

MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. EVFOLYAM 1. évfolyam

Ára 40 fillér

1972. JANUÁR 4.

JELENTÉS AZ ÜNNEPI FORGALOMRÓL

Vendégváró házigazdaként látták el feladataikat a vasutasok

Dr. Mészáros Károly, miniszterhelyettes a MÁV vezérigazgatója nem hiába számított a vasutasok helytállására; sikeresen zajlott le a karácsonyi forgalom. Amint végigjártuk az ünnep előtti napokban a budapesti pályaudvarokat, az volt az érzésünk, hogy minden vasutas mélyen megszívlelte a hivatalos lap legutóbbi számában megjelent felhívást.

„A vasutasok munkájától függ, hogy a személyszállító vonatok tiszta, világított és fűtött kocsikkal, menetrend szerint közlekedjenek, az utastájékoztató berendezések

megbízhatóan működjenek. Vendégváró házigazdaként gondoskodjanak az utazóközönség kiszolgálásáról, a jegyváltástól a megérkezés pillanatáig. Udvarias magatartással, kifogástalan megjelenésükkel emeljék az utazás kultúráját, és legyenek mindenben az utazóközönség segítségére... A karácsonyi és az újévi személyforgalom a vasúti dolgozók becsületbeli ügye...” — hangzott a miniszterhelyettes felhívása. S nem túlzás azt mondani, hogy — kevés hibától eltekintve — minden eszenint történt.

Jó negyedóra elteltével előke- rül a kistű apja is, aki há- lálkodva mond köszönetet az elvesztett gyerek visszajutta- tásáért.

A hangszórók szüntelenül közlik a tájékoztató szövege- ket. Az egyik betoló szerel- vény végén Újvárosi József kocsimester jelzőszáslóval osztja a parancsokat.

— Az újabb rendkívüli sze- relvények is készenlétben áll- nak a tárolón — jelenti Palla Béla helyettes főnöknek, amik- or a szerelvény megáll. Nem sokkal távolabb Szőnyi Lúdia fűtőszert, az egyik vonatmenesz- tő forgalmi szolgálattevő ciká- zik át az utasokkal teli vona- tok között. A nyakában rádió adó- vevőkészülék, azzal te- remt összeköttetést a torony- bell Katona István forgalmi szolgálattevővel.

— Az 1704/a számú gyors- vonat kijár...

A villamosmozdony könnye- den iramodik neki az útnak a 60 tengelyes szerelvényvel. A szomszédos vágányon pedi- g egy vörös színű Diesel- mozdony motorja dübörög...

Gergely József

Budapest-Nyugati pályaudvar:

Mindenki a fedélzeten!

A Nyugati pályaudvar kör- nyékén hőmpolyog a tömeg. A nagycsarnok kitarult kapui szüntelenül nyelik a sok em- bert. Az utasok szívdobogó fi- gyelik az automata tájékoztató táblák váltakozó betűit, szá- mait. Mások az itt is, ott is látható karszalagos informá- torokat veszik körül. Közöt- tük nem egy „szabadnapos” forgalmi vagy kereskedelmi dolgozó. Az egyik nagy cso- port közepén Kiszler János felügyelő, információs tisztvi- selő válaszol a kérdések öz- nére. Állja az ostromot, s ha szükség van rá: németül, oroszul vagy franciául ad fel- világosítást.

A vasutasok közül mindenki a fedélzeten van. A vonatok egymás után indulnak, s a helyükre nyomban beállnak az újabb szerelvények.

— Micsoda tömegek men- nek Debrecen felé! — csodál- kozik szinte önkéntelenül Lel- kes László főfelügyelő, mi- közből a 6714/a számú maté- szalkai zsúfolt vonatra mutat. — De mi győzzük szusszal. Itt van még és pontosan in- dulhat az 1714, az 1714/a, az 1704/a és az 1704-es Nyíregy- házra, valamint a 6714-es Mátészalkára. Ezek persze csak a kora délutáni vona- tok.

— Délután, illetve este sem lesz kevesebb a vonat — jegy- zi meg Borsos Ernő indulási ügyeletes.

Az érkezési ügyeletlen Bod- nár Béla egy talált gyermeket patronál. Az 5–6 éves kistű teljes bizalommal viseltetik a vasutasok iránt. Vagy talán ösztönösen érzi, hogy Bodnár Béla ötgyermekes családapa?

Budapest-Keleti pályaudvar:

Megfürdettek minden személykocsit

A Keleti pályaudvar indulá- si oldalának bejáratához egy- más után érkeznek a taxik. A kocsikból kilépő utasok és a sofőrök által kirakott csoma- gok — hintaló, televízió, mo- sógép, öles bőröndök — képe- zik az első akadályt. A tö- meggel mégis sikerül besod- rodnunk a csarnokba. Ott már tágasabb a hely, s mindjárt észreveszünk három karszala- gos vasutat. Az egyiket, Fekete Lajos kereskedelmi hivatal- nokot egy pillanatra kivonjuk az érdeklődő utasok közül. Társai: Suhajda Endre és For- ró János raktárnokok, továb- bra is az „ostromlók” gyűrűjé- ben maradnak.

— Ők csak ma este jöttek volna szolgálatba, vagyis éj- szakások a raktárban, de az ünnepi forgalom miatt már délelben csatasorba álltak — magyarázza Fekete Lajos. —

Fél hatig ittmaradnak, azután átveszik a rendes szolgálata- kat...

A Keleti pályaudvar szinte valamennyi dolgozója hasonló- képpen áldozta fel szabad ide- jének nagyrészt, hogy ne le- gyen semmi fennakadás. Itt- vannak egyébként a MÁV Tisztképző Intézetének hallga- tói is. A Metrótól felvezető lépcsőnél szintén két karszala- gos fiatal fogadja az utaso- kat. Az egyik Pénczell Sándor, a másik Marczis Sándor. Iz- zadnak a kérdések özönétől, de a türelmük nem fogy.

— Ma, december 23-án húszan jöttünk a Keletibe ki- segíteni a tisztképzőből, tízen pedig a Délibe mentek közü- lünk — mondja Pénczell Sán- dor. — Akik nőtlenek, hajado- nok, azok még holnap estére

(Folytatás a 3. oldalon)



Sikereiben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk olvasóinknak, minden vasutasnak, nyugdíjasnak és kedves bozzátartozóinknak!

Évfordulóra készülnek

Petőfi Sándor szülőhelyén

„Ez a város születésem he- lye”... — írja Petőfi Szülő- földem című versében Kiskör- ösről. Pedig ma sem város, csak egyike azon nagy közsé- geinknek, amelyeknek lélek- száma, gazdagsága a városok- kéval vetekszik. Mikor nyerek el ezt a rangot? Jövőre, pon- tosan egy év múlva, amikor az ország, s a szülőföld a nagy költő születésének 150. évfor- dulóját ünnepli.

— Hogyan készül a vasút erre a nevezetes jubileumra? — kérdezem Virághalmi Ele- mér állomásfőnököt.

— Szeretnénk, ha külsősé- geiben is megmutatkozna ha- gymányápoló szeretetünk. Feliratok fogják hirdetni, hogy minden utas tudja, aki leszáll vagy átutazik a városban, hogy Kiskörös Petőfi szülőhelye. Világító szökökutak, parkot lé- tesítünk az állomás köré. Saj- nos, az utasellátó kocsmajelle- gű helyiségén pénzügyi ne-

hézségek miatt nem sikerül változtatni.

Kiskörös rohamosan fejlő- dik. Mindenütt lázas építő munka folyik. Csatornáznak, kultúrközpontot és szolgálató- házat építenek. Megkezdtek egy új autószerviz építését. A szőlő és a gyümölcs minden évben tovább szaporítja a gépkocsialományt.

— Hogy élnek a vasutasok?

— Mi sem panaszkodhatunk. Ebből a jó módból nekünk is jut. A hűtőház, a konzerv- gyár, a borpalackozó, a hatal- mas Tüzép-telep egész évben munkát ad dolgozóinknak. Tal- lán a nyár, a gyümölcsesszezon a legforgalmasabb.

— Milyen az 1971. évi mér- leg?

— Jónak ígérkezik, élüzem szintén teljesítettük feladatain- kat. Reméljük, hogy mun- kánkval sikerül harmadszor is elnyerni a Szocialista szol-

gálati főnökség címet. Külö- nösen bízunk a Petőfi, a Dó- zsa, a Rákóczi és a Kossuth szocialista brigádjaikkban, amelyek nemcsak a gazdasági munkában, hanem a jó közös- ségi szellem ápolásában is élénjárnak.

Kiskörösön, a várossá ala- kulás izalmában a vasutat sem felejtették ki, s ez így he- lyes és méltányos. A költő ugyanis elsőként ünnepelte versében a modern közlekedés „csodáját”, az acélsínen futó vasparipát.

S a szerteágazó ér, amelyet megálmodott, ma már hét szá- lon fut keresztül egykori szü- löhelyének testén. Kiskörös ál- lomás jelentőségét elsődlege- sen a magyar-jugoszláv for- galom határozza meg, de itt kerüli vagonokba e vidék kin- cseinek javarésze. S a jövő még biztatóbb.

