ügy miatt — azóta sem töri magát munka után. Pedig van annak már vagy három esztendeje. Mégis, mindig itt látni őt a restiben: iszik, itat, dorbézol. Bizonyára kupeckedik. Haj! azzal még mindig lehet pénzt csinálni annak, aki érti a módját.

Keserű lett a szája íze. Kovács még mindig Wachtlerral foglalkozott; sunyi mosollyal dicsérte az ügyességét, hogy „mindig tudja, hol kell megfogni a dolog végét..."

— Iszol egyet? — fordult hirtelen Fekete felé s meg sem várva a választ, elindult a poharakkal a söntés felé. Fekete szeretett volna utána sietni s kivenni kezéből a poharát, de mégse tette. Maga sem tudta, hogy miért. Hiszen nincsenek ők ilyen jó viszonyban! Majd odaadom neki a pénzt — morogta magában s kotorászni kezdett a zsebében, bár jól tudta, hogy nincs ott egy árva garas se. Cigaretta akadt a kezébe, rágyújtott és dühösen fújta a füstöt. Haragudott gyengesége miatt, legfőképpen azért, amiért úgy kívánta azt a büdös italt. Kovács most visszatért és nagy garral letette a teli poharakat.

— Majd legközelebb én... — motyogta Fekete zavartan.



Letette poharát a Kovácsé mellé

Kovács fölényesen legyintett, mintha azt mondta volna: sohse fáraszd magad!

A fröccs után Fekete igyekezett hazafelé. Inkább égette, mint hűsítette az ital. Nagyon szégyelte magát a potyáért. Dehogy is fogadja el Kovácstól az italt, vissza fogja kínálni, inkább holnap, mint holnapután.

Ettől kezdve gyakorta találkoztak. Már egész barátság kerekedett kettőjük között az italon keresztül. Fekete még minden alkalommal berzenkedett egy kissé, ha Kovács fizetett, de az a berzenkedés mindig halkabb lett s végül el is maradt. Különösen azután, hogy egy alkalommal Kovács így beszélt:

— Ide figyelj komám, sohse törd magad a fizetéssel, azt csak bízd ide! Nekem most telik, mert nem dolgozom. Amig dolgoztam, nekem se tellett — mondta röhögve. A sok munkától nem értem rá pénzt keresni, érted?...

Fekete pedig már értette is valamelyest, de még mindig csak homályosan s ezeket a gondolatokat igyekezett elhessegetni.

Egyik nap aztán Kovács — barátkozásuk harmadik vagy negyedik hetében — előjött a „farbával". Arcátlan hangon, mint aki már biztos a dolgában, elmagyarázta Feketének, hogy könnyű „munkával" ő is sok pénzt kereshetne.

— Legalább a dupláját a fizetésednek — mondotta könnyedén s aztán részletesen feltárta Fekete előtt a „könnyű" pénzszerzés módját.

Feketét elöntötte a forróság. Hát ide került a nagy barátkozással, hát ez annak az ára? Hogy tört volna le a lába, amikor ebbe a Kovácsba belebotlott! Ő bizony nem lesz tolvajjá. Apja, nagyapja becsülettel szolgálta a vasútat, ő bizony be nem szennyezi a kezét.

Meg is mondta azonnal Kovácsnak habozás, kertelés nélkül: rá ne számítson, nem lesz tagja a dézsmáló, vagonfosztogató bandának.

— Mit karattyolsz itt összevissza? — förmedt rá Kovács dühösen. Becsületről szónokolsz, a fröccsöket, meg a pálinkákat bezzeg megittad! Akkor nem voltál ilyen finnyás a becsületedre. Mit gondolsz, az milyen pénz volt?

Nyoma sem volt már Kovácsban a kedélyes cimborának. Úgy beszélt Feketével, mintha alantasa volna: Ezt teszed, azt teszed, aztán punktum!

Borzasztó napokat élt át Fekete. Gyötrődött, kínlódott. Bizony, igaza van Kovácsnak, megitta a fröccsöket, nem igen fintoroghat holmi becsületről. Talán a becsületével és életével kell majd megfizetnie érte. Mert ha nem talál valami megoldást, ő bizony inkább felköti magát, semhogy tolvaj kapcabetyár legyen. Pedig ha kiderül valami — márpedig biztosan kiderül —, akkor ártatlanul is belekerül a szégyenbe, mint Kovács barátja, cimborája, ivópajtása. Kovács bosszuból még jobban víz alá is nyomná.

Kereste a kiutat ebből a borzasztó helyzetből, de sehogyan sem találta. Hej, ha még egyszer olyan könnyű szívvel kelhetne-fekhetne, mint azelőtt, de sokért is nem adná! Lefogyott vagy tíz kilót, úgy festett, mint valami nyúzott béka. Kovács szinte élni se hagyta, pedig nem járt be hozzá többé a restibe. De mi haszna: megleste az úton hazafelé s noszogatta: itt a jó alkalom, itt az őszi forgalom ideje, vagyont lehetne „keresni"... Már-már azon a ponton volt, hogy belevágja a bicskáját. Haj, csak azok a fröccsök ne lettek volna, azok kötik meg a kezét.

— Itattalak hetekig, most aztán fizess! — fakadt ki egyik napon Kovács s maga sem vette észre, hogy kezébe adta Feketének a szabadulás kulcsát. Azt az egyetlen lehetőséget, egyetlen becsületes utat, amelyet járnia kell.



Első útja a postahivatalba vezetett

(Pávich Béla rajzai)

— Igazad van, fizetni kell — mondotta és sarkon fordulva rohanvást indult hazafelé. Már tudta, mi a tennivalója. Ennek az embernek, ennek a Kovácsnak nem tartozik sem hálával, sem barátsággal. Nem kedvességből volt ez hozzá jó, hanem számításból. Talán egy százast, ha ráköltött. Ennyit fektetett bele az „üzletbe" és ezreket akart nyerni az ő becsülete árán. Hát abból pedig nem eszik.

Volt Feketének otthon pár száz forint spórolt pénze, kukoricára, malacra, erre-arra, félretéve. Most kivette az egyik ropogós százast s a tárcájába csúsztatta. Reggel első útja a postahivatalba vezetett. Utalványt kért és megcímezte Kovácsnak: 100, azaz egyszáz forint... Úgy jött ki a postáról, mint aki lidércnyomás alól szabadult. Most aztán nem tartozott Kovácsnak semmivel sem.

A következő útja főnökéhez vezette. Itt szó nélkül a tárcájába nyúlt s letette az asztalra a feladóvevényt.

— Mi akar ez lenni, Fekete elvtárs? — kérdezte csendesen a főnök.

Fekete nagyot nyelt, aztán előbb akadozva, majd mind bátrabban elmondta annak a néhány hétnek a történetét, amely alatt belőle, a becsületes vasutasból, tolvajt akartak gyúrni.

— Gratulálok Fekete elvtárs — rázta meg a kezét a főnöke — gratulálok, hogy megmaradt a becsület útján. Így is képzeltem és örülök, hogy nem kellett csalódnom magában — tette hozzá, majd amikor látta Fekete csodálkozó arcát, ezt mondta:

— Hamarosan mindent megért...

*

Néhány nap múlva kiderült, hogy a rendőrség a Kovács-bandát letartóztatta. Régóta figyelték őket. A banda vezére Kovács volt, az egykori vasutas. Tekintélyes summát vágott zsebre; „munkatársait" pár forinttal fizette ki. Fekete csendben hallgatta a híreket: most már értette főnöke szavait, tudta, hogy őt is figyelték, s ha nem áll szilárdan a lábán, akkor... akkor most ő is a börtönben ülne.

Boldogat, nagyot sóhajtott és elindult az ól felé, mert a disznók már nagyon lármáztak a krumplival kevert korpa után...

Látogatás a Vasút Tervező Intézetben

A második ötéves terv, az új tervesztendő küszöbén azokat kerestük fel, akik a vasúti létesítményeknek, nagyszerű új alkotásainknak a terveit készítik. A Vasút Tervező Intézet Széchenyi rakparti székháza mintha jelképezné a benne folyó alkotó munkát, állványok, újonnan húzott falak, sistergő hegesztőpisztolyok formálják végleges képét.

Mint megtudjuk, rosszul értelmeztük a jelképet, mert ebben a házban, ahol jelenleg 400 létesítmény tervén dolgoznak a tervezők, ahol az új születik, ahol a vasút műszaki fejlesztésén, korszerűsítésén, a vasúti munka megkönnyítésén fáradozik az alkotó emberek serege, másfél esztendő óta tunya lassúsággal végzik a tatarozási, átalakítási munkákat és minden ígéret ellenére hónapról hónapra kitolódnak a határidők, nem biztosítják az illetékesek az alkotó munkához szükséges feltételeket.

E kényszerű kitérő után térjünk vissza a tervezőkhöz, akik a mostoha munkaviszonyok között is nagy elismerést érdemlő fáradozással, tudásuk legjavát adva készítik el az 1956-os esztendő valamennyi új vasúti létesítményének a tervét.

150 mérnök a tervező munkában

A Vasút Tervező Intézetnek négy szakosztálya van. A pálya- és hídtervező, az épülettervező, a biztosító és távközlőtervező és a géptervező-szakosztály. A négy szakosztályban mintegy 150 mérnök dolgozik, s technikusok, rajzolók segítik a mérnökök tervezőmunkáját. Valamennyi szakosztály idejében elkészítette azokat a terveket, amelyek nyomán az új esztendőben megkezdődik az építőmunka.

A pálya- és hídtervező szakosztály elkészítette a ferencvárosi pályaudvar nyugati gurítójának a terveit. A legkorszerűbb elvek alapján látnak majd hozzá e tervek nyomán az építéshez. A nyugati gurítón a keleti gurítóhoz hasonló hidraulikus vágányfékkel s központi váltóállítással folyik majd a munka.

A leromboltak helyén újjáépülő felvételi épületek nem az eredeti helyükre kerültek vissza, hanem jóval beljebb és lehetőség nyílik a debreceni, a hatvani, a szolnoki állomások bővítésére, új, megfelelő pályaudvarok létesítésére. E pályaudvarok terveit is elkészítette a Vasút Tervező Intézet és az illetékesek a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak erről a több évig tartó nagy munkáról.

Mi mindent tervez az intézet

Ha az ember beletekint a Vasút Tervező Intézet műhelytitkaiba, csodálkozással látja, milyen sokrétű, a vasúti munka minden területére kiterjedő tervezési munka folyik. Például a győri állomáson felépítésre kerülő 18 féle üzemi épület terveit csinálták meg. Valamennyi épületnek más és más a rendeltetése. Ugyanígy a szolnoki állomáson hét, a debreceni állomáson pedig húsz féle létesítménynek a tervei készültek el, hogy párhuzamosan a felvételi épülettel kerüljenek majd átadásra.

Hidakat, járóműveket, korszerű automatikus biztosítóberendezéseket, munkagépeket terveznek a különböző szobákban.

Ertl Róbert elvtárs, az intézet igazgatója arról beszél, hogy az 1956-os évi terveket erőltetett ütemben kellett elkészíteni.

— Szinte melegen húzzuk ki fiókjainkból a frissen elkészült terveket. Lealkudozzák a határidőket, oly nagy szükség van a tervekre. Ez érthető, hiszen a vasút műszaki fejlesztésének programja megköveteli az új létesítmények sokaságát.

Látogatásunk napján készült el az intézetben a C—50-es keskeny nyomtávú Diesel-mozdony terve. Mintegy 200 darab készül majd ebből a Diesel-mozdonyból. A dieselesítés gazdag programjához ezzel járult hozzá a Vasút Tervező Intézet.

Nagy horderejű az a terv is, mely a miskolci felvételi épület átépítésére készült. A fontos ipari város hatalmas utasforgalma parancsolóan követeli meg, hogy az egyébként sértetlenül maradt felvételi épületet jelentősen kibővítsék. Három szakaszban folyik majd az építkezés anélkül, hogy a vonatforgalmat a legkisebb mértékben is gátolná.

Az ötszörös élüzem Vasút Tervező Intézet tervezői, technikusai, valamennyi munkatársa megtette a magáét. Az elkészített tervek légiója már a kivitelezők kezében van, hogy az új tervesztendőben korszerűsített pályaudvarok, felvételi épületek, önműködő biztosító-berendezések, új hidak, munkát könnyítő gépek sokaságával gazdagodjék a vasút.

Z. D.

A „Szocialista Kultúráért" jelvénnyel tüntették ki a vasutas szakszervezet énekkarát

Szép elismerésben részesült szakszervezetünk központi énekkara: a Népművelési Minisztérium a Népművészeti Intézet javaslatára a *„Szocialista kultúráért"* jelvénnyel tüntette ki. Az énekkar nyolcéves céltudatos, művészi munkáját, a kultúrforradalomban való eredményes részvételét jutalmazza ez a kitüntetés.

★

Az Északi Járóműjavító művelődési otthonában megrendezett bensőséges ünnepségen *Kaszás István* elvtárs, a szakszervezet kulturális osztályának vezetője adta át a jelvényt és az adományozásról szóló okiratot *Rotek József* elvtársnak, az énekkar elnökének. Ugyanekkor átnyújtotta a Népművelési Intézet jelvényeit azoknak az énekkari tagoknak, akik 40, 30, 25, 10 és 5 éve szolgálják a munkás dalkultúrát. Elmondotta, hogy a szakszervezet fejleszti az énekkart. Az együttes ma már önálló költségvetéssel dolgozik, januártól kezdve segédkarnagy is segíti *Tóth Lajos* vezetőkarnagy munkáját.

Szabó Helga elvtársnő, a Népművészeti Intézet énekkari osztályának vezetője dicsérő szavakkal méltatta a kar magas művészi színvonalát, *Tóth Lajos* karnagy munkáját és megígérte az intézet további segítségét.

★

Megható volt, amikor a munkás dalkultúra régi harcosai, az egykori híres munkásdalárdák, a *„Visszhang"*, a *„Testvériség"*, a *„Törekvés"* volt tagjai, akik most a központi énekkarban fújják változatlan, fiatalos lelkesedéssel a kórust, ifjú dalostársaik tapsától kísérve átvették a kitüntetést.

Negyvenéves munkásdalosi működéséért *Szabados Kálmán* és *Gyimesi Miklós*, *harminc éves* munkásdalosi működéséért, *Való Antal*, *Balogh János*, *Kelemen József*, *Bánhidi János*, *Zentai Tibor*, *Sebő Ferenc*, *Eredics József*, *Hernádi Ferenc*, *Bélavári János* kapott kitüntetést. Emlékérmet kaptak a 25, 10 és az 5 éves tagok is.

★

A negyvenéves dalosjelvénnyel kitüntetett *Szabados Kálmán* elvtárs, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség kárpitos művezetője fölül van már a hatvanon, de olyan fiatalosan mozog és olyan derűsen mosolyog, mintha huszas éveit taposná.