Molát Ferenc

Munkaértekezlet

Szakszervezetünk és a MÁV vezetői december 22-én Szabó Antal főtájtár és dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának vezetésével munkaértekezletet tar- tottak a szakszervezet Benczur utcai székházában. A koráb- ban kötött megállapodás értelmében megvonták az 1971. évi mérleget. Pontosabban szólva, sorra vették: mi valósult meg az év elején célul tűzött feladatok közül. Megállapították, hogy bár a vasutasokat érintő számos, fontos kérdésben sike- rült előbbre jutni, akad még tennivaló bőven. A legsürgősebb feladatok között jelölték meg az utazószemélyzet szolgálati óráinak csökkentését, ezzel összefüggésben a korszerű vonó- erő gazdaságos kihasználását és a menetrendszerű közlekedés javítását.

A munkaértekezlet végén Szabó Antal főtájtár és dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes eredményesnek értékelte a szakszervezet és a vezérigazgatóság vezetése között kialakult munkakapcsolatot, együttműködést.



Dr. Mészáros Károly elismeréssel nyilatkozott az együtt- működésről



Szabó Antal értékelte az 1971. év eredményeit

Egy orvosi rendelő a Dunántúlon

Épült 1967-ben a vasutas dolgozók 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alapjából.

MÁV Orvosi Rendelő, Veszprém, Nap utca 1 szám. A csomópont egészségügyi ellátása hosszú éveken keresztül, másodállású orvosi szolgálattal, egy kicsiny szobában volt biztosítva. Ugyanott történt az ellenőrző orvosi munka végzése is. Emiatt a csomópont dolgozó időhöz voltak kötve. Reggel 6-9 óráig vehettek igénybe orvosi ellátást.

Minőségi változás

1967-ben minőségi változás történt. Átadásra került a vasutas dolgozók 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alapjából egy korszerű, új orvosi rendelő, amely minden tekintetben megfelel az egészségügyi előírásoknak és igényeknek. Tágas várakozója, fogászati szakrendelője, üzemorvosi és ellenőrző orvosi rendelője, beteg fektetője, valamint ezek felszereltsége új. Szerencsésen történt a rendelő helyének megválasztása is.

A korábbi másodállású orvosi szolgálatot végző dr. Kunl József főorvos, és dr. Bakonyi Sándor üzemorvos, évtizedeken keresztül dolgoztak lelkiismeretesen. Ma két főfoglalkozású orvos és két asszisztens végző betegségtelátó és gyógyító munkát. Dr. Kohári Éva 1967 óta vezeti a fogászati szakrendelést. Korábban az SZTK-nál dolgozott.

Elmondta, hogy messzemenően elégedett rendelőjével. Annak felszereltsége bármilyen összehasonlítással állja a versenyt. Közvetlen segítőtje Bódi Istvánné asszisztens. Az üzem- és ellenőrző orvosi teendőket dr. Balássy né, dr. Bolla Erzsébet látja el. Férje is orvos, a megyei kórház belgyógyászatan dolgozik. Mint orvosházaspár rendkívül hasznosan segítik egymást. Orvosi munkájá mellett most szemész szakorvosi vizsgájára készül, miközben két gyermek nevelésének gondjai is reá hárulnak.

A kérdésre, hogy miként szokott meg új munkahelyén, így válaszol:

— Elégedett vagyok a rendelővel. A felszereltséggel is. Ugyanakkor ki kell hangsúlyoznom, vasutas betegek fegyelmességét és tisztelgetését adó magatartását is.

Egyetértő mosollyal hallgatja őt Kassai Sándorné asszisztens, aki a munkában a figyelmet, pontosságot és megértést testesíti meg.

Hivatásuknak megfelelően

Sokszor nyílik az ajtó. Sokan érkeznek betegséggel terhelt, esetenként, fájdalommal. A várakozóban irányt váltanak. Balra dr. Bolla Erzsébet, jobbra dr. Kohári Éva fogadják őket egyforma szeretettel. Orvosi hivatásuknak megfelelő megértéssel.

Több mint egy évtizede adminisztrál id. Kunl József nyugdíjas. Rendkívül nagy tapasztalattal, gondossággal tesz eleget mindennek, ami adat-szolgáltatással kapcsolatos munka.

Egy orvosi rendelő a Dunántúlon. Mint megannyi hasonló munkahelyen, az itt dolgozók célja: a betegséggel megküzdés, a gyógyítás. Egy kivétellel mindannyian asszonyok. Hátterében érezni kell a családot, a gyermekeket, az asszonyi munka hétköznapiját. Látni kell, mint annyi százezernél a vásárlóváskát, a mosást, a takarítást. Gyermekeik gondos nevelését. Reájuk is jellemző az aggodás, amikor a betegség belép házuk ajtaján. A betegség, amely ellen küzdenek hittel, odaadással és felkészülten. Ez lett életük, munkájuk értelme. Hivatásukká vált: a szenvedések enyhítése. Amihez nem elég csak az ismeret, a kvalifikált képzettség. Több is kell: szeretet és emberség. Mások fájdalmának megértése és átélése.

Célba érkezett az ÖTA

Hogy ez mennyire így van. Aljlon jellemző egy példa. November 26-án súlyos vakbélitünettel vezette rendelését dr. Bolla Erzsébet. Nyént irt,

megnyugtatót, miközben maga alig bírt kiegyenesedni. Vezette a rendelést, végezte munkáját, amely 16 órakor járt le, s 18 órakor már múltán esett át. Saját rendelőjéből ment műtetre, anélkül, hogy övével találkozott volna.

A férj természetesnek találta, hogy — igazgatósági engedéllyel — beteg felesége helyett rendeljen. Súlyos munkaterhet vállalva vezet, mint kórházi belgyógyász a MÁV orvosi rendelő munkáját. Első napon 60 beteg volt. Mert támadott a járvány... az idő! Így változott meg Veszprém és környéke egészségügyi ellátása egy megalapozott döntés, ösztönző adalmi segítség nyomán. Célba érkezett a felszálékos önkéntes támogatási alap, öt évvel ezelőtt Veszprém.

rémében. Azóta másutt is. Naponta javulnak, és lesznek mind igényesebbek életkörülményeink. Vasutasságunk összefogásából, okos döntéseiből egy-egy lépést teszünk a MÁV szociálpolitikai terveinek megvalósítása érdekében.

★

Várnak a vasutas betegek, hogy szólítsák őket. A rendelő ajtaján belépve, mindkét oldalról bizalom a találkozás alapja. A beteg hisz orvosában, az orvos lelkiismeretét és tudását legjavát nyújtja vizsgálatul. Mert munkájuk eredménye kimutatható a sínek, a vágányok között, vonatokon és nyílt pályán egyaránt. Mindenütt, ahol a vasutasmunka kiteljesedik és értékké válik.

Szabó Béla

KÖNYVISMERTETÉS

Rácz János:

Az üzemi bizottságok a magyar népi demokratikus átalakulásban 1944-1948

A forradalmi népi bizottságok jelentősége, szerepe a népi demokratikus átalakulásban olyan téma, amely már régen foglalkoztatja a felzabados utáni korszak kutatóit. A nagy érdeklődés oka elsősorban az a jelentős szerep, amelyet a bizottságok a forradalmi átalakulásban betöltöttek. Az üzemi bizottságok különösen fontos küldetést teljesítettek; tevékenységükön keresztül valósult meg a tőkés termelés munkások által történő ellenőrzése, de a romok eltakarításában, a termelés megindításában is elévülhetetlen érdemeket szereztek.

Ez a monográfia az üzemi bizottságok sokrétű tevékenységének átfogó történetét

nyújtja. A munkában különösen nagy hangsúlyt kapnak az olyan kérdések, mint a munkásellenőrzés elméleti és gyakorlati kérdései, a szervezett dolgozók forradalmi öntevékenységének megítélése, a munkásosztály vezető szerepének gyakorlati megvalósulása és az üzemi bizottságok pártirányítása, szerepük a termelés megindításában és a politikai harcokban. A szerző vázolja azokat a tényezőket is, amelyek az üzemi bizottságok megszűnéséhez, illetve átalakulásához vezettek. Nagy érdeme a monográfiának, hogy eredeti forrásokra épült, ugyanakkor az e témakörben eddig megjelent munkákat, kutatási eredményeket is hasznosítja.

Szabó Béla

A gépi adatfeldolgozás női munka

Ötszáz lány és asszony életéről, gondjairól a szocialista brigádvezetők tanácskozásán

A MÁV Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség kultúrterületen tartották tanácskozásukat a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség nyolc üzemegységének szocialista brigádvezetői. Tulajdonképpen nők, asszonyok tanácskozása volt ez, hiszen férfi csak elvétve akadt a jelenlevők között. Az adatfeldolgozás ugyanis női munka: 90 százalékban lányok, asszonyok végzik.

A tanácskozás résztvevői Budapestről, Pécsről, Szombathelyről, Szegebről, Miskolcra és Debrecenből érkeztek, hogy elmondják véleményüket, beszámoljanak eredményeikről, gondjaikról a kollektíva előtt. Machula Gábor szb-titkár üdvözölte őket, majd Perel József, a főnökség vezetője tartott vitaindító előadást.

Sokat mondó számok

— A gazdasági célkitűzések elérésének legfontosabb eszköze: a szocialista munkaverseny és a brigádmunka. A brigádok tagjai többet vállalnak és lesznek, mint amennyi a kötelességük lenne. Onzetenül átadják munkában szerzett tapasztalataikat, tördönek munkatársaik gondjaival. Ez utóbbi tények a gépi adatfeldolgozásban talán sokkal nagyobb jelentőségűek, mint másutt — mondotta Perel József. — Az új munkatársak csak igen hosszú idő elteltével lennének képesek feladataik elvégzésére, ha nem segítenék nekik a brigádtagok a beilleszkedésben, a tudás mielőbbi elsajátításában.