— A dal, az éneklés őrzött meg ilyen fiatalnak — mondja meggyőződéssel. — 1912-ben kezdtem az éneklést a szervezett szabómunkások kórusában, azóta megszakítás nélkül fújom a tenor szólamot. A híres *Ujj József*, a Munkás Dalegyletek Országos Szövetségének karnagya, akit *„vörös karnagynak"* neveztek, mert kizárólag munkás dalárdákkal foglalkozott — vezette énekkarunkat. Később a *„Visszhang"* dalárdába kerültem, majd a rákospalotai *„Szabadság"* Dalkör tagja lettem. Ez is a szervezett munkásság énekkara volt. Történelmi időszakban alakítottuk: 1918 januárjában. Jól emlékszem rá, mert akkor született a fiam, aki ma a Szolnoki Gépállomás igazgatója. Az első világháború előtt és alatt nem volt könnyű munkásdalosnak lenni, mert úgyszólván *„saját költségünkre"* tanultunk, énekelgettünk. Próbahelyiség híján kis kocsmákban jöttünk össze. A mozgalom, a munkáskultúra ügye fűtött, lelkesített bennünket. A Tanácsköztársaság bukása után az ellenforradalom idején még nehezebb lett a sorsunk. Egy palotai hangversenyünk után *az egész dalárdát úgy ahogy volt, a dobogóról egyenest az újpesti kapitányságra vitték a rendőrök, mert a műsorunk csupa forradalmi dalokból állt.* Ebből kifolyólag 1920-tól 23-ig többedmagammal én is *rendőri felügyelet alá kerültem. Próbáinkon pedig ettől kezdve mindig ott ült egy detektív.*

— Ma már könnyű munkásdalosnak lenni — teszi hozzá elmerengve Szabados elvtárs: — Szabadon énekelhetünk, a Zeneakadémián, a rádióban, az Erkel Színházban is fellépünk, mindenütt ünnepelnek, megbecsülnek bennünket. A szakszervezet törődik velünk, de meg kell mondanom: még többet törődhetne. Próbahelyiségünk kérdése most is megoldatlan, aztán a próba-költségmegtérítése ügye is rendezésre vár. Tudjuk azonban, hogy ezeknek az apró problémáknak megoldása mind sorrakerül. A magam részéről *munkásdalosi működésem ötödik évtizedében szeretném megérni a vasutas központi művelődési otthon felépítését, ahol majd az énekkar is megfelelő helyiségeket kap.*

EGY ÚJÍTÁS ÚTJA

Egyik, immár két évvel ezelőtt beadott újítási javaslatomnak a történetét szeretném elmondani az alábbiakban. 1953 őszén, az akkori Celldömölki Vasútépítő ÜV-n keresztül nyújtottam be javaslatomat a I/6. E. osztálynak. Lényegében azt javasoltam, hogy *a vasúti íveket kibiztosító úgynevezett fixoszlopokat szedjék ki és azután olvasszák be.*

A 6. E. osztály 1953 decemberében elutasította javaslatomat, méghozzá nyilvánvaló félreértés miatt. Ugyanis a Celldömölki Vasútépítő már a továbbításkor megváltoztatta az újítás tárgyát s ezzel a címmel küldte el: „Fixoszlopok vasanyagának beolvasztása és *helyette* szögvas alkalmazása". Én az eredeti javaslatban nem is említettem, hogy a fixoszlopok eltávolítására azért lenne szükség, hogy a bennük levő sineket szögvasakra cseréljék ki. Ez műszakilag teljesen helytelen lenne, anyagi ráfizetéssel is járna. Ezt személyesen igyekeztem tisztázni a főosztályon, ahol felszólítottak, hogy ismételten adjam be újításomat.

Amire semmi szükség nincs

Én akkor részletes tanulmány kíséretében adtam be javaslatomat, a tanulmány *„Vasúti íveink szabályozásának és kibiztosításának néhány kérdése"* címmel meg is jelent a *Közlekedéstudományi Szemle* 1954. július—augusztusi számában. Ez a tanulmány azután mint újítási javaslat megjárta a KPM különböző osztályait, sőt tudomásom szerint valamelyik tervezőintézetet is, végül 1955 júniusában az I/6. E. osztály arról értesített, hogy javaslatom egy részét elfogadták kísérletre.

A javaslat lényegére azonban ekkor sem kaptam kielégítő választ, ezért szükségesnek tartom, hogy összefoglalásszerűen megismételjem javaslatomat és közöljem a vele kapcsolatos gazdasági számításaimat is. A MÁV által évtizedek óta a vágánytengely rögzítésére használt fixoszlopok a még jelenleg is érvényben lévő kivitelezési mód szerint a gyakorlatban nem felelnek meg rendeltetésüknek, tehát *semmi szükség sincs rájuk.* Tanulmányomban részletesen ismertettem, miért szükségtelen ezeknek az oszlopoknak a használata, sőt rámutattam, hogy minden további fixoszlop elhelyezése *felesleges üzemi kiadást jelent.* Ebből az következik, hogy ezeket az oszlopokat ki kell szedni és be kell olvasztani, vagy átadni a vashulladékgyűjtőnek.

Egy kis számítás – több milliós megtakarítás

Számításom szerint legalább 80 000 ilyen hasznavehetetlen sinoszlopa van a MÁV-nak és átlagosan 50 kilogrammot számítva ez kereken 40 000 mázsa acélanyagot jelent. Ennek értékét csak akkor tudjuk igazán mérlegelni, ha tisztában vagyunk, hogy vasércből szinte teljesen behozatalra szorulunk. A vasanyagok kiszedése és elszállítása mintegy hat forintba kerül, ugyanakkor MÁV-árszabás szerint is egy-egy sinoszlop értéke nyolc forint, vagyis darabonkint a megtakarítás két forint, 80 000 darabnál 160 000 forint. De a hulladékgyűjtőnél fizetett hivatalos ár kilónkint 33 fillér, tehát ezt alapulvéve a megtakarítás 840 000 forint lenne. Végül ha azt nézzük, hogy egy kilogramm ócska acélanyagból 60 deka új acélt lehet visszanyerni és az acél kilogrammonkinti értéke 4—5 forint, akkor több millió forintos megtakarításról lehet beszélni. Még hozzáfűzöm, hogy a 40 000 mázsa visszanyerhető sínből 34 kilométer hosszú „C"-rendszerű új vágányt lehetne építeni.

Két évvel ezelőtt beadott javaslatomhoz újabb fontos ténnyel szeretnék hozzájárulni a következőkben: a jövő fejlődése teljes bizonyossággal arra mutat, hogy a vágány kiszabályozásához semmiféle fixoszlopra nincs szükség, hanem az úgynevezett ívszabályozó készülékek a húrmagasságok beállítása után gépi úton adják meg a szükséges vágányeltolások értékeit. A jövő tehát nem a fixoszlopokkal történő kibiztosításban, hanem *jól használható ívszabályozó készülék megkonstruálásában van.* Ezen a téren pedig már van is példa és eredmény: a szovjet, francia és svájci ívszabályozó készülék már elkészült, a magyar pedig most van kialakulóban. Mindezeknek a tényeknek a figyelembevételével tehát az az új módosító javaslatom, hogy a fixoszlopokra egyáltalán nincs szükség még gyorsvonati pályáinkon sem, új kitűzések esetén sem. A fixoszlopok az ágyazatrostáló-gépek munkáját is akadályozzák.

Most, miután a nyilvánosság elé bocsátottam javaslatomat, vázoltam annak sok nehézségbe és félreértésbe ütköző útját, remélem, hogy maga a javaslat is előkerül valamelyik fiókból és a népgazdaság hasznára válhat.

Vasadi Sándor mérnök,
győri pft. főnökség

Százéves fennállásának ünnepére készül a Szolnoki Járóműjavító

Mint nemrég jelentettem a *„Szocialista Vasútért"*-nak, éves tervünket sikeresen befejeztük. Sikerekben gazdag év van mögöttünk: háromszor nyertük el az élüzem-jelvényt.

A jövő évben még jobban akarunk dolgozni, mert *az 1956-os esztendő nevezetes év lesz.* Ekkor lesz ugyanis *100 esztendeje*, hogy felépítették járóműjavítónk ősét, a Tiszavidéki Vasút javítóműhelyét. Annakidején Szolnok volt az ország második vasútállomása. A javítóműhelyben mintegy száz fővel indult meg a munka. Az első évben csak kisebb javításokat végeztek, közösen a fűtőházzal. Lábhajtásos esztergapadokon, gyertyafény mellett dolgoztak. A kocsik mellvasa és hossztartója abban az időben fából készült. Sok idegennyelvű munkás dolgozott a műhelyben, ezért akkoriban szervezeti és kulturális életről nem igen lehetett beszélni. A Bach-korszakban a tőkés és az osztrák elnyomás meggátolt mindenféle megmozdulást.

A kiegyezés után kezdődött meg a szervezkedés, főleg kulturális téren. A korabeli újságok sokat írtak a mai Ó-Szolnokon lévő felvételi épületben megtartott 1879. július 7-i nagy vasutas bálról, amelyet a műhelyi ifjúság rendezett. Zenekarunk is ebben az időben alakult meg.

A műhely évről évre bővült, az 1900-as években a szervezett munkásság egymásután rendezte meg sztrájkjait. A Tanácsköztársaság bukása után, majd a 30-as években a munkanélküliség gondja szakadt a műhely dolgozóira.

A második világháborúban súlyos sérüléseket szenvedett a műhely. A felszabadulás felett érzett örömünkben azonban kemény munkával gyorsan újjáépítettük.

Száz éves történetünk adatgyűjtése most folyik. Kiállítás keretében mutatjuk majd be a műhely születését, fejlődését, termelési, művelődési és sportéletét napjainkig. A műhely története körülbelül május elsejére, a munkásság ünnepére készül el. Addig ez a kis ízelítő adja hírül a magyar vasutas munkásságnak készülő ünnepünket és afeletti örömünket, hogy mint szabad, szocializmust építő munkások kezdjük el műhelyünk második évszázadát.

Cseh Zoltán,
Szolnoki Járóműjavító ÜV.

A szegedi igazgatóság felkészült az 1956. évre

Igazgatóságunkon megtörténtek az előkészületek az 1956. évre.

A jó munka alapja a jó oktatás. Ezért állomásainkon gyakorlati bemutatókon ismertetjük a dolgozókkal a Vasúti Tudományos Kutató Intézet által kidolgozott *új siktolatási módszert*, a több elegycsoportú vonatok rendezését.

A pályafenntartási szolgálat felújítási és beruházási terveze teljesen készen áll. *A vontatási szolgálat* dolgozói az új ötéves terv első évének megnövekedett szállítási feladatait úgy oldják meg, hogy az 1955. évi egy mozdonyra eső tényszámot, amit az utolsó negyedévben elértek, *5 százalékkal emelik, új gép beállítása nélkül.* Ezt úgy kívánják elérni, hogy az eddig naponta túlterhelésként továbbított ezer tonna túlsúly helyett *napi 1100 tonna túlsúlyt továbbítanak.* Az előző évihez képest 3 százalékos önköltségcsökkentést hajtanak végre.

A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat dolgozói fogadalmat tettek, hogy terveiket jobb szervezéssel valósítják meg. Ehhez a munkájukhoz azonban kérik, hogy a felettes szervek időben bocsássák rendelkezésükre a terveket. A *kereskedelmi szolgálat* a kirakások jobb megszervezését tűzte ki feladatul. *Mozgóbrigádokat* szerveznek a rakodási főnökség dolgozóiból. Ezek a brigádok mindig oda mennek, ahol szükség van reájuk. A minél gyorsabb kirakások érdekében a kereskedelmi dolgozók patronálni fogják a rosszul rakodó vállalatokat. A forgalmi osztály a menetrendszerinti közlekedés betartására, a tolatási technika fejlesztésére és egyéb fontos tennivalókra tette meg intézkedéseit.

Szociális és kulturális vonatkozásban is jobb körülmények között megyünk neki az új évnek. *Szeged—Tisza-pályaudvaron* öltöző és mosdó épül a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak, *Újszegeden* áruraktár, *Kiskunhalason* mosdó-öltöző, *Mezőhegyesen* mélyfuratú kút készül.

Sziládi Sándor,
szegedi igazgatóság

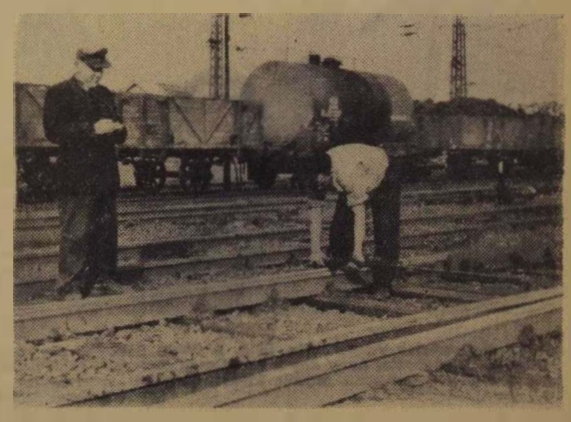
A VÁLTÓJELZŐLÁMPÁK TISZTASÁGÁÉRT



Czira János, Budapest Nyugati-pályaudvar váltókezelője a váltójelzőlámpák tisztaságával is segíti a balesetellenes küzdelmet az állomáson.

(Kovács Géza felv.)

PÁLYAFENNTARTÁSI MUNKÁN



A győri XV. pályamesteri szakaszon Sipos Zoltán előmunkás és Gács Mihály pályamunkás a kitérő talpfacseréje után bemérik a vágányt.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Az Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács ülése

December 21-én ülést tartott az Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács.

Csanádi György elvtárs, vezérigazgatónak, a műszaki tudományok doktorának bevezető szavai után *Arató Károly* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője szólt elsőnek a napirendhez: a Landler Jenő kultúr- és sportünnepségek megrendezésével kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a vasutas ifjúság összefogása igen alkalmas arra, hogy a vasúti munkát, a DISZ-szervezetek feladatait segítse. De nemcsak a fiatalok gazdagodnak ezzel a versengéssel, hanem a szolgálati vezetők is — mondotta —, hiszen a végrehajtás a vezetők kezében van letéve, ami biztosítéka az ifjúsággal való kapcsolatok elmélyítésének, a verseny sikerének. Szükséges, hogy a fiatalokat közelebb hozzuk — a szórakozás üdítő hatásával együtt — a felemelkedésüket segítő termelőmunkához.

Több önállóságot a DISZ-nek

Pál Zoltán elvtárs, a budapesti igazgatóság politikai osztályának munkatársa elmondotta, hogy a vasutas fiatalok még az eddiginél is nagyobb segítséget várnak a Nevelési Tanácstól a termelés, a szakmai oktatás és a nevelés terén. Különösen hiányolta a rossz műsorpolitikát és felhívta a figyelmet az Országos Műsortanácsadó Bizottság fontos szerepére ebben a kérdésben. Kérte, hogy a tanács segítse a József Attila-mozgalom kiterjesztését és tegye lehetővé vándor-könyvtárak szervezését. Javasolta végül, hogy adjanak meg minden támogatást az elsőteles fiataloknak, és segítsék munkájukat előadások tartásával is.

Tóth József elvtárs, a pécsi vasútigazgatóság vezetője az ifjú elsőtelesekről beszélt. Beszámolt arról, hogy a pécsi területen ezer új vasutas fiatal ismerkedik meg a zord időjárással, a tél viszontagságaival, a téli vasúti munkával és mindent elkövetnek, hogy a Nevelési Tanács támogatásával felkészítsék őket feladataikra. Úgy szeretnénk dolgozni — mondotta —, hogy a területünkön lévő 3600 ifjú vasutas a jövő év végéig DISZ-fiatal legyen.