A főnökség asszonyai, lányai havonta átlagosan egymillió 600 ezer lyukkártyát dolgoznak fel, ellenőriznek. A feldolgozott lyukszalagok hossza körülbelül 250 kilométer, s az azokról készített táblázatok hossza is eléri a 90 kilométert. A havi tételszám nem kevesebb, mint hárommillió darab.

Ezek azonban csak akkor válnak sokat mondó számokká, ha megmondjuk, hogy egyre több és több technikai tudnivaló elsajátítása van mögöttük. S hogy a sokoldalú tevékenységet olyan asszonyok, családanyak végzik, akikre otthon is sokkal több feladat vár, mint a férfiakra. Ezért lehet csak a legnagyobb elismerés hangján szólni az adatfeldolgozó főnökség 58 brigádjáról, 416 szocialista brigádtagjáról.

Ez a gazdasági vezetőség véleménye. S vajon mit mondtak, miről beszéltek a brigádvezetők asszonytársaik nevében?

Foglalkozási betegség

Szóltak a közös örömeikről és gondokról. Megelégedéssel nyugtázták, hogy 1971-ben végre jutalomban, külön anyagi elismerésben is részesültek a kollektívák. Vállalásaik közös vonása — és ez szintén inkább az asszonyokra, lányokra jellemző tulajdonság —, hogy idős, beteg embereket, egyedülálló anyákat patronálnak. Szabad idejükben gyermekruhákat varrnak, és játékokat készítenek. S egyformák a gondok is. Egyetlen üzemegység sem kivétel abban, hogy nagy a fluktuáció, mégpedig nem a munkahelyhez való hűtlenség miatt, hanem azért, mert egyre több kisgyerek születik, s

az anyukák otthon maradnak. Helyettük is dolgoznak a többiek, és amikor a születési szabadság letelik, a munkatársak ismét tanítják őket. Mert közben az élet ment tovább, a technika pedig rohamosan változott.

Közös, nehéz gond a szakmai betegség: az inhbélygyulladás, ami abból ered, hogy óránként tízezer-száznyolcvan darab gépeken. A dolgozók 16 százaléka van átlagosan betegálmányban emiatt.

Kölcsönös bizalom

A brigádvezetők egyhangúan küldötté választották az országos tanácskozásra a 2-es üzemegységben dolgozó Kovács Lászlónét és a 3-as üzemegységben Füzfa Gézátnét. Őket kérték fel, hogy képviseljék az adatfeldolgozó főnökség lányait, asszonyait a vasutasok nagy kollektívájában. S a felhatalmazás arra is kiterjed, hogy az eredmények és gondok ismeretében kívül — ha erre sor kerülhet — mondják el, hogy vezetőik mindenit meglesznek munkájuk könnyítése, életkörülményeik javítása, erkölcsi és anyagi megbecsülésük érdekében. A kölcsönös bizalom a brigádmunka további eredményeinek zálogát képezi.

Rácz Judit

Ferencváros állomáson

Szöllősi Zsófia bizalmat kapott

Az „A” tur rádiós, ifjúsági szocialista brigádja 1966-ban alakult Ferencvárosban. Az évek során a gondok, a közös munka örömei összekovácsolták a kis kollektívát. Szöllősi Zsófia már az alakuláskor tevékenyen részt vállalt a munkából. Nagy gonddal vezette a naplót és ellátta a brigádvezető-helyettesi teendőket.

Az önkéntes, kékszemű leány talpraesetséggel, tenniakarással párosuló dinamikájával hamar kivívta társai elismerését és bizalmát. A szülői szabadságra ment Budán Lajosné helyett most ő vezeti a 10 tagú brigádot.

És nem is akárhogyan! Messzemenően szem előtt tartják a hármas követelményt. Gazdasági vállalkásuk éves viszonylatban nem kevesebb, mint 1350 kocsi gurítása műszakonként. A teljesítményük 1420 kocsi átlagosan. Ennél többre is képesek volnának, de megnehezítik munkájukat, hogy a rádiók — amelyek a munka fontos eszközei lennének —, elavultak, esőben elázhatnak, kevés és rossz az elem. Ezért gyakori, hogy inkább a lábaikban, mint a rádióban bízza, helyszínen veszik át a vonatot, mert tudják, hogy gyors és pontos munkájuk nagymértékben befolyásolja a hatalmas rendezőpályaudvar munkáját. Célu tűzték ki azt is, hogy még a rossz idő beállta előtt megtszítják területüket a sarokelegytől, ami nem kis feladatot jelentett.

A brigád tagjai közül Roman Györgyné most végzi a 8 általános, ami nagyon be-

csüendő, ha megmondjuk, hogy a munka és tanulás mellett feleség és édesanyja is. A brigád egy másik tagját most küldték segédtiszt tanfolyamra.

Nemcsak a munkában, hanem az örömeiben is osztoznak. Zsófi szerény, de a napló elárulta, hogy 1971. május 1. alkalmával kiváló dolgozó lett. A kis kollektíva közösen ünnepelte a nagy eseményt, de nemcsak ezt, a vasutasnapot és más ünnepeket is. Közösen járnak színházba — legutóbb a Varázsvölgy néztek meg —, együtt utaznak történelmi nevezetességek városokba és kiállításokra. A vaddiszi világiállítás is kollektívan nézték meg. Ha megmondjuk, hogy szinte kivétel nélkül vidékről, Ceglédre, Bicskeről, Gödöllőre járnak be, nem kis teljesítmény az ilyen közös programok megszervezése.

A szakszervezeti és gazdasági vezetés nagyra értékeli az elért eredményeket és az ifjúsági brigádot a legjobban dolgozó brigádok között tartják számon. 1970. évi eredményeik alapján ezüstkoszorús jelvényt ítéltek számukra. És most nem kisebb megtiszteltetés érte a brigádot, mint az, hogy vezetője, Szöllősi Zsófia, aki akaratereiben, szolgálatkészségben, fardhatatlanságban nemegyszer túlszár a férfiakon, Németh Bélával ketten képviselik majd a Ferencváros állomást az országos szocialista brigádvetők tanácskozásán.

Tóth Jánosné

Találkozó a Gólyafészekben

Egy évvel ezelőtt, amikor vezetői vonatfási főnökségtől nyugdíjba mentem, a kollektíva szépen elbúcsúztatott engem is, nyugdíjba vonuló társaimat is. Az ünnepélyes pillanatok élményét nem is fogom soha elfelejteni.

Ezek után igen meglepett, hogy most, decemberben meghívót kaptam volt szolgálataim főnökségemtől, amelyben arra kérték, hogy feleségemmel együtt jelenjék meg 16-án 19 órákor a Gólyafészek étteremben. Szívesen eleget tettünk a meghívásnak. A találkozon ott volt 28 régi nyugdíjas, valamint azok a nyugdíjasok — hatan —, akik az idén tértek pihenőre. Ki-Ki magával hozta a feleségét is.

Togye Péter
Vésztes

HÁROM ÁRVA nyolc anyukája

Nem mindennapi céllal utazott nyolc tapolcai asszony a közösi MÁV Nevelőotthonba. Ide általában gyermekük meglátogatására szoktak érkezni a vendégek. Ez az asszonykollektíva, a tapolcai vonatfási főnökség Dobó Katalin takarítói szocialista brigádjának tagjai azonban „örökbefogadói” ügyben látogattak az intézetbe. Hírül vették, hogy három árva testvér él itt, s úgy határoztak: határtalan asszonyi-anya szeretetükkel juttatnak a Csipai testvéreknek is. A 10 éves Lacika, a 7 éves Zolika és az 5 évesen fél évvel ezelőtt vesztette el a szüleit. Édesanyjuk üzemi baleset áldozata lett. Halála óta a Dombóvár melletti Szarvad falu helyett Kőszeg lett az otthonuk.

Szeretettel, gyengédséggel Hortolányi Elemér igazgató és Szolnoki Ottó szakszervezeti titkár köszöntötte a brigádot. Majd megjelent a három kis árva. Az asszonyok olyan szeretettel, gyengédséggel halmozták el őket, hogy még a férfiak is elérzékenyültek. Az eleinte tartózkodóan viselkedő gyermekek hamarosan feloldódtak, érezve a fenőtek szeretetét. A pótananyukák símogások, ölelgettek, ölbetették őket. Pillanatok alatt kibontották az ajándékba hozott csomagokat. Felpróbálták a kapott új ruhákat, kézbe vették a játékokat, megkóstolták a narancsot és a csokoládét. Többé rövid idő alatt Erikára keresztelte az alvó hajasbát.

Szeretettel, gyengédséggel

— Hogyan gondoltak erre? — kérdeztem az asszonyokat. — Anyák vagyunk. Összesen 21 gyermekünk van odahaza. Úgy érezzük, brigádunk jól cselekszik, ha gondolunk azokra a gyermekekre, akiknek nincsenek szülei. A mi

kollektívánk olyan, hogy ha valakit öröm vagy bánat ér, abban osztozik az egész brigád. A patronálás ügyében is egyöntetű volt az elhatározásunk.

— A jövőben többször is szeretnénk látni őket. Elvisszük szünidőre otthonunkba a kicsiket. Szeretnénk némileg izelítőt adni a pótolhatatlan anyai szeretetből.