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke felszólalásában kifejtette, hogy a vasutas ifjúság még mindig nem találja meg az őt megillető helyet. A DISZ-szervezetek mindenütt ott vannak — hangsúlyozta —, de alkotó erővel, az őket jellemző lendülettel nem mindenütt vannak jelen. Pedig a vasutas ifiknek nemcsak a munkában, de még a reprezentatív vonatkozásban is elöl a helyük. Javasolta, hogy a DISZ a már meglévő szervezeteken keresztül intézze a kultúr- és sportünnepségek szervezését. Hangsúlyozta, hogy a meglévő lehetőségeket és létesítményeket jobban kell a cél szolgálatába állítani és hogy a szakszervezet részéről minden támogatást megadnak.

Pánti Béla elvtárs, a szombathelyi igazgatóság vezetője hozzászólásában javasolta többek között, hogy a fiatalok számára a már meglévő jutalmak és díjak mellett a Nevelési Tanács tegye lehetővé az ifjaknak külföldi utazását.

Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője szólalt fel ezután. Hangsúlyozta, hogy a külszolgálati helyeken a gazdasági vezetők, akik voltaképpen a seregszemle vezetői, még nem mindenütt látják tisztán feladataikat. Pedig a terület vezetői ennek a feladatnak végrehajtásával jelentősen segítik pártunk Központi Vezetősége május 27-i határozatának megvalósítását.

Ebből önként adódik, hogy a vezetők figyelmét a vasutas ifjúság nevelési problémái felé kell hogy irányítsuk. Amint ismeretes, pártunk Központi Vezetősége felhívta az állami hatóságokat, felkérte a tömegszervezetek, társadalmi szervek vezetőségeit és vezetőit, hogy tekintsék az ifjúság nevelését — a Dolgozó Ifjúság Szövetsége támogatását — fontos feladatuknak. Támogassák és segítsék a DISZ kezdeményezéseit, dolgozzák ki közösen azokat a legfontosabb feladatokat, amelyeknek megoldására a DISZ vállalkozhat. Biztosítsák, hogy az alájuk rendelt vállalatok, üzemek igazgatói a DISZ, a szakszervezetek és a minisztériumok által közösen kezdeményezett termelési akciókat segítsék, támogassák, hogy a vasúton ismeretes mozgalmakhoz az eddiginél jobban mozgósítsa az ifjúságot. Ezenkívül a sportversenyek, sportünnepségek programját is tárgyalják meg a DISZ helyi szerveivel és biztosítsák, hogy a sportversenyek és sportünnepségek egy részét a DISZ-szel rendezzék meg illetékes szerveink. A seregszemle hivatása, hogy a haza, a dolgozó nép, a párt és a vasút iránti szeretetre nevelje fiainkat. Ezért kell nyújtani ifjúságunknak olyasvalamit, mint ez a nemes versengés, amely a leghívebben szolgálja a magasztos célkitűzéseket.

Vegyük figyelembe a helyi adottságokat

De látni kell azt is, hogy ez nemcsak az ifjúság feladata! Nagy feladatunk, hogy az egész vasút ügyévé tegyük a Landler Jenő kultúr- és sportünnepségeket. Vegyenek részt benne a vasutas fiatalok mellett — a seregszemle megnyilvánulásaiban — a vasutas dolgozók és azok családtagjai is. Elsősorban persze a nagyobb szolgálati helyeket gondolom — mondotta —, ahol vasutas kolóniák vannak.

Arról sem kell megfeledkezni, hogy ha a DISZ-fiatal nagyszerűen szerepel a színpadon vagy a sportrendezvényeken, de ugyanakkor rosszul vagy hanyagul végzi munkáját — akkor a seregszemle nem érheti el a célját. Látni kell, hogy a fiataloknak a munkában való helytállása és a seregszemlében való eredményes részvétele vonzóbbá teszi a fiatalok számára a DISZ-életet és azok is odajönnek majd, akik még nem tagjai e pillanatban a DISZ-nek. Vigyázzunk arra, hogy — az örök tapasztalat szerint — ne akarjunk túl sokat markolni, mert a végén keveset fogunk. Csak arra nevezzenek be ifjúsági szervezeteink, amire helyi adottságaik valóban képessé teszik a fiatalokat.

Fiók János elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője válaszolt ezután a felmerült kérdésekre. Elmondotta, hogy le kell küzdeni az esetenként észlelhető szakszervezeti sovinizmust, hogy az eddiginél is jobban és érezhetőbben segítsék a párthatározat útmutatása alapján a DISZ-szervezeteket, a vasutas fiatalok ügyét, amely a még mindig meglévő döccenők miatt csak nehezen bontakozik ki. Kérte a szakszervezetet, hogy az eddiginél is lelkesebben karolja fel a vasutas ifjakat, ne legyen ellenállás a szakszervezet alsóbb szerveiben, a területi bizottságokon és az üzemi bizottságokon akkor, amikor felső szinten a szakszervezeti vezetők támogatják a vasutas ifjúság ügyét.

Csanádi György elvtárs ezután rövid beszéddel bezárta a Nevelési Tanács országos ülését. Elmondotta: mindent el kell követni, hogy a már meglévő és működő szervezetek, a kultúr- és sportlétesítmények felhasználásával erőteljesen segítsék a sportünnepségek sikerét. Hangsúlyozta, hogy a Tanácsnál nem volt az az irányító szerepe, amelyet elvárnak tőle, de még egészen fiatal szerv, s a célkitűzések végrehajtása közben mind jobban és erőteljesebben képviseli az ifjúságot. Ne várjuk azonban — mondotta — a mindenáron való központi irányítást, hanem kezdeményezzenek az egyes igazgatóságok Nevelési Tanácsai a helyi viszonyoknak megfelelően. Fő célunkat, a politikai nevelés megjavítását, ma még nem értük el. Ez az első feladat. A szakmai nevelés és a politikai nevelés együttesen teszi alkalmassá ifjainkat arra, hogy megfelelő időben, megfelelő kezekbe kerüljön a vasút vezetése. A szolgálati vezetőknek úgy kell segíteni a fiatalokat, hogy maguk is osztályrészesei is legyenek az ifjúságból áradó lendületnek, lelkesedésnek, az őket annyira jellemző ifjúi varázsnak. A szolgálati vezetőknek a politikai osztályok irányvonalát bele kell vinniök a munkába, a gazdasági tényekedésbe. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy pártunk határozata egyenesen megköveteli az ifjúsággal való foglalkozást, a velük való törődést. Bízom abban, hogy a vezető elvtársak megértik ennek az ifjúsági seregszemlének rendkívüli horderejét és becsületesen, lelkes irányító tevékenységgel hozzájárulnak a sikerhez. Legyen ifjúságunk ügye mindannyiunk ügyévé, erre kötelez bennünket a népünk iránti szeretet, a pártunk iránti hűség.

Ezután *Csanádi* elvtárs közölte, hogy az Országos Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács december 27-én az államvasúti gazdasági vezetők és a DISZ-funkcionáriusok részére országos tanácskozást tart. A tanácskozás célja, hogy a Központi Vezetőség 1955. május 27-i, valamint a DISZ II. kongresszusának határozatai szellemében értékelje a vasutas fiatalok közötti nevelőmunka helyzetét és megszabja a vasút gazdasági vezetőinek, valamint az ifjúság vezetőinek feladatát.

Ifi forgalmi szolgálattevő



1951 óta vasutas Varga Jolán tiszt. A fiatal DISZ-tag ma már büszkén mondhatja, hogy egyik forgalmas budapesti állomáson, a Déli-pályaudvaron teljesít külső forgalmi szolgálatot. (Kovács Géza felv.)

Ütközőzó

Kép, szöveg nélkül



Felfedezés Görgetegen

Görgeteg nem nagy állomás és ezért érthetetlen, hogy mindeddig nem vették észre, milyen állapotban vannak a váltók. Az el-



lenőröknek kellett megdöbbenten megállapítani, hogy a váltókat rozsda eszi, piszok borítja, azok szinte használhatatlanok. A felfedezés óta javult a helyzet. Most már legalább a helyiek is tudják, hogy baj van a váltókkal. De a jelek szerint most már olyan ellenőröket várnak, akik a bajt nemcsak megállapítják, de meg is tisztítják a váltókat.

Azok a csövek!

A Nyugati pont szociális épületében másfél esztendeje beszereltek öt darab szép zománcos gáztűzhelyet. Ötszáz raktári munkás melegítheti az ételét ezeken a gáztűzhelyeken. Nagy szó ez! Igazán örvendetes. Kár, hogy a tűzhelyeken még nem lobbant fel



a láng. Hogy miért? Nehezen hisszük el, kedves olvasóink. Néhány méter cső hiányzik. Másfél esztendeje. És akire rábízták az ügyet, tehetetlen. Másfél éve nem tudja elintézni, hogy megkapják a néhány méter csövet. Pedig ennyi idő alatt hatalmas városok, ipartelepek épültek már hazánkban. Szerencsére új városaink, gyáraink építését mások intézték.

A napló türelmes

Tatabánya alsóról a 7362-es rendszerint 4—6 óra késéssel indul el útjára. Ezzel a vonattal senki sem törődik Tatabánya al-



són. A sokórás késést a menetlevelek és eseménykönyvek rögzítik. A forgalmi naplóban viszont azt olvashatjuk, hogy a vonat rendes; ez nem rendes dolog.

HIREK

KITÜNTETÉSEK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a sajtó terén egy évtizeden át kifejtett érdemes és eredményes munkássága elismeréséül *Szelecsényi* István elvtársnak, a *Szocialista Vasútért* szerkesztőjének a *Munka Érdemérem* kitüntetést adományozta. *Bánki* Géza, *Bisztray* Kálmán és *Szász* Ferenc elvtársak a *Szocialista Vasútért* rovatvezetői a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa által alapított „*Kiváló dolgozó*" kitüntető jelvényt kapták a lap fennállásának tízéves évfordulója alkalmából.

— **Új vasúti hidat** adtak át a forgalomnak a Volga felett. Kazántól 25 kilométernyire.

— **A győri kisvasúti kísérleti pálya** tervén dolgozik az UVATERV. A kísérleti pályán az exportra kerülő kisvasúti mozdonyok és kocsik kipróbálásán kívül kisvasúti ellenállásméréseket is lehet majd végezni.

— **Tapasztalatcsere-látogatásra** utazik december 29-én a Budapesti Rakodási Főnökség több dolgozója Debrecenbe, az ottani rakodási főnökséghez.

— **A Pécsi Törekvés Repülő Sporkör** a napokban a „Landler Jenő Repülősportkör" nevet vette fel.

— **A szolnoki pályaudvar** felvételi épületének tervezését az UVATERV befejezte. Az építkezést már január 2-án megkezdik.

— **Ajándékműsort** ad a Petőfi rádió december 28-án 16,10 órakor a miskolci igazgatóság dolgozóinak az őszi forgalomban elért kiváló eredményeikért.

— **A legnagyobb vasúti üzem** építését kezdik meg rövidesen a Kínai Népköztársaságban, a nagy délkínai iparvárosban, Csangcsunkban.

— **Gyermekváróterem** nyílt a szombathelyi vasútállomáson. A helyiségben mesehősalakok díszítik a falakat és sok játékkal szórakozhatnak a vonatraváró gyermekek.

— **A magyar közlekedési ipar** elnevezésű bélyegsorozatot bocsátottak forgalomba 40, 60, 80 filléres, 1.— 1,20, 1,50 és 2,— forintos címletekben.

— **Az úttörő-vasutasok** az úttörőszervezet jubileumi évének tiszteletére munkaversenyt indítottak, amely június 1-ig tart. A verseny első helyezettje külföldi táborozáson vesz részt.

— **24 órás figyelmeztető sztrájkkal** követelték a francia vasutasok fizetésük felemelését. A figyelmeztető sztrájk a közlekedésben nagy fennakadásokat okozott.

— **Helyreigazítás.** Lapunk 51. számában „Az MNDSZ pártirányítása a budapesti igazgatóság területén" című cikkben téves információ miatt helytelen adat jelent meg. Az igazgatóság könyvelőségében a dolgozók 60 százaléka nő s 30 százalékát az ötödik vasutasnap alkalmával kitüntették, illetve megjutalmazták.

A sportköri vezetőségek újjáválasztásának eddigi tapasztalatai

Mint ismeretes, a SZOT az OTSB-vel karöltve októberben határozatot hozott a sportköri szakosztályok, sportcsoportok vezetőinek, valamint a sportköri elnökségeknek és felülvizsgáló bizottságoknak újjáválasztására. A választási munka fő célkitűzése többek között az volt, hogy olyan becsületes sportvezetők, akik harcoltak az 1954. évi decemberi és az 1955. évi márciusi ismert párthatározat végrehajtásáért, működési területükön továbbra is megmaradjanak. Azokat viszont, akik munkájukat rosszul végezték, leváltsák, s helyükbe azokat a dolgozókat bízzák meg a sport vezetésével, akik iránt megvan a tagság bizalma és eleget is tudnak tenni a rájuk háruló feladatoknak.

Az újraválasztás másik célja az volt, hogy a szakosztályokban, sportcsoportokban és magában a sportköri elnökségekben folyó munka politikailag megerősödjék, szervezettebbé váljon.

Célkitűzés volt továbbá, hogy a választási munka lebonyolítását a párt Központi Vezetősége határozata szellemében hajtsák végre. Ennek alapján figyelemmel kell lenni az új sportköri tagok szervezésére, a tagdíjfizetés megjavítására, a sportlétesítmények és szerelések megóvására, a sportolók termelésben való helytállására, fegyelmezett magatartására.

A határozat a szakosztályok és sportcsoportok vezetőségének újjáválasztását november hónapra szabta meg. A sportköri elnökségek újjáválasztásának időpontjául decembert jelölte meg.

Sportegyesületünknél a szakosztályok és sportcsoportok vezetőségi újjáválasztása egy-két kivétellel megfelelően zajlott le. A tagság szinte teljes létszámmal vett részt a választásokon, melyeknek sikerét a sok és élénk hozzászólásával biztosította. A legtöbb helyen felvetették a vezetés hibái mellett, egyes sportolók helytelen magatartását is. Ezek a bírálatok és önbírálatok megszabták a helyes utat az új vezetőség számára.

Igen sikerült vezetőségválasztás volt például a Miskolci Közlekedési Törekvés labdarúgószakosztályánál, ahol a választás után a tagság bensőséges ünnepség keretében búcsúztatta el a katonai szolgálatra bevonuló sporttársait.

Nem volt példamutató azonban a Miskolci Vasutas Törekvés labdarúgó-szakosztályának választása. Gyenge és felületes szervezés miatt háromszor (!) kellett elhalasztani a választást, mert a vezetésre felkért elvtársak nem vállalták a szakosztály irányítását.

November 1-től 30-ig 1326 szakosztály- és sportcsoportvezetőségi újjáválasztást bonyolítottak le.

Az országos elnökséghez beérkezett jelentések szerint ebben a hónapban 228 sportkörben kell új vezetőséget választani. December 24-ig 180 sportkör tett eleget kötelezettségének. Ezek a választások, ha lehet még élénkebbek voltak, mint a szakosztályoknál. Általában jó előkészítés és az alapos viták jellemezték ezeket az üléseket. Jó előkészítés eredménye volt a Belspednél, az Autótaxinál, az Utasellátónál és a gyöngyösi mintaszerű választás. Ezeknél a sportköröknél a többórás összejövetelt kultúrműsor, vagy filmvetítés is érdekessé és változatossá tette.

A tagság több helyütt élt az építő bírálat jogával. A Kőbányai Törekvés atlétái például nem járultak hozzá a jelöltek megszavazásához, mert úgy találták, hogy azok közül egyesek nem alkalmasak a vezetésre. A kőbányai atléták olyan határozatot hoztak, mely szerint minden versenyző vállalta, hogy az üzem dolgozói közül egy új sportköri tagot szervez be. Pécsett az 1956. esztendő első felében 300 új sportköri tag beszervezését vállalták. Miskolcon általános örömre eltűnt az eddig tapasztalható sovinizmus és szóbakerült a közönség nevelésének kérdése is. Érdekes volt a ceglédi Kenéz Béla (válogatott birkózó) felszólalása. Az élversenyző rámutatott arra, hogy szakosztályában igen gyenge az utánpótlás. Figyelmeztette a vezetőséget, hogy idejében kell a fiatalokkal megkedveltetni a birkózást, mert ennek hiányában veszélybe kerül a hagyományokkal rendelkező ceglédi birkózó sport. A sportszeretet ritkán tapasztalható egészséges megnyilatkozását bizonyította a székesfehérvári választás. Egyesek felvetették, hogy a Székesfehérvári Törekvés labdarúgó-csapata esetleg számíthat arra, hogy beosztást nyer az NB II-be. A józanul gondolkozó vezetők és játékosok felhívták a figyelmet arra, hogy ez az érdemtelen beosztás helytelen volna. A csapat jól megállja a helyét a megyei I. osztályban, de jelenlegi képessége nem teszi alkalmassá arra, hogy ugyanilyen reményekkel vegyen részt az NB II. küzdelmeiben. A helyes tehát az, hogy a székesfehérváriak játszanak továbbra is a megyei bajnokságért, és ha ott olyan eredményeket érnek el, mely feljogosítja őket a felsőbb osztályba való jutásra, akkor foglalkozzanak ezzel a kérdéssel. Az elmúlt két hónapban lezajlott választások szelleme hiven tükrözte vissza a párthatározat célkitűzéseit, s ez biztosítéka arra, hogy sportegyesületünk megerősödve lát hozzá az 1956-os esztendő komoly feladataihoz.

MEGJELENIK

A NÉPSZAVA 1956-os CSALÁDI NAPTÁRA

ELBESZÉLÉSEK, NOVELLÁK, VERSEK, TUDOMÁNY ÉS TECHNIKA, SPORT, ORVOSI TANÁCSADÓ, KÖZÉRDEKŰ TUDNIVALÓK STB., STB

260 oldal, 32 oldalas képmelléklet

ÁRA 6 FORINT

Kapható: az üzemi bizottságoknál és a Népszava kiadóhivatalában, Budapest, VII. Rákóczi-út 54

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szerdán — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadóhivatalos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895, üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

KÜLÖN KIADÁS

1955 AUGUSZTUS 9.



Szovjet vendégeink a záhonyi állomáson a fogadásukra megjelent magyar küldöttség vezetőivel. Balról jobbra Kádas István, a DISZ KV titkára, Bognár Imre, a vasút politikai főosztály vezetője, Andrej Kiszljak, a Komszomol-küldöttség vezetője, Lidia Fomina, Sztanyiszláv Manojlenko, Nyikolaj Gavjagyin és Igor Sesenjan, a küldöttség tagjai.

Dolgozzunk úgy, hogy a DISZ II. kongresszusa további nagy sikerek kiindulópontja legyen

Több mint egy hónap telt el a DISZ II. kongresszusa óta. Az eltelt idő már bizonyítja, hogy a kongresszus új sikerek forrásává vált a vasutas DISZ-szervezetek munkájában is.

Pártunk útmutatásai alapján a kongresszuson kialakult nagyszerű program, a feladatok szépsége és nagysága, minden vasutas fiatalt örömmel, büszkeséggel tölt el. Világosabban látják feladataikat, érzik nagyobb felelősségüket.

Alapszervezeteink munkatervükben rögzítik le, hogyan fognak harcolni a kongresszus határozatainak végrehajtásáért, mit tesznek egy-egy hónap során. Sok DISZ-vezetőnek gondot okoz, hogy a sok feladat közül hogyan válassza ki a legfontosabbat, mihez kezdjen először? A nehezebbé, bonyolultabbá és felelősségteljesebbé vált munkában azonban van egy biztos iránytűnk, amely egész ifjúsági szövetségünket, minden vasutas DISZ-szervezetet, minden vasutas fiatalt eligazít a feladatok sokaságában. Ez a biztos iránytű: *a párt politikájának ismerete, e politika érvényesítése vasutas DISZ-szervezeteink munkájában, azoknak a feladatoknak megvalósítása, amelyek végrehajtására pártunk Központi Vezetőségének a DISZ II. kongresszusához írt levele kérte a Dolgozó Ifjúság Szövetségét, a dolgozó fiatalokat, köztük a vasút ifjúmunkásait.*

Mint ifjúsági életünk példázza, DISZ-szervezeteink minden eddigi eredményének forrása: *a párt vezetése.* S mert mindenkor forró lelkesedéssel követtük pártunkat, azért állapította meg a DISZ eddigi munkájáról a párt Központi Vezetősége a kongresszushoz intézett levelében: *„A szocializmus építésében, az ifjúság nevelésében pártunk mindenkor számíthatott a DISZ segítségére. Az ifjúsági szövetség a haza javára végzett önfeláldozó munkájával kivívta dolgozó népünk megbecsülését és szeretetét."*

Pártunk, amely létrehozta, édes gyermekeként óvta, védte, segítette az ifjúság szövetségét, most a szocializmus építésének jelenlegi szakaszában azt kívánja: *neveljék a DISZ-szervezetek* — köztük a vasúton működő DISZ-szervezetek — *a dolgozó ifjúságot, a vasút fiataljait még forróbb hazaszeretetre, erősítsék ragaszkodásukat és szeretetüket a felszabadító Szovjetunió iránt; neveljék a vasút fiataljait a proletárnemzetköziség szellemében.* Pártunk ma azt kívánja, hogy a DISZ-szervezetek formálják a vasút ifjúságában a szocializmust építő emberek legjobb tulajdonságait, a munkaszeretetet, a tetterőt, a készséget, hogy nagy ügyünk győzelméért minden akadályt leküzdjünk: az eddiginél határozottabban neveljék a fiatalokat a szocialista erkölcs szellemében.

Feleljünk meg mi is, vasutas fiatalok annak a várakozásnak, amit Rákosi elvtárs a kongresszusi felszólalásában hangsúlyozott: *„Különösen fontos most, az új ötéves terv küszöbén, hogy a dolgozók elsajátítsák az új technikát, a fejlettebb műszaki tudást. Semmi kétség, hogy ebben a tekintetben a mi diszistáink, a fiatalok előnyben vannak. Bennük még nincs úgy begyökerezve a régi, az ő fejük jobban fog, könnyebben tanulnak és ha megértik a fejlettebb technikát, a fejlettebb termelés jelentőségét, meg vagyok győződve róla, hogy nagy lökést fognak adni új ötéves tervünknek."*

Egész dolgozó népünk készül a második ötéves tervre, melynek a szocializmus alapjait kell leraknia hazánkban. A lelkes készülődést mutatják az 1955. évi tervek túlteljesítésére, időelőtti befejezésére, a minőség javítására, az önköltség csökkentésére tett vállalások.

DISZ-szervezeteink megtisztelő feladata, hogy ebbe a versenybe bekapcsolják a fiatalok százezreit, mindenütt érezhető legyen a fiatalok lendülete, akarata, ereje.

Pártunk Központi Vezetősége a kongresszushoz írt levelében ezt kérte tőlünk: *„Ne legyen egyetlen ifjúmunkás sem, aki nem vesz részt a szocialista munkaversenyben. Legyetek szakmátok mesterei, a korszerű technika harcosai. Küzdjetek a szervezetlenség, a fegyelmezetlenség, mindenfajta lazaság ellen."*

Ezek valóban harci célok DISZ-szervezeteink, ifjú dolgozóink számára, megvalósításukhoz szívós, kitartó küzdelem szükséges a régi, a megszokott ellen. Az értetleneket fel kell világosítani, meg kell győzni, az ellenséget pedig le kell leplezni, hogy a célok valóra válhassanak.

E célok megvalósításához tettvágy, lendület, romantika szükséges, mely fiatalságunk jellemző tulajdonsága.

Vasutas ifjúságunk a termelés, a vasúti szolgálat ellátása terén már eddig is szép eredményeket ért el. Nem egy vasutas fiatalra büszkék lehetünk. A *dombóvári Korontos Miklós*, a pécsi igazgatóság egyik legjobb mozdonyvezetője túlsúlyos vonatok továbbításánál ért el kiváló eredményeket. A *Szombathelyi Járműjavítóban Fodor Sándor* és *Vass László* DISZ-titkárok ifi-brigádiai a normarendezés után az új normát 145—150 százalékra teljesítik. Kiváló munkát végez *Komlón* a *Petőfi* ifi-brigád, akik kocsimozgatási tervüket 130 százalékra teljesítik. A *mecsekjánosi* pályafenntartás ifi-brigádia állandóan sztahanovista szinten dolgozik.

Nem feledhetjük el, hogy az *„500"*-as és *„2000"* tonnás mozgalom beindulásánál élenjárók voltak a fiatalok. *Budapest—Celldömölk* között *Pesti József*, a celldömölki fűtőházi ifi-mozdonyvezetője vezette az első 500-as vonatot. Ott vannak fiataljaink ma is a túlsúlyos mozgalom elterjesztésénél. Ott van a legjobbak között *Pajor Gyula dombóvári* ifi-mozdonyvezető. Elsők voltak a pakurás tüzelés bevezetésében a *zalaegerszegi*, a *pécsi* és a *celldömölki* fűtőház fiataljai.

Járműjavítóinkban bátran támaszkodnak a fiatalokra és ha egy-egy munkahelyet, üzemrészt meg kell erősíteni, az ifjakat csoportosítják át.

Vasutas ifjúságunk egészének az ő példájukat kell követni. Előttünk áll a vasút legnagyobb erőpróbája, az őszi forgalom. Ifjúságunk már most a felkészülés során tűnjön ki jó, lelkiismeretes munkájával minden szolgálati ágban, a pályafenntartásnál, a járműjavítóknál, a forgalomnál és az egyéb, nem kevésbé fontos szolgálati helyeken.

Legelső, legfontosabb feladatunk, hogy DISZ-szervezeteink biztosítsák, hogy a vasutas ifjúság egésze bekapcsolódjon az őszi forgalom során a szocialista munkaversenybe. DISZ-szervezeteink vegyék észre azokat is, akik eddig még nem tűntek ki a munka terén, segítsék ezeket, foglalkozzanak a gyengébbekkel is. Üzemeinkben, szolgálati helyeinken ne csak két-három kiváló dolgozó vagy brigád legyen, hanem legyen kiváló az üzem, a szolgálati hely valamennyi fiatalja.

DISZ-szervezeteinknek az eddiginél jóval többet kell foglalkozniuk ifjúságunk szakmai felkészültségével, a szakmai oktatás, továbbképzés lehetőségeinek biztosításával.

Nem kell különösebben magyarázni, hogy a vasúti munka bonyolult gépezetében igazán csak az tudja megállni a helyét, aki szakmáját jól ismeri, aki szakmáját szereti és abban tovább akar fejlődni.

Legyünk mi vasutas fiatalok a magunk területén az új technika előrevivői, harcoljunk a régi normák megdöntéséért, növeljük munkánk termelékenységét az újítások, ésszerűsítések ezreivel, a szakmai képzettség tökéletesítésével.

DISZ-szervezeteink keltsék fel ifjúságunkban a tanulás vágyát, szervezzenek szakmai előadásokat, tanfolyamokat, tapasztalatcseréket, vegyék igénybe sokkal jobban, mint eddig a fiatal műszakiak, az élenjáró sztahanovisták, az „öreg" vasutasok nagy tapasztalatát, sokoldalú tudását, segítőkészségét.

Folytassuk tovább kezdeményezéseinket. A kongresszus előtt mintegy 200 DISZ-őrjárat alakult, s nem egy már nagy eredményt ért el. Például a *Szombathelyi Járműjavítóban, a győri fűtőházban* 10 000—12 000 forintos megtakarítást értek el.

Ne legyen az országban sehol olyan szolgálati hely, ahol a DISZ-szervezet ne hozna létre DISZ-őrjáratot. Ugyanakkor azonban azt is látnunk kell, hogy ez a mozgalom csak egy a sok közül. Számtalan lehetőség áll előttünk, kezdeményezzünk bátran, tegyünk javaslatokat a vasúton új mozgalmak elterjesztésére.

Az a valóban jó DISZ-szervezet, melynek tagjai élenjárnak a termelésben, a szolgálat ellátásában, ahol a fiatalok mindent megtesznek a termelékenység növeléséért, az önköltség csökkentéséért, a pontos, menetrendszerű, balesetmentes, gazdaságos közlekedésért.

Mi vasutas fiatalok a kongresszuson vállaltuk, hogy ezeket a célokat a magunk területén valóraváltjuk, elszállítjuk azokat a termékeket is, melyek a felajánlások teljesítése során idő előtt elkészülnek. Minden erőnkkel azon leszünk, hogy bányáink, kohóink, üzemeink, nagy építkezéseink, mezőgazdaságunk dolgozó ifjúsága munkájában a vasúti szállítások miatt egy perc időveszteséget se szenvedjen.

Növeljük a vasutas DISZ-szervezetek tömegbefolyását. DISZ-szervezeteink termelésre mozgósítása legyen egyben nevelés is vasutas ifjúságunk felé. A vasutas DISZ-szervezetek éljenek együtt a fiatalokkal a munkában, a sportban, a szórakozásban. A fiatalok életük minden területén érezzék a DISZ-szervezet segítségét.

Sok ifjúsági szervezetünk még elzárkózva él, azt a helytelen és káros elvet vallva, hogy *„inkább legyünk kevesen... több emberrel több a baj."* Világos, hogy ahol így gondolkoznak, ott a DISZ-szervezet nem jelentős tényező és nem is válhat azzá, mert csak az ifjúság egy kis részét tömöríti, ereje kicsiny. Néhány taggal nem lehet átfogni az ifjúság sokoldalú, színes életét, nem lehet tevékenyen részt venni a sportegyesület, a kultúrotthon, a kultúrcsoport, a könyvtár, stb. munkájában.

Alapszervezeteinknél le kell küzdeni az ilyen és az ehhez hasonló helytelen nézeteket. Vonjanak be a munkába minél több még nem DISZ-tag fiatalt, érjék el, hogy szolgálati helyük minden becsületes dolgozó fiatalja a szervezet tagja legyen.