Ismerkedés az otthonnal

S amíg a kicsik elfogyasztották ebédjüket, az intézet vezetői bemutatják a gyermekek otthonát. A jövőre 70 éves intézetben 348 vasutas árva, félárva és kedvezőtlen körülmények között élő családból való gyermekek nevelnek, tanítanak 20 pedagógus irányításával. A sajnálatos zsúfoltság ellenére — az intézet eredetileg 180 férőhelyesre méretezték, s most a gyermekek ugyanabban a helyiségben tanulnak, ahol napjaink javarészt töltik — példás rendet és fegyelmet találtak a vizite-

Szelei Teréz



A tapolcai „anyukák” látogatásban, Kőszegen (Papp Tibor felvétele)

BARÁTI EGYÜTTMŰKÖDÉSSSEL

Megfiatalodott a legöregebb vonal

Dr. Stefan Sutka és dr. Csanádi György közlekedésügyi miniszterek ünnepi beszéde

Kitüntették, megjutalmazták a kiemelkedő munkát végzett vasutasokat

Az utóbbi években megszoktuk már, hogy az építők a tervezett határidő előtt elkészülnek egy-egy vonalszakasz villamosításával, átépítésével. Így történt ez 1971-ben is, mint ahogy arról lapunk előző számban már beszámoltunk Magyar és csehszlovák együttműködéssel, határidő előtt elkészült a nagy mű, a szobi fővonal villamosítása, teljes átépítése.

Az üzembehelyezésre 12 nappal az eredeti határidő előtt, december 22-én került sor Szob állomáson. A Magyar Népköztársaság és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság közlekedésügyi miniszterei által vezetett küldöttségek Sturovo közös határállomáson találkoztak. A Sturovo—Szob közötti villamosított szakaszt a csehszlovák nemzetiszínű szalag átvágásával dr. Stefan Sutka, csehszlovák közlekedésügyi miniszter nyitotta meg, majd a két küldöttség a magyar különvonaton, az ünnepi díszbe öltözött Szob határállomásra utazott.

A szobi ünnepséget délelőtt 11 órakor a csehszlovák és a magyar Himnusz elhangzása után Szabó Antal, a vasutaszakszervezet főtitkára nyitotta meg. Üdvözölte a vendégeket, köztük Frantisek Dvorakyt, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövét, dr. Stefan Sutkát, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság közlekedési miniszterét, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi minisztert, dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesét, a MÁV vezérigazgatóját, a különböző párt, szakszervezeti és állami szervek képviselőit.

Szabó Antal főtitkár ezután bevezetőjében arról szólt, hogy ezen az európai viszonylatban is fontos vasútvonalon a villamosítás bevezetésével gyorsabb, kényelmesebb lesz az utazás. Ugyanakkor könnyebbé válik a vasutasok és a határforgalomban dolgozó különböző szervek munkája is.

A korszerűsített és villamosított szobi fővonal üzemi jelentőségén túl szép példája a baráti együttműködésnek is — hangsúlyozta —, majd felkérte Patai András, a vasúti főosztály 1. szakosztályának helyettes vezetőjét, hogy tegyen jelentést a munkálatok befejezéséről.

A jelentés után előbb dr. Stefan Sutka, majd dr. Csanádi György mondott ünnepi beszédet.

A Budapest—Szob közötti villamosított vonalszakasz számunkra, magyar vasutasok számára szimbolikus értékű. Ennek az évnek júliusában ünnepeltük a magyar vasút születésének 125. évfordulóját. Budapest—Vác között 125 éve nyílt meg a magyar vasút első vonalszakasza, az első gőzüzemű, közforgalmú vasútvonal. Ez a vonal szerkesztésére a szobi fővonalnak. Ennek a 125 éves vasútvonalnak a rangja és jelentősége azóta nemzetközi színvonalra emelkedett. Kegyelettel és tisztelettel adózunk elődeinknek, akik a múlt század közepén látották itt az első magyar vasút nyomvonalát. Bússzük és boldogok vagyunk, hogy ennek a megújított és korszerűsített vonalnak a forgalomba helyezéséhez elérkeztünk — e szavakkal kezdte ünnepi beszédét dr. Csanádi György.

A miniszter ezután a villamosított fővonal jelentőségét méltatta, ismertette a villamosítás negyedik öt éves tervben elfogadott programját, majd ezeket mondotta:

— Vallottuk és valljuk, hogy a közlekedés és kontinentális viszonylatban elsősorban a vasút a népek közötti közlekedésnek, a gazdasági és kulturális együttműködésnek a leg-



Dr. Csanádi György és dr. Stefan Sutka kézfogása Sturovo állomáson, a magyar és a csehszlovák küldöttség találkozási pillanatában

alapotöbbsz hordozója. A korszerűsített és villamosított szobi vasútvonal átépítésének befejezésével ehhez teremtettünk az eddiginél lényegesen jobb feltételeket, nagy lehetőségeket. Őszintén kívánom, hogy ennek a vasútvonalnak az ünnepélyes átadása legyen záloga és szimbóluma a népeink közötti békének és barátságának, a magyar és a csehszlovák vasutak közötti további baráti, elvtársi együttműködésnek.

A miniszter vezetésével a vonal átépítésében, villamosításában résztvevő magyar és csehszlovák vasutasokhoz, munkásokhoz szólt. Elismeréssel beszélt a nehéz, nagy felelősséget kívánó munkájukról, megköszönte helytállásukat, végül ezeket mondotta:

— Egyetlen kedves kötelességem van hátra. Ünnepélyesen átadom a most megnyíló villamosított fővonalat jogos birtokosának, a Magyar Államvasutak vezérigazgatójának, dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesnek. Rajta keresztül kérem a magyar vasútnak, elsősorban ezen a vonalán szolgáltatást teljesítő forgalmi dolgozóit, fogadják ezt a létesítményt olyan szeretettel, mint ahogyan azon az építők munkálkodtak. Őrizzék és óvják olyan szeretettel, ahogy azt tőlük a magyar népgazdaság joggal elvárja. Őszintén kívánom, hogy használják ezt a korszerű létesítményt jó egészséggel és tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy ez a vonal jól szolgálja a ma-

gyar vasút hírnevét és megbecsülését.

— Számunkra ünnep a fejlesztés, a korszerűsítés minden állomása — ezekkel a szavakkal kezdte rövid beszédét a miniszterhelyettes. — A szobi vasútvonal villamosításával olyan fejezet zárult le konstrukciós programunkban, amely hosszú idő óta foglalkoztatta nemcsak a vasutasokat, hanem az ország közvéleményét is. Holnapról ezen a vonalon új menetrend szerint járnak a vonatok, az eddiginél lényegesen rövidebb menetidővel. Az a 125 éves vasútvonal, amelynek születését Petőfi megénekelte, ma hazánk vasúthálózatának legkorszerűbb fővonalává. Őszintén szívvel örülök annak, hogy ezt az eseményt csehszlovák barátainkkal közösen ünnepelhetjük.

A miniszterhelyettes rövid beszéde után dr. Csanádi György átvágta a különvonat villamosmozdonya elé kifeszített nemzeti színű szalagot, s ezzel megnyitotta a villamosított fővonalat.

A szobi ünnepség befejezése után a különvonat a vendégekkel visszaindult Budapestre, ahol a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében kitüntetések adtak át az építőknek, a villamosításban kiemelkedő munkát végzett magyar és csehszlovák dolgozóknak. (A kitüntetettek névsorát lapunk más helyén közöljük!)

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitja a villamosított szobi vasútvonalat

(MTI-fotó, Bajkó József felvétele)

Jelentés az ünnepi forgalomról

(Folytatás az 1. oldalról)

is vállalták az önkéntes szolgáltatást.

— Maguk hová valók? — Én Hajdú-Biharba, Tég-lásra, a kollégám pedig az Eger melletti Ostorosra. De csak a szentestén induló legutolsó vonattal megyünk majd haza...

A pénztáraknál — sem a Mетроhoz csatlakozó térségben, sem az indulási oldal csarnokában — nem állnak sorba a jegyváltók.

— A legtöbb utas előre megvette menetjegyét — magyarázza Fekete Lajos. — A pénztáraknál tulajdonképpen már a korábbi napokban, hetekben lezajlott a csúcsgyűlés. Ez a megoldás sokat segített az utasokon is, a vasutasokon is. Így, akj utazás előtt megérkezik a pályaudvarra, egyenesen szállhat be a vonatjába. Kényelmesen, nyugodtan...

Ezt a szerelvényt is a legújabb gyártmányú, kék színű kocsiállítástól állították össze. A műszaki kocsiszolgálat dolgozóit ott sürgölődnek körülötte, Szöllősi Tóth Illés villamosfelügyelővel az élen. Cserélik az akkumulátorokat, hogy tökéletes legyen a világítás, a fűtés. Hasonló munka folyik a szomszédos vágányon álló 6616-os békéscsabai személyvonatnál is.

— Sajnos, a 420-as telepek elfogytak — jegyzi meg a felügyelő, ezért a mentesítő expressz egyik első osztályú kocsija teljes sötétségben gördül ki a pályaudvar csarnokából.

— Telepet hoztunk volna a Nyugatiból, de nem kaptunk teherautót, amelyik a telepeket ideszállította volna — mentegetőzik az akkumulátorosok reszortvezetője.

— Az élele hibák ellenére minden jel arra mutat, hogy a vasutasok mindegyike igyekszik a rábízott vagy éppen ön-

ként vállalt feladatot a lehető legjobban megoldani.