A kongresszus előtti hónapokban jelentős fejlődés indult meg ezen a téren, nem egy szolgálati hely van, ahol a fiatalok 90 százaléka DISZ-tag: például *Kaposvár* fűtőháznál, *a Budapesti Vasanyagjavítónál, Várpalota* állomáson, *Szombathely Járműjavítóban, Szentes* állomáson és fűtőháznál, *Veszprém-külső* fűtőháznál, *Tapolca* fűtőháznál, *Sárvár* állomáson.

Haladjunk tovább ezen az úton. Rövid időn belül a vasutas ifjúság döntő többsége legyen a DISZ tagja. Ez azon feladataink közé tartozik, amelyet a kongresszuson *Rákosi* elvtárs is nyomatékosan aláhúzott. Nekünk is azon kell lennünk, hogy a DISZ milliós szervezetté váljon.

A jobboldali elhajlók *„politika-mentes"* ifjúsági szervezetet akartak, azt mondták, „az ifjúságnak nincs szüksége a marxista—leninista oktatásra, nem érti meg azt, nem az ifjúságnak való, unalmas" — és ehhez hasonló badarságokat fecsegtek. Azt tanácsolták, hogy a DISZ-szervezetek csak a szórakozással, sporttal foglalkozzanak, igyekeztek ifjúságunkban elterjeszteni a nacionalizmust, a fegyelmezetlenséget, a közönyt. Ezek a törekvések jelentkeztek a vasutas alapszervezetek munkájában is.

A kongresszus leleplezte ezeket a nézeteket, élesen elítélte terjesztőit. Ezek a jobboldali elhajlók mélységesen lebecsülték a magyar ifjúságot, s demagóg módon a jobb jövőt hirdették, ugyanakkor éppen ellenkezőleg, újból a nyomort, szolgaságot hozták volna ifjúságunk nyakára.

A magyar ifjúság tudja, hogy számára a párt az igaz, az egyetlen helyes utat mutatja. *A DISZ feladata, hogy az ifjúságot marxista—leninista szellemben nevelje, olyannak nevelje, hogy kész legyen a párt politikájáért harcba menni.*

Harcoljon minden vasutas DISZ-szervezet az ellenséges, nacionalista és jobboldali nézetek ellen, harcoljon a még meglévő közöny, fegyelmezetlenség ellen. Segítse elő, hogy *ifjúságunk vidáman éljen, és ugyanakkor legyen kész hősi tettekre, nagy erőfeszítésekre is.* Fordítson minden DISZ-szervezetünk nagy figyelmet — felhasználva a múlt év tapasztalatait — a jövő oktatási év előkészítésére, a Petőfi-iskolák megszervezésere. A politikai oktatás a vasutas ifjúság szocialista szellemben való nevelésének egyik alapja.

A DISZ II. kongresszusa többször hangsúlyozta, hogy az előrehaladás előfeltétele az alapszervezetek munkájának megjavítása, továbbfejlesztése, a szervezeti élet állandó fokozása.

Ennek szellemében legalapvetőbb feladatunk az eddiginél sokkal több gondot fordítani az alapszervezetek munkájára. Elő kell segítenünk, hogy minden szervezetünknél javuljon a vezetőség munkája, jöjjenek létre DISZ-csoportok. Gondoskodnunk kell a DISZ-vezetők fokozottabb képzéséről. A vezető szerveknek ellenőrzésük során lényegesen jobb, magasabb színvonalú segítséget kell nyújtaniok az alapszervezetek vezetőinek feladatuk ellátásához.

A kongresszus rájuk irányította pártszervezeteink figyelmét az ifjúság munkájára. Már a kongresszus előkészítésének idején, de azóta is lényegesen többet foglalkoznak a pártszervezetek a DISZ-szel, azonban ezen a téren van még tennivaló. Egyes pártbizottságok, alapszervezetek még elhanyagolják a DISZ-szervezet irányítását, támogatását. Ugyanakkor élesen fel kell lépnünk egyes szervezetekben jelentkező olyan nézet ellen, amely mindent csak a segítségtől vár, amely a munkát legszívesebben a pártszervezettel végeztetné el. A fokozódó segítség nyomán vasutas DISZ-szervezeteink váljanak a pártszervezetek „helyi segédcsapataivá".

Pártunk Központi Vezetősége felhívta a pártszervezetek figyelmét a még fokozottabb támogatásra és követelte a párt valamennyi tagját, legyen miniszter, szakszervezeti vezető, sportvezető, igazgató, vagy olyan párttag, akinek nincs tisztsége vagy funkciója, hogy a *maga helyén képességeinek megfelelően a rendelkezésre álló eszközöket felhasználva segítse és támogassa az egész magyar ifjúság nevelésének ügyét, a DISZ munkáját.*

DISZ-szervezeteink sikereinek alapvető forrása a pártszervezetek segítő, irányító munkája. Ifjúsági szervezeteink támaszkodjanak jobban a pártszervezetekre. Legyen tapasztalt kommunista vezető a vezetőségben, vegyenek részt olyan gyakorlott, fiatal kommunisták a DISZ munkájában, akik biztosítani tudják a párt politikájának maradéktalan érvényesülését, akik mellett olyan fiatalok nevelődnek, akik méltók lesznek a párttagságra.

Pártunk Központi Vezetőségének levele a DISZ II. kongresszusához feladatunkká teszi, hogy neveljük a fiatalokat a proletár nemzetköziség szellemében.

Mi, vasutas fiatalok sokat tehetünk a proletár nemzetköziség szellemének elmélyítése érdekében. A vasúti sínek nem érnek véget határainkon. Állandó kapcsolatban vagyunk a *Szovjetunió*, a népi demokráciák vasutasaival. Merítsünk sokkal többet, mint eddig, a szovjet vasutas fiatalok, a komszomolisták, a népi demokratikus országok vasutasainak tapasztalataiból.

A vasutas ifjúság egyre jobban felismeri, hogy ez kimeríthetetlen kincsesbánya számunkra. Ezt igazolja, hogy egyre több DISZ-szervezetünk veszi át azokat a tapasztalatokat, amelyeket legutóbb a *Kiszljáki* elvtárs vezetésével itt járt szovjet vasutas Komszomol-küldöttség adott.

A tapasztalatszerzés további fejlesztésére DISZ-szervezeteink zöme közvetlen levelezési kapcsolatot teremtett a szovjet vasutas Komszomol szervezetekkel.

E kapcsolatok minden bizonnyal tovább szélesítik és mélyítik a proletár nemzetköziség szellemét, fejlesztik vasutas ifjúságunkban felszabadítónk és védelmezőnk, a Szovjetunió iránti szeretetet, újabb tapasztalatokat adnak munkánkhoz, jobb elvégzéséhez.

A cél világos. Ifjúságunknak minden lehetősége megvan, hogy e célokat maradéktalanul megvalósítsa. Cselekedeteinkkel, tetteinkkel bizonyítsuk be, hogy pártunk számíthat ránk. Dolgozzunk úgy, hogy a DISZ II. kongresszusának munkája további nagy sikerek kiindulópontja legyen. Helytállással, példamutatással nyerjük meg ifjúsági szövetségünk számára a vasutas ifjúság egészét, vigyük harcba pártunk politikájának győzelméért, melynek megvalósítása népünk, ifjúságunk további felemelkedésének záloga.

Vasutas fiatalok! Álljatok az őszi forgalom sikeréért vívott harc élére!

HÁROM FELEJTHETETLEN NAP KEDVES BARÁTAINKKAL

— Szovjet vasutas komszomolista küldöttség látogatása hazánkban —

Minden látogatás, amelynek során szovjet ember hazánk területére lép, a segítségnyújtást, az idősebb testvér támogatását, újabb és újabb tapasztalatok átadását jelenti.

Különös öröm és megtiszteltetés a vasutas fiatalok számára a néhány héttel ezelőtt hazánkban járt szovjet komszomolista küldöttekkel való találkozás. A küldöttek a magyar vasutas fiatalok által hazánk felszabadulásának 10. évfordulója tiszteletére a hála és a szeretet jeléül készített ajándékok átvételére jöttek Magyarországra. Itt tartózkodásuk alatt több helyen látogatást tettek, segítséget adtak a vasutas DISZ-szervezetek politikai és szakmai munkájához.

Példaképeink a hős lenini komszomolisták

A záhonyi állomásra összesereglett vasutas fiatalok, idősebb dolgozók lelkes ünneplése közben érkezett meg a szovjet vasutas komszomolista küldöttek vonata. A záhonyi vasutas fiatalok virágcsokorral kedveskedtek a vendégeknek. A vasút politikai főosztály, a vasutas fiatalok és minden vasutas dolgozó nevében *Bognár* Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője üdvözölte drága barátainkat hazánk szabad földjén és a következőket mondotta:

— A magyar vasutas fiatalok mindenkor példaképüknek tartották a hős lenini komszomolistákat, a szovjet vasutas fiatalokat, akiknek segítségadása attól a perctől, hogy 1945-ben a hős vörös hadsereg harcosai hazánkat felszabadították, egy pillanatra sem szűnt meg. Ez a találkozó még tovább szilárdítja a magyar és a felszabadító szovjet nép megbonthatatlan barátságát. Kívánjuk, hogy érezzék magukat nagyon jól körünkben! — fejezte be beszédét *Bognár* elvtárs.

Az üdvözlésre *Kiszljak* elvtárs, a küldöttség vezetője, a szovjet vasút politikai főigazgatóság komszomol ügyeket intéző helyettes vezetője válaszolt. Lelkes ünneplés közepette elmondotta, hogy *nagy örömmel tettek eleget a kedves meghívásnak. Örülnek annak, hogy találkozhattak a magyar vasutas fiatalok küldötteivel, akiknek munkasikereiről már eddig is oly sokat hallottak.* A továbbiakban hangsúlyozta, hogy *a barátság elszakíthatatlan szálai fűzik a szovjet vasutas komszomolistákat a magyar vasutasokhoz, fegyvertársaiknak tekintik őket és kívánja, hogy a magyar vasutas fiatalok további sikereket érjenek el hazájuk szocialista építésében, a szocialista vasút megteremtésében.*

A küldöttség tagjai a fiatal vasutasok sorfala között vonultak az állomás kultúrtermébe, ahol a magyar és a szovjet himnusz elhangzása után *Bognó* Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője megnyitotta a szovjet vendégek tiszteletére rendezett ünnepséget. A megnyitó után *Kádas* István elvtárs, a DISZ Központi Vezetőségének titkára a küldötteket *a DISZ Központi Vezetősége és az egész magyar ifjúság nevében szeretettel köszöntötte. Elmondta, hogy a felszabadulás időpontjától egyre erősebb baráti szálak fűzik a magyar ifjúságot példaképéhez, a hős lenini Komszomolhoz és megállapította, hogy az az út, amit eddig megtettünk, azok a sikerek, amelyeket eddig elértünk ifjúságunk nevelése terén a hős Komszomol példájának, útmutatásának volt nagyrészben köszönhető.*

A továbbiakban hangsúlyozta, hogy a magyar fiatalok leghőbb vágya és célkitűzése méltónak lenni a hős lenini Komszolmolhoz, amelynek tagjai a nagy honvédő háborúban a haza védelmében és a háború befejeztével a békés építőmunkában a hazaszeretetnek és a proletár nemzetköziségnek legragyogóbb példáját mutatták és hiszi, hogy ez a találkozó még tovább fogja szilárdítani a népünk és ifjúságunk közötti barátságot, a Szovjetunió vezette hatalmas béketábort.

Szűcs Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője emlékezett ezután szólásra, hangsúlyozva a magyar vasutasok megtiszteltetését, hogy a hős lenini Komszomol küldötteit láthatják vendégül, amely újabb sikerek forrását jelenti számukra.

Az ünnepség további részében *Papp Etelka* a záhonyi DISZ-fiatalok nevében, *Mátrai János elvtárs* a debreceni igazgatóság vasutas fiataljai nevében, *Nagy János elvtárs* a debreceni vasút politikai osztály nevében köszöntötte a szovjet vendégeket.

A felszólalásokra *Andrej Kiszljak elvtárs*, a küldöttség vezetője válaszolt és többek között megállapította hogy *az elmúlt 10 év alatt a magyar nép szilárdan halad a szocializmus útján. Ismerik eredményeinket, s örömmel veszik tudomásul, hogy ebben az eredményben részük van a magyar vasutasoknak is. Kívánják és hiszik, hogy ez a találkozó még tovább mélyíti a két nép barátságát, biznak benne, hogy a kapcsolatunk még erősebb és állandó lesz.*

A hála és a szeretet ajándékai

A jólsikerült kultúrműsor után a küldöttség tagjai nagy érdeklődéssel megtekintették a magyar vasutas fiatalok ajándékait, akik ezzel is ki akarják fejezni hálájukat, ragaszkodásukat a szovjet nép, a szovjet vasutasok iránt.

Egy díszes kötésű Komszomol- és DISZ-jelvénnyel ékített művészi kivitelű albumba kötötték *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetőjének és *Csanádi György* elvtárs, MÁV vezérigazgatónak, a Szovjetunió vasútpolitikai főosztálya és a vasút legfelsőbb szakmai vezetői részére küldött alábbi levelét:

Drága elvtársak!

Hazánk felszabadulásának 10. évfordulóját ünnepeltük a közelmúltban és ebből az alkalomból vasutas DISZ-szervezeteink leveleket intéztek példaképeikhez, a lenini komszomolszervezetekhez. A vasutas DISZ-szervezetek megírták a komszomolistáknak, hogy milyen szeretettel gondolnak rájuk tíz éves felszabadulásuk alkalmából és további sikereket kívántak a kommunizmust építő munkájukhoz, a világbéke megóvásáért folytatott harcukhoz.

Kérjük az elvtársakat, hogy tolmácsolják hős vasutasaiknak a magyar vasutasok forró elvtársi üdvözletét és jókívánságait, Magyarország népének tízéves felszabadulási évfordulója alkalmából. A magyar vasutasok hálatelt szívvel, nagy szeretettel gondolnak azokra, akik a szabadságot hozták el számukra, a hős szovjet katonákra, a szovjet emberekre. A magyar vasutasok szívükbe zárták a szovjet vasutasokat, akiknek önzetlen baráti támogatását a felszabadulás óta élvezik. Az ő példájukat követik munkában, helytállásban, országuk építésében egyaránt és történelmi évfordulójuk alkalmával gondolatuk hozzájuk száll, igaz barátaikhoz, fegyvertársaikhoz, a szocialista haza és a kommunizmus építése során oly sok sikert elért hős szovjet vasutasokhoz. A magyar vasutasok igérik példaképeiknek, a szovjet vasutasoknak, hogy méltó tanítványná fejlődnek, minden akaratukkal segítik hazájuk további erősödését, töretlen harcot folytatnak a béke ügyéért, melynek az egész világon a szovjet emberek az élharcosai.