Erdekes adat, hogy a budapesti vasútigazgatóság 2160 műszakilag megvizsgált személykocsit állított az ünnepi forgalomba. Ebből 590-et kézi-erővel mostak, fűrdettek meg a Keleti műszaki kocsiszolgálat dolgozóit. Kár, nagyon nagy erkölcsi kár, hogy a miskolci igazgatóság „jóváltó” olyan szerelvényt is láttunk ezen az estén a Keleti csarnokában, amely hónapok óta porosodott valahol a tárolóvágányokon. Ez a szerelvény a 413-as vonal menetében érkezett, és 416-osként indult vissza Miskolcra 18 óra 33 perckor. „Ilyen mocskos, szagos kocsikat még életünkben nem láttunk soha. Az ablakok a szó szoros értelmében nem lehet ki-vagy belátni...” — állapították meg immár tehetetlen haraggal — és szegyenkezve — a budapesti vasutasok.

K. J.

Budapest—Déli pályaudvar:

Itt is jól vizsgáztak a vasutasok

A Déli pályaudvarra Tóth János igazgató társaságában érkezünk. Bejárta már ő is a fejállomásokat, s tapasztalatai igen kedvezőek. Örömmel mondja, hogy a vasutasoknak ez alkalommal az időjárás is sokat segít. De azért szerinte is: vitathatatlan a dolgozók érdeme, példamutató helytállása.

Ez a vélemény a Déli pályaudvaron csak tovább erősödik. Minden reszortos és

beosztott a helyén, a kijelölt posztján végzi feladatát. Rakk Kálmán állomásfőnökkel a felvételi épület peronján találkozunk.

— Jelentem, hogy rendkívüli esemény, vonatkésés, rendbontás, fegyelmezetlenség nem történt — hangzanak a katonás szavak.

Később, a kötetlen beszélgetés alkalmával ugyanezeket a tényeket mondja el más szavakkal az állomásfőnök.

Budapest—Józsefváros:

Tisztaság, rend és előfűtött vonatok

Budapest—Józsefváros állomáson ugyanez a helyzet. A várótermek a nagy forgalom ellenére tiszták, az utasok nyugodtak, az időben előfűtött szerelvények közül egyik sem túlzásfűt.

A felvételi épület bejáratánál felállított karácsonyi ünnepi fényeknek egyáltalán nem ellentéte a vágányok között tapasztalt jelenség: a rend, a csendben, fegyelmezetten végzett munka.

A belső, legelső vágányon még egészen üres a 918-as számú vonat szerelvénye, mert még legalább egy óra van az indulásig. A Diesel-mozdony azonban már megkezdte a fűtést, és a kocsimosó brigád is a szerelvénynél szorgoskodik. Az asszonyok nem sejtik, hogy az igazgatóság vezetője néhány lépés távolságból látja, figyeli őket, közben a legteljesebb elismeréssel fejezi ki a sorban megtisztuló, csillogó kocsik láttán.

Néhány perccel később Győre Gyula műszaki főintéző, a

kocsiszolgálati részleg vezetője észrevesz bennünket, és jelentést tesz Tóth Jánosnak.

— Ilyen jól még soha nem sikerült felkészülnünk az ünnepi forgalomra — ezzel fejezi be szavait.

— A kocsik világításával volt-e probléma?

— Az égvilágon semmi. Erősített villamosrészelegünk van, ezen túlmenően mindenki mindenkinél segít. Az emberek minden szolgálatba ko-

nban jönnek be, illetve később mennek haza...

Samu Jenő állomásfőnök sem mondhat mást a józsefvárosi vasutasok helytállásáról. Elismerése nemcsak a forgalom, hanem a többi szakszolgálat dolgozóinak munkájára, példás együttműködésére is vonatkozik:

— Ha az együttműködés nem lenne tökéletes, akkor nem ment volna ilyen simán, zavartalanul az ünnepi forgalom... Kovács József

Budapest-Kelenföld:

Naponta negyvenezer utas

A főváros legnagyobb átmenő forgalmú személypályaudvarát, Budapest-Kelenföld állomást 300 személyszállító vonat érintette december 23-án és 24-én. Az itt le- és felszálló utasok tömege a két napon nagyjából fele-fele arányban oszlott meg. A jegypénztárak tanúsága szerint a Keletiből és a Déliből induló vonatok utasai közül is nagyon sokan váltották meg a jegyüket Kelenföldön. Az ünnepi forgalomban 24 óránként mintegy 40 000 utas fordult meg az állomáson. Ennek ellenére, a jól szervezett munka eredményeképpen torlódás, túlzásfűtés, lépcsőn utazás vagy más rendellenesség nem fordult elő, mint más esztendőben. A kellő számú mentesítő vonattal sikerült elérni, hogy a szerelvények kihasználtsága általában 85—95 százalékos volt.

— Akadtak természetesen zsúfolt vonatok is — mondotta látogatásunkkor Horváth Ede állomásfőnök. — December 23-án az esti csoportban például a 2207-as vonat és mentesítő szerelvénye dugig megtelt Kelenföldön, holott a Déliből még kihasználatlanul indult. Másnap inkább a déli csoportban volt több az utas. Ekkor főként az 1814-es személyvonatra és mentesítő szerelvényére értek fel nehezen az utasok.

Erdekes kelenföldi tapasztalat, hogy az idén a vidékről — Szombathelyről, Nagykanizsáról, Győrből — érkező vo-

natok jobban ki voltak használva, mint más esztendőben. Valószínű, hogy a vidéki falvak, városok fejlődése, iparosodása következtében kezd lassan megváltozni az utasáramlás iránya. Már csak ezért is nagyobb a jelentősége annak, hogy az ünnepi forgalomban nemcsak a Budapestre induló, hanem az érkező vonatok is pontosan, menetrend szerint közlekedtek.

Nem így a külföldről jövő nemzetközi vonatok, mert azok karácsony táján jóval nagyobb késéssel érkeztek, mint máskor. December 23-án például az 1-es párizsi gyors hatvan, a 3-as — ugyancsak Párizsból — 40 perces késéssel haladt át Kelenföldön. Aznap a Meridián Expressz 215 perces késést hozott át a határon.

A magyar vasutasok helytállása, jó munkája tehát Kelenföldön is megmutatkozott. Különösen a tíz személypénztáros dolgozott rengeteget, de elismerés illeti a többi beosztás, munkakör „katonáit” is. A nagyszerű munkának csak csekély ellenértékét képezi az ünnepi forgalomra engedélyezett túlórákat, amelyből a kelenföldieknek 12 000 forint jutott. Itt főleg a személypénztárosok és a takarító személyzet tagjai részesültek túlmunkadíjazásban, de máltán kaptak az összegből mások is, akik szabadszünetüket áldozták az ünnepi forgalom sikeréért.

Szász Ferenc

„Szót értünk az emberekkel...”

Bevált a grafikonos vezérlés Dombóváron

Pozitív eredményekkel zárult az őszi esősfordalom a dombóvári vonatfőnökség számára. Korszerű gépek tervszerű kihasználásával az előírt 80 százalékról 87 százalékra növelték a diesél-vezetés arányát. Az első kilenc hónap átlagában 103 százalékra teljesítették a 100 etkm elő-

irányzatukat. Az 1971. évi munka hajrájában azonban megtorpanás látszott a főnökség munkájában, mert Dombóvár térségét sem kerülte el az influenzajárvány. A lehető legrosszabbkor jött, hogy egyszerre 40—50 ember jelentett beteget.

kat és mindjárt arról is beszámolt, hogy az őszi forgalom ideje alatt tovább javult a vezérlés tervszerűsége.

Kedvező óraszámok

— Amíg tavaly ilyenkor 300 óras havi szolgálat is előfordult, az idén jóval kedvezőbb, normálisnak nevezhető színvonalon állandósult utazószemélyzetünk igénybevétele — folytatta Rajna József. — Szeptemberben motorvezetőink átlagosan 210 szolgálati és 228 távolléti órát teljesítettek, míg mozdonyvezetőinknél 227—251, a fűtőknél 228—252 óra volt, a szolgálat és a távolléti átlaga. Októberben alig változtak ezek a számok, s a novemberi munkaidők is megfelelőek a tervezetnek. Motorvezetőink 224 szolgálati és 242 távolléti órát, mozdonyvezetőink 228 szolgálati és 255 távolléti órát, fűtőink 233 szolgálati és 258 távolléti órát teljesítettek átlagosan november folyamán. Ekkor sajnos több megbetegedés és vágányzár is „közbeszólt” és az egy hónapra előre kidolgozott vezénylési terveket módosítani kellett. De számunkra már az is igen nagy eredmény, hogy novemberben már csak 2095 forintot kellett kifizetnünk dolgozóinknak pihenőnap megváltása címén. Azelőtt bizony volt olyan hónap, amikor 60—80 ezer forintot is kifizettünk dolgozóinknak az elmaradt pihenő napok fejében...

Kisegítik a társ-főnökségeket

— Alaposan megnövekedtek most a gondjaink — mondotta Teimel Ferenc vezetőmérnök, aki éppen a reszortvezetőkkel tanácskozott, amikor felkerestük irodájában. — Nehéz most a szervezés, mert kevés az emberünk. A rendkívüli vonatokra tartalékolt személyzetünket hetek óta menetrendszerű vonatok továbbításával kell foglalkoztatnunk. Nagykiszárást október eleje óta két pár tolatós tehervonatot vettünk át. A bátaszéki vonatfőnökségtől is több személy és tehervonat továbbítását vettük át, tíz napja pedig Pécsnek is „besegítünk” néhány személyvonattal. Ráadásul a bátaszéki vonalon és a budapesti vonalon, Szakályhőgyésznél vágányzárak is nehezítik a munkánkat.

megoldást. Nálunk a közhangulat sem engedné, hogy most lemaradjunk a versenyben...

Ez érthető mindazok számára akik évek óta ismerik a dombóvári utazószemélyzet és a műhelyi gárda helytállásának nagyszerű példáját. S ezúttal is összefogott ez a kollektíva a nehézségek leküzdéséért, a többletadatokat sikeres megoldásáért.

— Nálunk nemcsak a szervezés új módszerei állandósultak, hanem a termelési agitáció is folyamatos — jegyezte meg Farkas József, az utazók párttitkára. — Szót értünk az emberekkel közös érdekeink dolgában. S nyomós érvünk a tenivalók megbeszélésénél, hogy az elmúlt hónapokban rendre elnyertük a 26 ezer forintos céljutalmakat. Senkinek sem mindegy, ha a főnökség ennyivel több pénzt fordíthat a kiváló teljesítmények jutalmazására...

— Megoldhatók a nehézségek?

— Feltétlenül! Ha egy kicsit több fejlődésre kerül, de eddig mindig megtaláltuk a helyes

Fiatal mozdonyvezetők vállalása

Az eddig elért jó eredmények megtartása érdekében vállalnak a fiatal mozdonyvezetők egy-egy hónapra fűtői szolgálatot. A mozdonylakatosok, szerelők bevonásával, a műhelybizottság egyetértésével szabad szombatokra rendkívüli műszakokat szerveztek. Az erők fokozott összefogásával — a létszámgondok ellenére is — már december 20-ra teljesítette a főnökség az időszakos mozdonyjavítási tervet. Az operatív csoportok és a TMK brigád szervezett munkája biztosítja a gépek üzemképességének javítását. A gőzmozdonyoknál például az elmúlt hónapban is 83 százalékos üzemképességet biztosítottak az előírt 80 százalék helyett.

nám külön kiemelni — mondotta Herke János, a műhely reszortvezetője. — Valamennyien elismerést érdemelnék szorgalmas, gondos munkájukért!

Arra is kíváncsiak voltunk, hogy a többletadatokat és a létszámgondok hatására hogyan alakul az utazószemélyzet szolgálati és távolléti ideje. Befertájk-e a kollektív szerződés ide vonatkozó előírásait? (Lapunk a közelmúltban joggal bírálta a vezényléssel kapcsolatban Dombóváron tapasztalt lazaságokat.)

— Értettünk a bírálatból, és változtattunk az értesítés régi módszerén, amire már tulajdonképpen előbb sem lett volna szükség... Rajna József, a mozdonyfelügyelők reszortvezetője mondta ezeket a szava-

— Nyolc szocialista brigádunk közül egyiket sem tud-

A SZEMLELET ÉS GYAKORLAT EGYSÉGE a vasút üzemeltetésében és gazdálkodásában

A VASÚT ÜZEMELTETÉSE és gazdálkodása pártunk és kormányunk gazdaságpolitikai céljainak megvalósításán, szűkebb értelemben a közlekedéspolitikai koncepció keretében a vasútra háruló feladatok elvi és gyakorlati végrehajtásán alapul. Ahhoz azonban, hogy a különféle távlatú gazdaságpolitikai célkitűzéseket a közlekedésben megvalósíthassuk, elsősorban a szükséges, hogy a végrehajtást biztosító tervekben az egységes gondolkodásmódot és azonos irányú cselekvést minden esetben közös nevezőre hozzuk. Ebben a lökrevésünkben hatékony segítséget nyújt a vasút gazdasági vezetése, a párt- és a szakszervezet ilyen irányú támogatása.

A vasút üzemének és gazdálkodásának jövőbeni fejlődési előfeltétele, hogy az eddiginek sokkal jobban segítsük a vasútra háruló kedvezőbb folyamatok kibontakoztatását, s ezzel egyidőben — közös akaratral — az egyes területeken jelentkező, feszültségeket okozó körülmények megszüntetését.

Jelenlegi gazdálkodásunk és feladatainak megvalósítása érdekében tovább kell fejlesztenünk az egységes cselekvéshez szükséges szemléletet. Amikor a gazdaságirányítás új rendszerét bevezették, akkor az adminisztratív utasítások nagy tömege lecsökkent, s helyettük a gazdasági szabályozók kerültek előtérbe. Ezek feladata főleg a gazdasági mozgások szabályozása, a rugalmasabb eszközökkel való irányítás segítése, s egyben a vasút üzemeltetésének és gazdálkodásának egyensúlyban tartása lett.

CSAKNEM NÉGYÉVI gyakorlat után azt a tapasztalatot szűrhetjük le, hogy a gazdasági szabályozók önmagukban nem elegendők, azokkal nem lehet mindent jól és egységes akaratral megoldani. Tudomásul kell vennünk, hogy a gazdasági élet bonyolult, s ezért nem lehet az esetenként felmerülő szakértelem hiányát, az emberi gyarlóságot a szabályozók terhére írni.

Felmerül a kérdés, hogy az időközönként jelentkező szubjektív elhatározásokon, illetve azok nyomán létrejövő intézkedéseken hogyan lehet segíteni. Erre különféle vélemé-

nyek hangzóttak el. Sokan úgy gondolják, hogy elsősorban a nyugodt munkavégzéshez szükséges légkört kell biztosítani, hogy a lelkiismeretes, gondos munkát megkövetelhessek és minden területen — makro és mikro gazdálkodási egységeknél egyaránt — meg kell teremteni a célrátort, de egyben rugalmas vezetést.

Mindezekhez hatékony segítséget nyújthat a szakszervezet, mely intézkedéseket dolgozók erejére, összefogására és véleményére építhet.

Érvényesíthető, illetve továbbfejleszhető az üzemi demokráciát, s egyben erősíthető a kollektív bölcsességen nyugvó egyszemélyi vezetést. A lelkiismeretes munka a vasutas dolgozók nagy többségének egyetértésével találkozik, ezért ezt feltétlenül támogatnunk kell. Számolni kell — sajnos, emellett — a helyek közelébe jelentkező szükségessé váló megoldásokkal is, amelyek nem a hivatásadatból, hanem a szűken behatárolt felfogásból származnak. Ilyenek a különféle kedvezmények és jutatok miatti feladatvállalások, melyek végrehajtását nem a vasút iránti ügy szeretete, hanem a jutatok mennyisége és milyensége szabja meg.

NAGYON SOK ESETBEN a hivatásért háttérbe szorul az ügybuzgalom mellett más mozgatóerők érvényesülnek. Ez különösképpen akkor derül ki, amikor valamilyen feladatot végrehajtása — felelősségvállalása tekintetében — nincs egyértelműen meghatározva. Ugyanis vannak olyan feladatok, melyek több, s vannak olyanok, amelyek egy-egy felelőst igényelnek. Főleg az első formánál kell ügyelni arra, hogy a felelősség megoszlása olyan legyen, amely a kollektív feladat végzését egységes akaratral teljesíti, s egyben felelősséget vállal a végzett munkáért.

Az egységes szemléletnek és cselekvésnek az üzemeltetésben és a gazdálkodásban mindenütt érvényesülnie kell. Két-ségtelen, elsőleges az üzemel-

tetés, de ezt nem szabad különválasztani a gazdálkodástól. Ha nem sikerül valamilyen oknál fogva egy irányba hatóan biztosítani, akkor e két rendkívül fontos tényező összeütközik, negatív eredményt vált ki, ami nem válik hasznára sem az üzemeltetésnek, sem a gazdálkodásnak.

A szemléletnek mindenkor egységes elveken kell nyugodnia, a gyakorlat azonban — bizonyos variációs lehetőségek mellett — kisebb mértékben különbözhet attól függően, hogy a fejlődés és azzal járó változás mit kíván. A gyakorlat úgy kell alkalmazni, hogy a perspektivikus szemléletet ne sértse, sőt annak érvényre jutását előmozdítsa. Ha ezt egy közmonddással illusztrálnánk, akkor azt mondhatnánk: „Addig nyújtózkodjunk, amíg a takaró ér”. Ez a közmonddás minden cselekedetünknek vonatkoztatható, a vasút üzemeltetésére és gazdálkodására, illetve azok egyensúlyban való tartására.

A VASÚT MINDEN DOLGOZÓJÁNAK szívügye legyen az üzembiztos — balesetmentes — és rendeltetésének megfelelő közlekedés, azt azonban a tergvadalkodás keretei között kell megvalósítani. Mindnyájunknak ügyelni kell arra, hogy a meglevő eszélyözök a tervtörvényben meghatározott feltételek szerint használjuk fel, ami azt is jelenti, hogy azokkal okosan és józanul gazdálkodjunk. Szigorúan és következetesen kell alkalmazkodnunk a tergvadalkodás alapvető szabályaihoz, ezért a tervfegyelem ne csak a fegyelmi eljárás bekövetkeztető szankciója, hanem a gazdálkodásban érvényesülő, valóban helyes szemlélet és azzal egy irányba ható, cselekvő gyakorlat szabályozója legyen.