A ferencvárosi fűtőház fiataljai a fűtőház szénszerelőjének kicsinyített mását küldték a *kievi vasút politikai igazgatóságnak. Az Északi Járműjavító* ifjúsága egy családot ábrázoló szoborral kedveskedett az *omszki vasút politikai igazgatóság* fiataljainak. *A Nyugati pu.* diszistái egy kicsinyített jelzőberendezést küldtek a *tallini vasút politikai igazgatóság* fiataljainak. *A békéscsabai fűtőház* fiataljai egy 424-es mozdonyszabályzó modeljét készítették a *Moszkva-Kurszkája* állomás vasutasainak. *A szegedi fűtőház* DISZ-szervezete hálája és szeretete jeléül egy 424-es mozdony modelljével kedveskedett a *Moszkva-Kievszkája* állomás komszomolistáinak. Hosszan sorolhatnánk a kedves ajándékokat, amelyet 340 vasutas DISZ-szervezet fiataljai küldtek idősebb testvéreiknek, a szovjet vasutas komszomolistáknak.

Az ajándékok mellé egy-egy levelet is mellékeltek a DISZ-fiatalok a következő szöveggel:

Drága barátaink!

Felszabadulásunk tizedik évfordulója alkalmából forró szeretettel köszöntünk benneteket. A dicső Szovjet Hadsereg tíz esztendővel ezelőtt szabaditotta fel hazánkat a fasiszta elnyomás alól és dolgozó népünk ráléphetett a felemelkedés, a szocialista építés útjára. Mi, fiatalok szabadon építjük szép hazánkat és ezt a szovjet népnek köszönhetjük, amely nemcsak szabadságot hozott számunkra, de minden segítséget megadott ahhoz, hogy élni tudjunk a szabadsággal.

Mi, a DISZ-szervezetbe tömörült vasutas fiatalok, pártunk vezetésével, lankadatlan erővel harcolunk a szocializmus építéséért, a béke fenntartásáért és kívánjuk nektek, komszomolista vasutasoknak, szeretett példaképeinknek, hogy tovább is sikereket érjetek el a kommunizmus építése terén, erősítsétek továbbra is szeretett hazátokat, a hatalmas Szovjetuniót, a világbéke őrét.

Háromszáznegyven levél, 340 kedves ajándék, a hála és a szeretet nagyszerű kifejezői, a megbonthatatlan barátság további szilárdulásának megpecsételői.

A megbonthatatlan barátság jegyében

A miskolci tartózkodás alatt a szovjet komszomolista küldöttek nagygyűlésen találkoztak a miskolci fiatalokkal.

Ritkán látott ennyi embert a „Bunkó". Fiatalok, fiúk, lányok, idősebbek szorongva várták a kedves látogatókat: a nagy szovjetország vasutas küldötteit — a komszomolistákat.

Szinte kirobban, s percekig dübörög a taps, amikor szétnyílik a színpad függönye, s az emelvényről a virágerdőből mosolyognak a szeretettel várt vendégek — a szovjet vasutas fiatalok. Alig akar szűnni a taps, az összesereglettek mondanivalójának szeretetének, lelkesedésének ritmusba szorított kifejezője.

Czimma János elvtárs, a vasút politikai főosztály agit. prop. osztálya helyettes vezetőjének megnyitója után, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője, *Bogyó Géza elvtárs* üdvözölte a hős lenini Komszomol küldötteit.

Hangsúlyozta, hogy *„a magyar vasutas ifjúságot a hála ezer szála köti a szovjet vasutasokhoz és köti a komszomolistákhoz. Ma már nincs a vasúti szolgálatnak olyan ága, ahol ne tanultunk volna jobban, eredményesebben dolgozni az idősebb testvértől. Az ittjárt szovjet elvtársak tapasztalatátadása anyagi erővé vált itt Miskolcon is: tavaly elnyerték a kongresszusi zászlót, az idén a felszabadulási versenyben pedig az élüzem címet."*

A továbbiakban megígérte, hogy *„mi a szovjet nép példáján még tovább fogunk dolgozni a béke építésén, hogy megakadályozzuk a háborús kísérleteket, hogy méltó fegyvertársakká fejlődjünk a békéért vívott harcban."*

A szünni nem akaró éljenzés után a Borsod megyei pártbizottság nevében *Putnoki elvtárs*, a PVB titkára üdvözölte a szovjet vendégeket. *Gonda elvtárs*, a Borsod megyei DISZ-bizottság szervezőtitkára orosznyelvű üdvözlője után *Bánlaki elvtárs*, Miskolc állomás főnöke a miskolci csomópont dolgozói nevében az örök barátság jelképeként egy szobrot nyújtott át a vendégeknek, amely a szovjet és a magyar partizánok találkozását ábrázolja.

Egy pillanatnyi csendet követő ütemes dobszó meglepetést sejtető hangjai mellett hat úttörő lép a terembe. A csapat egyenesen felmegy az emelvényre, s egy kis szőke leány orosz nyelven üdvözli a vendégeket. Alig bírják az apróságok a hatalmas virágcsokrokat, amelyeket átadnak a küldötteknek. Előkerülnek a piros nyakkendők és a jelenlévők nagy tapsa közben a szovjet elvtársakat tiszteletbeli úttörővé avatják. (A legkisebbek szívből jövő ajándéka ott is maradt kedves vendégeink kabátja felett egészen az ünnepség végéig.)

A lelkeshangú üdvözlésekre *Kiszljak elvtárs*, a Komszomol-küldöttség vezetője válaszolt, tolmácsolva a szovjet vasutas fiatalok, a szovjet komszomolisták forró üdvözletét. Hangsúlyozza, hogy megérkezésük első percétől érezték, látták azt az előrehaladást, amelyet a magyar nép tíz év alatt elért. Nagyon boldogok, hogy a szocializmust építő munkából a vasutas fiatalok is kiveszik a részüket. *Kiszljak elvtárs* utalt az ifjúság közötti munka fontosságára, megállapítva, hogy az egész vasutas-fiatalság még nincs a DISZ soraiban. Útmutatásként elmondotta, hogy a mégjobb munkának feltétele: a legszélesebb ifjúsági rétegeket be kell vonni az Ifjúsági Szövetségbe, mert jó és eredményes munkát csak szervezett összefogással, egymás segítésével lehet elérni és erre a vasutas DISZ-szervezeteket a legmegfelelőbb ifjúsági szervezeti formának tartja.

Beszélt arról, hogy Záhonyban megnézték azokat az ajándékokat, amelyeket a magyar vasutas fiatalok a komszomolistáknak készítettek. Az elkészítés gondosságában a szeretet megnyilvánulásait látták. Hangsúlyozta, hogy a két ország ifjúságának kapcsolata ezzel is tovább mélyült.

Majd így folytatta: *„A szovjet vasutas komszomolisták megbízták, hogy adjam át a magyar vasutas fiataloknak az általuk készített ajándékokat. Én ezt az alkalmat ragadom meg az átadásra.*

Kívánom, hogy ezek az ajándékok serkentsék még jobb munkára a magyar vasutas fiatalokat. Éljen a magyar—szovjet megbonthatatlan barátság!" — fejezte be beszédét *Kiszljak* elvtárs.

A hazát és a Szovjetuniót szeretni nálunk egyet jelent

Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője zárószavában megköszönte az ajándékokat, s igéretet tett, hogy eljuttatja azokat a vasutas fiataloknak. Hangoztatta, hogy minden magyar vasutas fiatal azon fáradozik, hogy minél többet tegyen hazánkban a szocializmus felépítéséért. A hazát és a Szovjetuniót szeretni nálunk egyet jelent. Nem lehet jó hazafi az, aki nem így cselekszik, nem így gondolkodik. Nekünk, vezetőknek kötelességünk minden erővel hazaszeretetre nevelni a vasutas fiatalokat, hogy hasonlóak legyenek példaképünkhöz, a hős lenini Komszomolhoz.

— Mozdonyvezetők, forgalmi dolgozók, fiatalok! — folytatta — rajtatok a sor, rajtatok múlik, hogy kié lesz az idősebb testvér munkánkat segítő ajándéka. Majd befejezésül *Bognár elvtárs* a következőket mondotta:

„Kérem szeretett vendégeinket, vigyék el ifjúságunk szívből jövő köszönetét az ajándékokban is megnyilvánuló segítségért, igérjük, hogy jó munkával hálájuk meg a szerető támogatást. További sikereket kívánunk a hős szovjet vasutas ifjúságnak, a kommunizmus felépítéséért és békéért vívott harcához."

Szárnyasi Gyula elvtárs, a vasút politikai osztály és a vasutas kommunisták, *Turnai Lajos elvtárs*, az igazgatóság dolgozói nevében igéretet tett arra, hogy a párt vezette úton a Szovjetunió segítségével egyre nagyobb eredményeket fognak elérni, hozzájárulva ezzel is a szovjet magyar megbonthatatlan barátság erősítéséhez.

Az ünnepséget követő színvonalas kultúrműsor után a jelenlévők sokáig elgyönyörködtek a szovjet komszomolisták által ajándékozott albumok, zászlók, munkamódszert ismertető plakátok, munkatapasztalatokat leíró tablók, sorlegek könyvek sokaságában, melyek kifejezik a szovjet ifjúság szeretetét a magyar vasutas ifjúság iránt.



Megérkezés Miskolcra. A kép előterében balról jobbra: Nyikolaj Gavjagyin, Bogyó Géza, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője, Igor Sesenjan és Gavora Jenő, a MÁV személyszállítási osztályának vezetője.

A nagygyűlés után a miskolci fűtőházba vezetett a vendégek útja. A miskolci fűtőháznál *„Köszöntjük a hős lenini Komszomol „üldözöttjeit!" „Éljen a szovjet—magyar barátság!"* feliratú orosz és magyarnyelvű plakátok fogadták a látogatókat.

Alig hangzanak el az üdvözlőszavak, a virágcsokrok átadásával, az otthonosan mozgó vendégek máris a legjobb ifimozdonyvezető után érdeklődnek. Néhány perc múlva már a 424 140-es tetejéről mosolyog le *Kovács Gábor*, a legjobb ifjú mozdonyvezető. Szinte leugrik a gépről, mikor meglátja a szovjet barátokat. Kissé félszegen válaszolgat a szapora kérdésekre: *Továbbitanak-e túlsúlyt? Visznek-e 2000 tonnát? Mennyi szenet takarítanak meg?*

De *Kovács elvtárs* meglepetése hamarosan eltűnik, s már száll is a válasz: vonatonként átlag 400 tonna túlsúlyt továbbítanak, s gyakran megbirkóznak a 2000-rel is. Áprilisban 22 tonna szenet takarítottak meg, 5270 kilométert futottak.

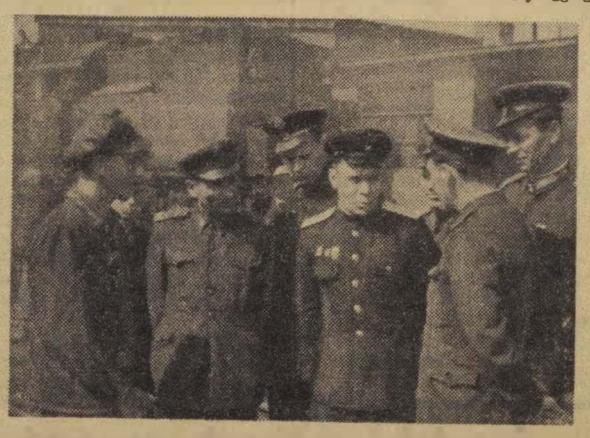
Kiszljak elvtárs szeretete jeléül feltűzi mellére a Komszomol-jelvényt.

Hány ifjúsági brigád van? — hangzik a kérdés. A fűtőházfőnök már felelne is — de hát a vendégek a fiataloktól várják a feleletet. Minden sorozatban egy, tehát összesen öt ifibrigád dolgozik egymással versenyezve — mondja *Kovács Gábor*. S hogy kérdés nélkül is mondjon valamit, büszkén említi, hogy szocialista megőrzésre vették át a gépet. Azonban nagy meglepetéssel hallgatja *Kiszljak elvtárs* szavait: a Szovjetunióban már nem veszik át szocialista megőrzésre a mozdonyokat, hiszen minden dolgozó kötelessége a népvagyon óvása, gondos karbantartása. Állandó díj van kitűzve a legjobbaknak. Minden mozdonyvezető fő törekvése az anyagtakarékosság, a túlsúlytovábbítás, harc a csillagokért.

— Hát az micsoda? — nagy érdeklődéssel kérdezik a körülállók és *Kiszljak* szavaiból mindjárt meg is tudjuk.

Elmondja, hogy a nagyobb eredmények elérésére törekvés a legszebb, legnemesebb harc. A háborúban a szabadságért folyó harcban egy-egy ellenséges repülőgép, harckocsi megsemmisítése után fehér karika került az ágyúcsövekre. Most, a béke csatájában meghatározott mennyiség

(Folytatása a 3. oldalon.)



Sesenjan elvtárs a miskolci vasutasok körében. Balszélen Kovács Gábor, a miskolci fűtőház legjobb ifi mozdonyvezetője.

HÁROM FELEJTHETETLEN NAP KEDVES BARÁTAINKKAL

(Folytatás a 2. oldalról)

gű túlsúly-továbbítás esetén csillagot festenek a szerkocsira — a békés építés győzelmi jeléül. Azért mondja ezt el, mert az eredmények „összekaparása" egy kicsit nehezen selik a szovjet vasutas fiatalságot.

Igor Sesenjan elvtárs a fűtőházban érezte magát legotthonosabban. Nem is csoda, hiszen vasutas egyenruháján a sok kitüntetés között ott ragyogott a legjobb mozdonyvezetőknek járó kitüntetés is. Úgy belemelegedett a beszélgetésbe a mozdonyvezetőkkel, fűtőkkel, lakatosokkal, hogy ugyancsak kellett mvitálni, mire elhagyta a neki oly kedves, otthonos fűtőházat.



Kiszljak elvtárs a miskolci fűtőházban egy ifjúmunkás mellére feltűzi a Komszomol-jelvényt.

A szakmai tudás párosuljon a politikai felkészültséggel

Még néhány jótanácsot ad a magyar fiataloknak. „Tanuljanak szorgalmasan, ne szégyelljék az idősebbek, tapasztaltabbak segítségét kérni. Persze a szakmai tudás egyedül kevés, állandó politikai képzés is szükséges, hogy tudják és lássák, mi a cél, miért dolgoznak. Jövetelünk célja, hogy segítsünk. A nagyobb tapasztalat és az egy célért küzdés megköveteli, hogy mindazt, amit mi eddig elértünk, segítségként adjuk a magyar vasutas fiataloknak" — búcsúznak a kedves vendégek.

A látogatás során sok szó esett azokról a megtisztelő feladatokról, amelyeket a párt és a kormány a lenini komszolistáknak szabott. *Kiszljak elvtárs*, a küldöttség vezetője elmondotta, hogy náluk milyen fontosnak tartja a párt és a kormány a vasutas ifjúság munkáját. Egy-egy nagyobb munka, például az őszi forgalom beindulása előtt maga a miniszter tart tájékoztatót a komszomol-aktívák részére. Az instruktoroknak nagyon jelentős szerepük van a Komszomol-szervezetek támogatásában, a munka állandó ellenőrzésében. A Komszomol-szervezeteket segítő instruktorokat is gyakran összehívják, s minden fontos feladatról alaposan és részletesen tájékoztatják őket. Ezeket aztán felhasználják a szakvezetés segítésére.