Ha a vasutas dolgozók tiszteletre és követelményeket saját ügyüknek tekintik, akkor mind a vasút üzemeltetése és gazdálkodása, mind a vasutas dolgozók összessége biztos és nyugodt jövő elé tekinthet.

dr. Csejtei István

ÚJ TELEPÁLLOMÁS A vámosgyörki vonatkísérőkre továbbra is számítani lehet



Csizmazia Jenő

súlyos bűncselekmény elkövetőt fogtuk el. Ők ötök meg a kecskeméti taciófórt, hogy kocsijával disszidálhassanak. Nem sikerült nekik.

— Ez nem veszélytelen „vadászat” volt. Fegyverük is lehetett volna — vágok közbe.

— Mi erre nem gondoltunk. Csak a forgott a fejünkben, hogy azt a két fiatal megakadályozzuk hazájuk elhagyásában. Mindenesetre, ha tudtuk volna, hogy gyilkosok, más-ként bántunk volna velük.

A két bátor vadászt a Közbiztonsági érem arany fokozatával tüntette ki a belügyminiszter, a Vas megyei Rendőrfőkapitányság pedig pénzjutalomban részesítette őket. Csizmazia Jenő a járműjavítóól is kapott pénzjutalmat. Eberségükkel, hazafias cselekedetükkel rászolgáltak az elismerésre.

Gyöngyös helyett Vámosgyörk lett a vonatkísérők telepállomása, s az azóta eltelt hónapok igazolták az intézkedés helyességét. A változást mindenképp az az tény is igazolta, hogy Gyöngyösön nem voltak biztosítva a szociális létesítmények. Hiányzott a lakotanya, melegezőhelyiség, a konyha stb. Azok a vonatkísérők, akik nem helyben laktak, a várakozási időket kénytelenek voltak a szerelvények kocsijaiban vagy az állomás különböző helyiségeiben eltölteni. Vámosgyörkön viszont minden szükséges létesítmény rendelkezésre áll az állomás közelében. Hasonló, korszerű épületeket létesíteni Gyöngyösön még akkor sem lett volna célszerű, ha az anyagi fedezetet néhány éven belül elő lehetett volna teremteni, mivel a vasút munkaerő-utánpótlása szempontjából erre a városra kevésbé lehet számítani.

Amikor a miskolci vasútigazgatóság illetékesei úgy döntöttek, hogy Gyöngyös helyett Vámosgyörk legyen a telepállomás, figyelembe vették az utóbbi szolgálati helynek a budapesti—miskolci vonalon betöltött szerepét, illetve adottságait is.

Vince Jenő felügyelő, Vámosgyörk állomásfőnöke minderről a legfrissebb tapasztalatok ismeretében a következőket mondja:

— Az új telepállomás sokkal intenzívebben ki tudja használni az utazószemélyzet munkaidéjét. Kevesebb az improduktív óra, ennek következtében kedvezőbb alakul a dolgozók keresete. A nagy sebességű probavonatokhoz, valamint az anyagelőteher-vonatokhoz korábban Miskolc—Tiszaí pályaudvar biztosított vonatvezetőket, akik többnyire önköltségben utaztak ide, illetve vissza, honállomásukra. Most viszont helyben van a személyzet. A jelek szerint a vámosgyörki-újszászi vonalon fekvő Jászapáti telepállomáson is „elfognak” lassan a vonatkísérők az évről évre ismétlődő nyugdíjazások folytán, s fel kell készülnünk arra, hogy egyszer majd azt a vonalat is vámosgyörki vonatszemélyzettel kell kiszolgálnunk...

Sz. T. Szűcs Ferenc

Vérnyomok a taxiban

Csendes, szerény embernek ismeri mindenki Csizmazia Jenőt, a szombathelyi járműjavító 43 éves esztendőjét. Harmadik éve dolgozik az üzemben, itt tanoncskodott annak idején. Jelenleg, immár tizenöt éve, a tmk-ban dolgozik. Közeli húsz esztendője szakszervezeti bizalmi megbecsülést, bizalmat, benne munkatársai. Munkája mellett a motorkerékpározás és a természetjárás a hobbija. Feleségével már fél Euroát bejárta 250-es NSU MAX motorján. Négy éve vadászattal gazdagodott a szabad idő eltöltésére. Ahogy mondta, jólesik a zajos munka után a csendes erdőben vadasesen állni. Az utóbbi kedvtelése nemrégiben olyan „kalandba” sodorta, ami — legalábbis átmenetileg — kitrökkentette megszokott életritmusából, sőt a hírnév is szárnyra kapta a nevét-szükebb pátriájában.

nem a szokott helyünkre, hanem csak a Szombathely határában levő Szünősemajor térségébe mentünk. A vaddisznók lábnyomait kerestük, hogy a délutáni vadászás útirányát ennek alapján határozzuk meg. Találtunk is „biztató” nyomokat. Fél 9 felé indultunk haza. Búcsú község felől jöttünk Szombathely irányába, amikor egy Warszawa taxit pillantottunk meg a Szünőse patak partján az árokba dőlve. Pár perccel előbb hallottunk egy lövést, s arra gondoltunk, hogy biztos vadásztársaink ügynököknek, s őket hozta a jármű.

— Amikor közlőből szemügyre vettük az autót, megalapítottuk, hogy itt valami baj történt. Az összetört taxi először a jobb oldali árokba ment, keresztüliszabott egy kis hidat és ezután állt meg. Az első kérdés, ami felmerült bennünk: hogy lehet egy taxis ilyen gyakorlatlan? A nyomok ugyanis világosan járattan vezetésre utaltak. Véggépp gyanúsá vált a dolog, amikor térképét találtunk az ülésen. Teljes káosz volt a kocsiban: a forgalmi engedély szétszórtva, az ülésen vérnyomok. De hol a sérült?

A határ felé indultak

— Ekkor egy asszony jött a major felől, s azt kérdezte: „Ezeket keresik, akik a kocsijával jöttek?”

— Igen, hol vannak? — kérdeztük szinte egyszerre.

— A patakparton elfutottak. — mondta, s a nyugati országhatár irányába mutatott. Rögtön tisztázódott, hogy disszidens-jelöltekkel állunk szemben. Utánuk eredtünk Egressy kocsiával. Rövid idő múlva egy kukoricásból kiléptek az útra. Fiatal srácok voltak, az egyik fekete, a másik lányosarcú szőke. A fekete arcan vérfoltok. Kiszálltunk, s rájuk fogtuk vadászfegyverünket.

— Maguk vannak ezzel a kocsival? — Nem szóltak. — Honnét jöttek? — kérdezte Egressy. — Messziről. — Nem azt kérdeztem, hogy közelről, vagy messziről. Feljelenek tisztességesen. — Kecskemétről — hangzott a válasz. — Hová mennek? — kérdeztem őket. — Lejöttünk a Balatonra — mondta a fekete.

Megérdemelt kitüntetés

Mire jómagam? — No, legények, akkor csak beülni az árokba, de gyorsan, mert itt nincs játék. S újból nekik szövegetük fegyverünket. Amíg Egressy őrizte őket, beszaladtam a 300 méterre levő majorba, s telefonáltam a határőrségnek. Tíz perc múlva már a hatóság kezén volt a két jómadár.

— Délután tudtuk meg, hogy nem „sima” disszidensjelölt kalandvágyókat, hanem igen

Hol a sérült?

Amikor felkerestem a munkahelyén, s megmondtam jövevelem célját, hogy szeretnék írni róla lapunkban, csak mosolygott. Láttam, hogy szeretné volna, ha „békén hagynom”.

Mi is történt Csizmazia Jenővel? Ó maga így mesélte el:

— November 6-án Egressy Tibor vadásztársammal, a Vas megyei Tanácsai Egitőpárti Vállalat garázsmesterével vadászni indultunk. Mindketten elaludtunk, ezért reggel 6-kor

Vezető propagandisták

Újsághír: A szakszervezeti politikai tömegoktatás érdekében végzett eredményes munkájukért 1971. november 10-én Vrizlay Gyula, a SZOT-titkára, a Szakszervezeti munkáért kiüntetés ezüst fokozatával tüntette ki Békési Dezső és Farkas István propagandistát.

pagandista végez felvilágosító munkát. 300 hallgató vesz részt e fontos — a tudat szocialistává formálását célzó — oktatásban. 300 ember szocialista világnézetének kialakítása, ápolása, felelősségteljes feladat. A jó propagandamunka feltétele a jól felkészített propagandista. S ez az, amiből Farkas István vezetőpropagandista oroszlanrészt vállal. A propagandisták felkészítését, érvényre jutását, továbbá a vállalkozás maradtalanul eleget is tett.

Az elröppendő idő kissé megrikította haját, amit pedig meghagyott, ezüstös szálakkal szőtte át. Homlokára barázdákat szántottak az évek. Szemei azonban fiatalságról tanúskodnak. Amikor beszélgetésünk tulajdonképpeni célját emlitem, érdeklődése megsokszorozódik.

Az oktatásban résztvevők rendkívül fegyelmezetten tesznek eleget vállalt kötelezettségeiknek. A beiratkozottak felelősségérzetét bizonyítja, hogy a hallgatók 75—80 százaléka

1962-ben született meg a SZOT-határozat a szakszervezeti politikai tömegoktatás bevezetéséről. Békési Dezső már akkor az élre állt, s vállalta annak szervezését Baranya megye területén. Később, amikor megalakult a területi bizottság, rábízták e munkát. Azóta felelős az egész terület politikai oktatásáért. Közel 10 éve fáradhatatlanul, lelkes odaadással, az ügy iránti felelősségérzettel végzi e nem kis megterhelést jelentő társadalmi munkát. Ezt csak az tudja így, ennyi akarattal csinálni, aki érzi, mit jelent az emberek politikai képzése, tudatformálása a szocialista társadalom felépítésében. Szakvonalai munkája mellett időt és fáradságot nem kímélve teszi, végzi a vállalt munkát.

rendszeresen megjelenik a foglalkozásokon. Az igazolatlan mulasztás jóformán ismeretlen. A hallgatók kedvelik, szeretik ezt az oktatási formát, mert mindennapi életük problémáiról, az üzemmel kapcsolatos napi politikai kérdésekről vitázhatnak kötetlen formában, s bátran felvetik a nehézségeket, tanácsot adhatnak azok megoldására, s a feladott kérdésekre választ kapnak.