A Komszomolban elsőrendű követelmény, hogy a vezetőbeosztású funkcionáriusok minél több időt töltsenek kinn a munkahelyeken, az alapszervezeteknél. Kiderült, hogy egy hónapban átlag 20 napig vannak kinn a területen, hiszen ahogyan *Gavjagyin Nyikolaj elvtárs*, a lembergi politikai osztály komszomolfelelőse mondta — az, hogyha benn ülünk a hivatalban, egyáltalán nem egyenlő a munka elvégzésével.

Sokat beszéltek a szovjet elvtársak a VIT-re való készülődésről is. Hatalmas versengés folyik ugyanis azért, hogy kik a legeredményesebbek a legjobbak közül, akik majd a varsói VIT-en képviselik a szovjet vasutas fiatalságot.

A versenynyilvánosság

A rövidre méretezett látogatások során sem feledkeztek meg a szovjet elvtársak a versenynyilvánosság után érdeklődni. Különös figyelemmel szemlélték *Miskolc* személypályaudvaron nemcsak a különböző jelszavakat, és faliujságokat, hanem az egyéb hirdetményeket is. Elismeréssel adóztak a friss versenyeredmények, a tervek teljesítésére mozgósító plakátok láttán. Dícsérték az élenjárókat népszerűsítő falitáblát. Helyeselték a társadalombiztosítási tanács munkáját, az üdülés szépségeit bemutató, a dolgozóknak a szakszervezethez küldött köszönőleveleiből összeállított híradót.

Megláttak azonban a hiányosságokat is. A miskolciak ment az ifi mozdonyvezetőnek —, hogy a Szovjetunióban a mozdonyokon őrzik a brigádkönyvelési lapot, amelyre dekádonként rákerülnek az eredmények, a mozdonyszemélyzet mindig maga előtt látja teljesítményét.



Manojlenko elvtárs a magyar mozdonyvezetőknek a csapágyak kenését magyarázza.



Fomina és Gavjagyin elvtárs vasutas fiatalokkal beszélget.



A nyíregyházi pályaudvaron. Bognár Imre elvtárs (középen) és Szücs Zoltán elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője (jobbszélen) a szovjet vendégekkel.

DISZ faliujságja előtt hiába volt a házigazdák minden magyarázkodása, a dátumok elárulták, hogy „szakállas" cikkek vannak a fiatalok faliujságján.

Nálunk ez nem így van — mondogatták, Mert bizony az ilyen fali régiség egyáltalán nem jelképezi a fiatalos lendületet, az ifjúság magával ragadó kezdeményező erejét. Naponta kell cserélni a cikkeket. Az sem „hiba" ha óránként. A faliujság csak így éri el mozgósító erejét. Nem olyan faliujságra van szükség, amely mellett kézlegyintve járnak el, hanem olyanra, amelyről állandóan újabb és újabb csoportok olvassák a legfrissebb eredményeket, a verseny állását. A faliujság a hírközlés szerve, ezen keresztül szerezzenek tudomást az egymást váltó brigádok a versenytársak eredményéről és a munkamódszerükről is, mert csak az az igazi, az a legtöbbet érő verseny, amikor a versenytárs nem rejti véka alá módszerét, hanem átadja másoknak is, ha nem fél attól, hogy a tanítvány esetleg felülmúlja a tanítómestert. Így helyes ez, mert a nemes versengésből így nyer legtöbbet a haza.

A debreceni vasutasok körében

A szeretett szovjet Komszomolista ifjúsági küldöttség további útja Debrecen vasutasaihoz vezetett.

A városi központi kultúrotthon mintegy ezer személyt befogadó nagytermében jöttek össze ünnepi ülésre a debreceni vasutasok köszönteni a komszomolista küldöttséget, kifejezésre juttatni a magyar és a szovjet vasutasok örök barátságát.

Czimma János elvtárs, a vasút politikai főosztály agitációs és propaganda osztályának helyettes vezetője meleg szeretettel üdvözölte a szovjet ifjúsági küldöttség tagjait és többek között hangsúlyozta, hogy a szovjet vasutas elvtársaktól tanultunk határozott kemény harcot a régi, az elavult ellen. Utalt beszédében azokra az értékes ajándékokra, melyeket a magyar vasút ifjúmunkásai részére adományoztak és rámutatott arra, hogy a DISZ-szervezetek ezen ajándékok elnyerésének feltételeit megismerve nemes vetélkedésre kelnek a zászlók, serlegek elnyeréséért.

A megyei és a városi pártbizottság nevében *Sztoziczki Ferenc elvtárs*, a megyei pártbizottság ipari és közlekedési osztályának vezetője köszöntötte a szovjet vendégeket. Orosz nyelven üdvözölte a küldöttséget *Bernáth* elvtárs, a DISZ megyei bizottság megbízottja.

Kiszljak elvtárs, a szovjet küldöttség vezetője köszönte meg az üdvözléseket, hangsúlyozva, hogy *„a szovjet vasutas ifjúság szereti, tiszteli, barátjának tekinti a magyar vasutas fiatalokat, akik fegyvertársaik a békéért folytatott harcban."*

★

A nagy kultúrtermet harsona hangja tölti be. Úttörő fiatalok jönnek, nyomukban pedig kétoldalról a színpad előtt felvonulnak az aranyhímzéses selyemzászlókat hozó vasutas fiatalok. *Mónus András elvtárs*, sztahanovista menetirányító kér szót. Elmondja, hogy ezek a zászlók, amelyekkel a debreceni vasutas fiatalok most bevonultak a terembe, a különböző munkaversenyek során kerültek a vasutas dolgozók, a DISZ szervezetek és az ifi-brigádok birtokába. Igéri, hogy a debreceni vasutas fiatalok tovább folytatják harcukat, hogy fontos munkájukkal hozzájáruljanak a szocializmus mielőbbi felépítéséhez.

Jávor Nándor elvtárs, a debreceni járműjavító igazgatója köszönti még a vasutas küldöttséget, s fogadalmat tesz arra, hogy a nagyhírű vasúti járműjavító olyan munkát végez most az őszi forgalomra való felkészülés során, hogy kiváló minőségű mozdony- és kocsiparkkal láthasson hozzá a magyar vasút az őszi nagy szállítások lebonyolításához.

Az ünnepségek befejezése után, a meghitt baráti beszélgetések során újra meggyőződtünk a szovjet nép fiainak önzetlen segítségnyújtásáról.



A debreceni nagygyűlés elnöksége. Czimma János elvtárs, a vasút politikai főosztály agit.-prop. osztályának helyettes vezetője az ünnepi beszédet mondja.

A tömörítéses rakodási módszer mestere

Szovjet vendégeink a magyar vasút minden ágának eredményei és hiányosságai iránt a legnagyobb érdeklődést tanusították, de mégis akkor érezték magukat igazán elemükben, amikor saját munkakörükhöz hasonló magyar dolgozó elvtársaikkal találkoztak. Így volt ezzel *Lidia Fomina* elvtársnő is, a leningrádi pályaudvar Komszomol-titkára, a vagonok gazdaságos kihasználásának kezdeményezője, a tömörítéses rakodási módszer elindítója, akinek munkamódszerét a Szovjetunió vasútközlekedési műegyetemén is tanítják.

Kérésünkre és a debreceni állomáson hasonló szakmai beosztásban dolgozó elvtársnők kérésére készséggel elmondotta, hogy jutottak arra a gondolatra, hogy az addigi rakodási módszert megdöntve, az új módszer elsajátításáig jutottak.

— Éppen piperecikkeket kellett továbbítani — mondotta — s az áru nem töltötte ki a vagont. *Zsenya Vavilova* mérlegelő társammal bosszankodni kezdtünk: tulajdonképpen levegőt szállítunk. Meg kellene követelni a vagonok teljes megterhelését, ezzel mindjárt sok vagont lehetne felszabadítani más áruk számára, meggyorsulna a szállítás is. Kezdtük törni a fejünket, hogyan csináljuk ügyesebben a rakodást.

— Például parfőm cikkek rakodását végeztük egyszer, amely szállítmány Távol-Keletre indult. Egy sorba hat ládát szoktunk elhelyezni. Mi beiktattunk egy hetedik sort is, ha nem fért el hosszában, hát keresztben helyeztük el. Aztán rájöttünk, hogy egy kis ügyességgel a sorok magasságát is lehetne növelni. Az elhatározást tett követte: eggyel több sor ládát helyeztünk egymás tetejére, mint korábban. Az eredmény az lett, hogy míg azelőtt a nagyvagonokban 800, a kicsikbe 300 ládát raktunk, most 1000 ládát tudtunk elhelyezni a nagyvagonokban, és 376-ot a kicsikben.

Sok gondot okozott például a szövetvégek rakodása, amelyeknél a technikai norma 11 tonnát írt elő, s mi egy kocsiba csak 9, 9 5 tonnát tudtunk berakni. Hogy segíthetünk a bajon? Kezdtük a szövetvégeket úgy összeválogatni, csoportosítani, hogy az egyenlő hosszú, egyenlő vastagságú végeket raktuk egymásra, nem össze-vissza, ahogyan ezelőtt szoktuk. És győztünk,. Nemhogy 11, hanem 13 tonnát tudtunk szállítani. Végülis magunk kértük, hogy a technikai normát 13 tonnában állapítsák meg, és most folyik a küzdelem a 14 tonnás berakásért.

Módszere ismertetése után kérte, hogy adjuk tudtára minden vasutas fiatalnak, hogy még sokkal bővebben leírja munkamódszerét azoknak a fiataloknak, akik érdeklődnek iránta. Azt szeretné, ha minél több levelet kapna a magyar vasutas fiataloktól, azt szeretné, ha minél több segítséget tudna nyújtani munkájukhoz.

Nyíregyházi negyedóra

Szombat délután. A különvonat Nyíregyháza állomására érkezik. A küldöttséget mosolygó tekintetek fogadják mindenütt. A vendégek az elismerés hangján szólnak a látottakról.

A vasutas laktanya megtekintésére is marad még egy rövid idő Az épület stílusáról beszélnek a szovjet elvtársak. Megemlítik, hogy a Szovjetunió nagy városaiban milyen tágas, minden kényelmet és szórakozást nyújtó vasutas laktanyák várják a pihenni vágyó vasutasokat.

Miután a menetrend csak negyedóra tartózkodást engedélyez, így elindul a különvonat sok meleg baráti búcsú közben.

Szürkületben érkezünk Záhony állomására. A felejthetetlen három nap véget ért, a drága barátok, elvtársak elválnak a magyar vasutasoktól.

Mégegyszer elhangzik az őszinte, igaz szó: a magyar és a szovjet vasutasok barátsága örök és megbonthatatlan.

Besötétedik. A záhonyi vasutasok odasereglenek a különvonathoz.

Kiszljak elvtárs, a Komszomol vasutas küldöttség vezetője megáll *Bognár Imre elvtárssal*, a vasút politikai főosztály vezetőjével szemben. Keményen nyújtja a kezét.

— *Do szvidányija.*

A szovjet delegáció vezetője összeölelkezik *Bognár Imre elvtárssal*, majd sorra öleli az ottlévő magyar vasutas elvtársakat. Ki tudja meddig tart a búcsú? Ismét és ismét átölelik egymást, a szovjet és a magyar vasutas elvtársak, szemükben könny csillog.

A viszontlátásra, jöjjetek máskor is, drága elvtársak!

Elindul a különvonat a szeretett vendégekkel és a magyar vasutasok kendőt lobogtatva integetnek utánuk, amig csak követni tudja a szem a szürkületben eltűnő vonatot.

Bognár Imre elvtársnak,

a Magyar Államvasutak politikai főosztálya vezetőjének

A Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumának Politikai Főosztálya közli Önnel, hogy a Magyar Népköztársaság Dolgozó Ifjúság Szövetsége vasutas szervezetétől kapott ajándékokat a Politikai Főosztály dolgozói átadták a Szovjetunió vasúti vállalatai Komszomol szervezeteinek.

Az ajándékok átadása alkalmával tartott gyűlésekről leveleket írtak az ajándékot küldő kollektívák részére. Ezekben a levelekben a fiatal vasutas dolgozók köszönetüket fejezik ki az ajándékokért és kiemelik a két ország fiataljai közötti baráti kapcsolat nagy jelentőségét.

Megküldöm a donyeci vasútigazgatóság Vorosilovgrád vasútigazgatóság Harkov fűtőház fiataljai által a debreceni fűtőház fiataljai részére továbbításra átadott leveleket.

G. Csumacsenko
a Politikai Főosztály vezetője

A megbonthatatlan barátság jegyében

— A magyar ifjúság ajándékai a komszomolista vasutasoknak —

Magyarország tíz évvel ezelőtt szabadult fel a hitleri megszállás alól. Ezzel kapcsolatban a Magyar Államvasutak ifjúságának DISZ-szervezetei ajándékokat készítettek barátaik, a fiatal szovjet vasutasok számára. A magyar vasutasok meghívására szovjet delegáció utazott Magyarországra. Ebben a delegációban rajtam kívül részt vettek *Igor Sesenjan*, a moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházából, a Moszkva—rjazanyi vonalról, *Sztanyiszlav Manojlenko* a Lvov—munkacsevói fűtőházból, *Lidia Fomina* málházónő, aki a leningrádi moszkvai rendezőpályaudvaron dolgozik és *Gavjagyin* elvtárs, a lvovi politikai osztály vezetőjének helyettese a Komszomol vonalán.

A *záhonyi* találkozás a megbonthatatlan barátság szellemében folyt le. A dolgozók közül sokan eljöttek a gyűlésre. A munkások meleg üdvözletét *Papp Etelka* elvtársnő tolmácsolta, a záhonyi DISZ-szervezet nevében *Mátrai János*, a DISZ Központi Bizottságának nevében *Kádas István* elvtárs, a DISZ titkára köszöntötte küldöttségünket.

Nagy figyelemmel hallgatták a gyűlésen részvevők a mi elbeszélésünket a fiatal szovjet vasutasok életéről és munkájáról és arról, hogyan vesznek részt a túlsúlyos mozgalomban, a munkaversenyben azért, hogy jobban teljesítsék a terhelési tervet és új utakat keressenek a tartalékok felhasználása terén.

Ezután megszemléltük az ajándékokat, amelyeket egy különlegesen berendezett vagonban állítottak ki. A több mint 60 ajándék között láthattunk arannyal hímzett zászlót, a budapesti Szabadság-szobor mását, amelyet a szovjet harcosok emlékére állítottak, állítható szemafórmodellt előjelzővel, kerékpáremelő szerkezetet, amelyeket a kocsijavító műhelyekben használnak.

Érezhető volt, hogy a fiatal magyar vasutasok az ajándékok elkészítésénél nagy gondossággal, szeretettel, igyekezettel jártak el. Minden egyes ajándékra kis táblácska van erősítve, amelyen orosz nyelven olvasható, hogy melyik Komszomol-szervezetnek küldik az ajándékot. A címek között ott látjuk *Leningrád, Alma-Ata, Minszk, Taskend, Baku, Vladivosztok, Tbiliszi, Habarovszk, Sztálingrád, Ogyessza, Harkov, Cseljabinszk, Komszomolszk* stb. szervezeteinek neveit.

A Magyar Népköztársaságban való tartózkodásunk alatt



Andrej Kiszljak

delegációnk két nagy vasúti csomóponton, Miskolcon és Debrecenben is járt. Mindenütt, akár fűtőházban, akár járóműjavító vállalatnál, gépesített gurítódombon, ifjúsági klubban, nyaralóban, vagy stadionban megjelentünk, szeretett vendégként fogadtak bennünket. Mindenütt forró üdvözlő szavakat hallottunk, amelyekben a hála és a szeretet hangja csendült ki a felszabadításért *Kommunista Pártunk*, a szovjet kormány, a lenini Komszomol felé.

Megnéztük, hogy hogyan élnek és dolgoznak a fiatal magyar vasutasok, akik számára a *Magyar Dolgozók Pártja* egyre jobb élet- és munkafeltételeket biztosít. Mindenütt tapasztalhattuk, hogy magyar vasutas barátaink nagy igyekezettel alkalmazzák sajátos viszonyaikra a szovjet vasutasok élenjáró munkamódszereit. Nagy figyelemmel hallgatták Debrecen állomás málházói *Lidia Fomina* elbeszélését vagonkiterhelési módszeréről és brigádja eredményeiről. Sok kérdést tettek fel a mozdonyvezetők *Igor Sesenjannak* és *Sztaniszlav Manojlenkónak*, akik részletesen elmondották a magyar elvtársaknak, hogy milyen módszerrel továbbítják a Szovjetunió mozdonyvezetői a túlsúlyos vonatokat.

Különösen nagy érdeklődést váltott ki a jelenlévőkből *Igor Sesenjan* elbeszélése a szekcionális dugattyúgyűrű használatáról és a füst- és hővezetékek végződéseinek hegesztéséről. A fiatal magyar vasutasok élénken érdeklődtek mozdonybrigádjaink munkaszervezéséről és technikai oktatásáról. Minden kérdésre igyekeztünk kimerítő választ adni.

Miskolcon a két nép közötti megbonthatatlan barátság jeléül átnyújtottuk a magyar vasutasoknak a fiatal szovjet vasutasok ajándékait, egy bársony lobogót ezzel a felírással: *„A legjobb magyar vasutas ifibrigádnak a szovjet komszomolista vasutasoktól."* Átadtunk egy dicsőségkönyvet azért, hogy ebbe jegyezzék be a magyar fiatal vasutasok legjobbjainak nevét és eredményét. Átadtunk egy emblémát, amely a Komszomol-jelvényt ábrázolja. Ezt a legjobb ifjúsági mozdonybrigád kapja. Plaketteket nyújtottunk át azok számára, akik legjobban sajátítják el *Blazsenov* szovjet mozdonyvezető módszerét. Ezt a vorkutai fűtőház fiatal mozdonyvezetői küldték. Ezenkívül albumok, fotómontázsok és egy politikai és szépirodalmi művekből összeállított könyvtár volt az ajándékok között. (A könyveket a Szovjetunióban adták ki magyar nyelven.)

A magyar ifjú vasutasokkal történt találkozás a legszívélyesebb és legbarátibb légkörben folyt le. Mi minden erőnkkel azon leszünk, hogy tovább erősítsük barátságunkat, szélesítsük a szovjet és a magyar vasutasok közötti kapcsolatot..

Irta: **Andrej Kiszljak,**
az M. P. SZ. politikai igazgatóság vezetőjének helyettese a Komszomol-munkában.

(Megjelent a „Gudok" 1955. július 16-i számában.)

A legjobb vasutas DISZ-brigádok nyerhetik el a hős lenini Komszomol ajándékait

A vasút politikai főosztály a Komszomol vasutas küldöttség kérésének megfelelően úgy határozott, hogy a hős Komszomol ajándékait a szocialista munkaversenyben legjobb ifjúsági DISZ-brigádok nyerhetik el. Az ajándékok a munkaverseny győztesei között első ízben a vasutasnapon kerülnek kiosztásra. A következő versenyszakaszok a vasutasnaptól a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóiáig és ezt követően az éves terv teljesítéséig, december 31-ig tartanak.

A különböző szakszolgálati ágak DISZ-brigádjai tehát kimagasló munkasikerekkel a következő ajándékokat nyerhetik el:

1. *A „Szovjet-Délnyugati vonal fiatal vasutasaitól, a Magyar Népköztársaság fiatal vasutasainak" feliratú vörös vándorzászlót a legjobb forgalmi ifjúsági DISZ-brigád, ifi-túr.*

2. *Az igen szép kivitelű Komszomol-jelvényt, melyet a mozdonyon lehet elhelyezni, a legjobb fűtőházi DISZ-mozdonybrigád.*

3. *Egy értékes serleget a legkiválóbb eredményt elérő pályafenntartási ifjúsági brigád.*

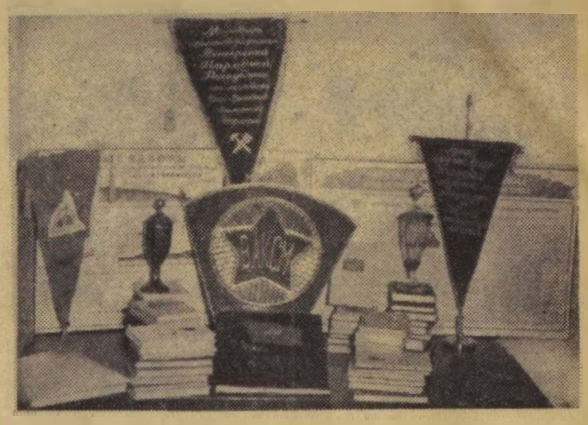
4. *»A legjobb magyar ifjúsági brigádnak a szovjet vasutas komszomolistáktól« feltratú díszes voros vándorzászlót a legjobb járóműjavítói ifjúmunkás brigád.*

5. *A Szovjetunió Országos Lokomotív Sportegyesületének emlékzászlaját a VIT-jelvényszerző versenyek szervezéséért és rendezéséért nyerheti el a legjobb eredményt elérő DISZ-szervezet.*

6. *A leningrádi képesalbumot, a leningrádi gócpont fiataljainak ajándékát a kongresszusi versenyben kitűnt legjobb vonatkisérő ifibrigád.*

7. *Hatvan darab szépirodalmi könyvet egyénenként nyerhetik el a legjobb eredményt elérő vasutas DISZ-tagok.*

Fel versenyre DISZ-brigádok, előre a DISZ II. kongresszusa határozatainak megvalósításáért. A párt mutatta úton kimagasló eredményekkel legyetek méltóak a hős Komszomol ajándékainak elnyerésére.



A szovjet vasutas komszomolisták ajándékai.
(A lapban megjelent képek Németh Gyula felvételei)

A MISKOLCI FŰTŐHÁZ FIATALJAINAK

Drága Elvtársak, Barátaink!

Mi, a donyeci fővonal vorosilovgrádi fűtőházának kommunistái és fiataljai forró szívvel és meleg szeretettel tudatjuk, hogy ajándékaikat megkaptuk, amelyek élénk bizonyítékai országaink között a közös harcokban született barátság erősödésének.

Ez a barátság növekszik és erősödik népeink új, boldog életének építése során, minden egyes győzelemmel megsokszorozza a béketábor, a demokrácia és a szocializmus erejét.

Örömmel emlékezünk a közöttünk lévő barátságról, most, amikor a magyar nép nemrégen lelkesedéssel emlékezett meg nagy nemzeti ünnepéről — Magyarország német megszállás alóli felszabadulásának 10. évfordulójáról.

Engedjék meg, hogy tiszta szívből üdvözöljük Önöket e nagy ünnep alkalmával és további sikereket kívánjunk a szocializmus építéséhez.

Működnek még a világon agresszív erők, amelyek haszonlesés céljából új világháború kirobbantására törekednek. Barátságunk további szilárdítása, a Szovjetunió és Magyarország gazdasági erejének növelése, a munkagyőzelmek szaporításáért indított közös küzdelmünk, nagy hozzájárulás az egész világ békéjének megerősítéséhez és garancia népeink békés, öntudatos munkájának védelméhez.

Drága Elvtársak!

Nagy figyelemmel követjük a kizsákmányolástól megszabadult magyar nép sikereit a szocializmus építése során. A Szovjetunió népei gazdag tapasztalatot gyűjtöttek a békés élet építésében és készek megosztani Önökkel az alkotó munka sikereit és örömeit. Fűtőházunk fiataljai között is vannak élenjárók.

Fűtőházunk kollektívája az év öt hónapja alatt az elegytonna-kilométer tervet 103 százalékra teljesítette. Gazdasági önelszámolásban 68 600 rubelt takarított meg, tüzelőanyag-megtakarítása 993 tonna volt. Csökkentettük a mozdonyok mosási és javítási állásidejét 0,8 órával.

A fűtőházi kollektiva sikeréhez nagyban hozzájárultak a komszomolisták és a fiatalok: Bojko Vladiszláv komszomolista mozdonyvezető 46 tonnánál több üzemanyagot és 2000-nél több rubelt takarított meg. Mihajlov Alekszandr komszomolista mozdonyvezető brigádja mintegy 24 tonna tüzelőanyaggal kevesebbet fogyasztott és 1000 rubellel kevesebbet használt fel mozdonyjavításra. Jaszinszki Mihail mozdonyjavító lakatos átlagosan 140 százalékos teljesítményt ér el.

Valamennyi komszomolista és fiatal, fűtőházunk élenjáróinak példáját követve, alkotó munkával segíti a békés építkezésben a szovjet nép sikereit.

Készek vagyunk Önökkel a kölcsönös kapcsolat fenntartására, az alkotó munka sikereinek megosztására és tanulásra, a világ békéjéért és boldogságáért az együttes küzdelemre.

Fogadják drága barátaink szívélyes jókivánságainkat. Kivánunk az emberiség virágos jövőjének építésében további sikereket.

ZEMLJANOV
a vorosilovgrádi fűtőház Komszomol Szervezetének titkára

A debreceni fűtőház fiataljainak

Drága Elvtársak! Barátaink!

Üdvözöljük Önöket nagy nemzeti ünnepük, Magyarország hitlerista megszállás alóli felszabadulása 10 éves évfordulóján és tiszta szívből kívánunk sikereket a szocializmus építéséhez.

Mi, a harkovi fűtőház komszomolistái és fiataljai nagy örömmel olvastuk az Önök levelét. Tiszta szívből köszönjük jókívánságaikat és az értékes ajándékot.

Drága Barátaink! Önök saját erejükből építik népük új, boldog életét, erősítik a béke ügyét. Örülünk neki. Mi is, mint Önök, harcolunk a békéért, az új háború ellen. Jólesik tudni, hogy a béke, a demokrácia és a szocializmus erői növekednek és napról napra erősödnek.

Melegen üdvözöljük a szocialista munkaverseny során a termelésben élenjáró Perjési József, Tudós Tibor, Alker István, Hajdu István elvtársakat.

Ujságból, folyóiratból, könyvekből és filmekből ismerjük, hogyan építik Önök a Szovjetunió példáját követve a szocialista társadalmat. Örömmel megosztjuk munkatapasztalatainkat és munkagyőzelmeink gyümölcseit.

Fűtőházunkban valamennyi fiatal komszomolista, fiatal kommunista munkaversenyben áll. A mozdonyszemélyzet a javitómunkásokkal együtt elnyerte a Harkov-körzeti Komszomol-bizottság vörös vándorzászlaját. Valamennyi fiatal túlteljesítette a normát. Különösen kitűnnek a munkában Alekszandr Sakosnyik lakatos, aki 204, Ivan Romanyenko, aki 230 és Alekszandr Devalja, aki 262 százalékra teljesíti normáját.

Viktor Kurakov főmozdonyvezető brigádja az év első öt hónapjában 46 684 kilogramm tüzelőanyagot, és a gazdasági önelszámolás szerint 2500 rubelt takarított meg. Mozdonyával két mosási javítás között a 64 000 kilométeres norma helyett 115 294 kilométer utat tett meg.

Az a mozdonybrigád, amelynek Anatolij Szmolkov főmozdonyvezető a vezetője, 37 414 kilogramm tüzelőanyag és 715 rubel pénzmegtakarítást ért el és két mosás között mozdonyával 104 411 kilométert teljesített.

Tevékenyen támogatjuk Önökkel a kapcsolat fenntartását és a munkatapasztalat átadását. Együtt fogunk dolgozni, tanulni és harcolni a béke megszilárdításáért.

Fogadják drága Barátaink a harkovi fűtőház komszomolistái és fiataljai forró baráti üdvözletét és legjobb kívánságainkat a tanuláshoz és munkához.

A fűtőház fiatal dolgozói értekezletének megbízásából a levelet aláírta:

Nyikolaj Masztihin
a harkovi fűtőház Komszomol-szervezetének titkára

Valamennyi járóműjavító vállalat ifjúmunkásaihoz

— Az Északi Járóműjavító ÜV ifjúmunkásainak versenyfelhívása —

Az Északi Járóműjavító ÜV megalakulása óta hatszor volt élüzem. Eddig minden tervévben teljesítettük termelési tervünket. Üzemünk a második negyedévi tervét is élüzemszint felett teljesítette.

Az eredmények ifjúságunk jo munkáját is mutatják. Büszkék vagyunk 112 ifi sztahanovistánkra, a 15 ifibrigád 135 százalékos teljesítményére és üzemünk minden ifjúmunkására, akik adott szavukat teljesítették és tettekkel járulnak hozzá a szocialista vasút mielőbbi megvalósításához.

Az idei őszi csúcsforgalomból adódó feladatokat megszabta számunkra a X. vasút-üzemi értekezlet. A feladatok valóraváltása helytállást, áldozatvállalást, példamutatást kíván tőlünk. Mi ígérjük, hogy erőnket nem kímélve harcolunk az őszi csúcsforgalom sikeréért.

A még jobb munka elérése érdekében az alábbi felhívással fordulunk a többi járóműjavító fiataljaihoz és kérjük, csatlakozzanak felhívásunkhoz:

1. Vállaljuk, hogy az ifjúsági brigádok számát 15-ről 20-ra növeljük. A jelenlegi 135 százalékos átlagteljesítményünket 140 százalékra emeljük. A teljesítmény növelése nem megy a munka minőségének rovására.

2. A tervet dekádról dekádra teljesítjük, nagy gondot fordítunk a gazdaságos termelésre. Növeljük a munka termelékenységét, csökkentjük az önköltséget, takarékoskodunk az anyaggal.

3. Ifjúmunkáshoz illően, öntudatosan betartjuk a műhely munkarendjét. Megadjuk a tiszteletet az idősebb dolgozóknak, vezetőinknek. Nem lesz közöttünk egyetlen igazolatlanul hiányzó sem. A munkaidő minden percét kihasználjuk.

4. A II. kongresszus határozata alapján valamennyi alapszervezetünk nagy gondot fordít a szervezeti élet megjavítására.

Az Északi Járóműjavító ÜV. ifjúmunkásai.

Fiatalok! Terveitek túlteljesítésével, minőségi munkával ünnepeljétek a vasutasnapot és az alkotmány ünnepét!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapkiadóhivatal: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.