Látni az emberek arcára kiült érdeklődést, figyelemmel kísérni a foglalkozások hatását, tapasztalni az oktatási eredményeként jelentkező szemléletbeli változást, érezni a gazdasági vezetők megértését, támogatását, mind-mind olyan indíték, ami miatt ezt a munkát nem lehet abbahagyni, hanem még nagyobb energiával, erővel tovább kell folytatni — kérdéseinkre ezeket mondotta, s a szavak az ügy iránti őszinte hitvallásról tanúskodnak.

Marad a gyerek...



— Gyere vacsoráznál!
— Még nem mehetek. Harminec percet késik a vonat...
(Gerse László rajza)

A pécsi területi bizottságon Békési Dezső személyében a szakszervezeti politikai oktatás olyan gondozóra talált, aki biztosíték arra, hogy a jövőben még nagyobb sikereknek lehetünk majd tanúi.

NAPONTA EGY ÓRÁT!

Tompai megállóhely azonos a kiskörös-ketlebiai vonal 101-es őrházával. Az ide beosztott három vasutas a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség VIII-as pályamesteri szakaszához tartozik, és sorompókezelői, valamint jegykiadóiroi szolgálatot végez. Árufelvétel- és -leadással is foglalkoznak. Miután véget ér a napi szolgálatuk, 26 féle jeggyel kell tételről tételre elszámolniuk. Ez a munka minden nap egy órát vesz el a szabad idejükből.

Farkas István öt éve vezetőpropagandista a Dunakeszi Járműjavítóban. Előtte KISZ-propagandista volt. Marxista-leninista esztígyetemet végzett. Nagyon szeretem ezt a munkát — mondotta —. Nálunk mindenki megértette a szakszervezeti politikai oktatásnak a jövő építésében elfoglalt rendkívül fontoságát, s így meg is adják hozzá a szükséges segítséget. Végtelen szeretettel és felelősségérzettel beszélt munkájáról. Arról, hogy évről évre több tanfolyamcsoportot szerveznie, mert a jó propagandamunka eredményeként egyre nő az érdeklődés, fokozottabban jelentkezik az igény. Ez évben 13 tanfolyamon 13 pro-

VÁRJUK

a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit valamennyi szolgálati helyünkön

FELVÉTELRE

személypénztáros, raktárnok, forgalmi tanuló, kocsi rendező, váltóór, váltókezelő, sarukezelő, vonatfékező munkakörbe.

Munkaváltási követelmény: nőknél 17, férfiaknál 18 éves életkor betöltése és általános iskolai vagy középiskolai végzettség.

Budapest—Ferencváros állomáson, illetve Rákospuszta pályaudvaron munkát vállalóknak kiemelt fizetést és szállást biztosítunk.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

vasládát kapna, és önállóan gazdálkodna a jegykezeléssel, mint ahogyan ezt más állomáson teszik. Szerény javaslat ez, de talán érdemes lenne megvalósítani. Csiba József

ÚJ HÁZ A FALU VÉGÉN

Mindenütt vannak olyan házak, épületek, amelyeket elsősorban nem az utca és házszám szerint ismernek a környék lakói. Ezt tapasztaltam Polgárdiban is. — Merre találok Balászkát? — kérdeztem az első járókelőtől. — Sok Balázs nevű ember lakik ebben a faluban. — Balázs Imre... — Imréről is akad egynéhány. Amikor azután szóba hoztam, hogy ennek a Balázs Imrének nemrég a vasutasok építették fel a házat, alkalmi ismerősöm máris mutatta az irányt.

Nem maradtak egyedül

A község nyugati szelén áll egy L-alakú ház. Messziről látszanak rajta a friss építkezési nyomai. Korábban egy kivénhedt autóbussz karosszériája volt ezen a telken berendezve lakásnak. Abban lakott Balázs Imre vonatfékező özvegye, négy gyermekével. Amikor a férj, illetve az apa meghalt 1969-ben, az emlékezőes mohai vasúti baleset következtében, az asszony akkor várta a negyedik gyereket. Nem nehéz elképzelni, milyen körülmények között élhetett az árván hagyott család a rozogant karosszériában, amíg az elhunyt ismerős és ismeretlen vasutas társai felépítették az új házat, amelynek alapjait Balázs Imre oly sok remény-nyel, bizakodással rakta le...

A házban kellemes meleg fogadott. A konyhában a gyerekek — három kislány és egy kislú — vidáman játszottak az asztal körül. — Édesanyátok hol van? — Most bent fekszik a kórházban. Beteg. — És ki vigyáz rátok? — A szomszéd néni. De most elment a boltba, vásárolni... Kérdéseimre a hat éves Ágika válaszolt. Örömmel újságot, hogy nemrég vasutas bácsik jártak náluk, és ők készítették a kerítést. Azután ők hozták a szentet és a fát. A kislány jól emlékszik azokra az emberekre is, akik a házat építették. Sokat emlegette Varga Józsi bácsit, aki minden munkánál itt volt, s a leg- többet dolgozott. Valóban, a székesfehérvári vasutasok társadalmi munkatevékenységét Varga József nyugdíjas belsőellenőr vezette. Bár ő azt mondja szerényen, hogy a kezdeményezés Varga László szb-titkár nevéhez fűződik. De talán nem is ez a fontos, hanem az, hogy a segítség nem volt hiábavaló.

Sokan segítettek

— Balázs Imre temetése után mindjárt felkerestük az özvegyet — emlékezik Varga József —. Megállapítottuk, hogy a legsürgősebb teendő a házat tető alá húzni. A székesfehérvári vasutas szocialista brigádok vállalásai nyomán azután minden úgy történt,

Zamenhofra emlékeztek

A győri, vasutas eszperantisták december 15-én családi jellegű ünnepséget tartottak Zamenhof, az eszperantó nyelv alkotója születésének 112. évfordulója alkalmából. Dr. Ferenczy Imre MÁV ellenőrző-üzemorvos, a helyi eszperantó csoport elnöke méltatta az évfordulót, és ismertette a győri vasutas eszperantisták eddigi munkáját, tevékenységét.

Az ünnepi összejövetelen képviseltette magát a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya is. Kristek Pál ügyvezető titkár a hazai és a nemzetközi eszperantó mozgalom eredményeiről és a jövő feladatairól szólt. Megemlégette azt is, hogy a győri csoport folytatja azt a kutatómunkát, amely már feltárta a város eszperantó mozgalomának történetét, s az erre vonatkozó dokumentumokat. A továbbiakban Győr-Sopron megye eszperantó mozgalmaról készítenek tanulmányt, s ennek kiadására terv szerint 1973-ban kerül sor.

Az ünnepi esten Torma Sándor, a győri vasútállomás dolgozója — aki mintegy 350 eszperantó verset tud — Zamenhof verseiből adott elő. Takács Elza holland énekesnővel tette színesebbé az évszázad összejövetelét.

Felhívás!

A MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút Üzemfőnöksége felvételt hirdet az 1972 február 2-án induló üttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki üttörő pártások, akik az általános iskola IV., V. és VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 4,00 átlagú, egészségi szempontból üttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola üttörőcsapata javasolja erre a kiténtetésre. A felvétel ideje és helye: január 17-től 30-ig naponta 9—17 óráig az Üttörővasút Üzemfőnökségén, Hűvösvölgyben. Felvilágosítás: üzemi telefonon 52-74/6 városi telefonon 167-621. Felvételi lapot kívánságukra küldünk. Vasutaszülők gyermekei előnyben részesülnek!

Kitüntetések



A minisztertől Maródi Pál ellenőr, a MÁV Villamosfelsővezeték Építési Főnökség dolgozója átvézi a Munkaérdemrend kitüntetés ezüst fokozatát

Az újjáépített és villamosított Budapest—Vác—Szőb—Sturovo közötti vasútvonal átadása alkalmából kiemelkedő teljesítmények, illetve a munka szervezése és irányítása terén elért eredményeik elismerésül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

A MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

Kitüntetésben részesítette: Kvarda Vaclavot, a csehszlovákiai AZD Vállalat prágai üzemének igazgatóját.

A MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

Kitüntetésben részesült: Michel Miklós ezredes, a Magyar Néphadsereg dandárparancsnoka, Csárdai János mérnök főnöke, MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, Maródi Pál ellenőr, MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség.

A MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

Kitüntetésben részesült: Milan Vedral, a csehszlovákiai EZ Vállalat igazgatója; Marinc Zdenek, a csehszlovákiai AZD Vállalat főépítészvezetője; Balaton István mérnök főtanácsos, vasúti főosztály I. szakosztály; Fábrián József felvilágosító, építési főnökség Budapest; Sebastyén Árpád műsz. felügy. MÁV Hídépítési Főn., Szita Lajos segédfelügy. MÁV VIII. Felsővez. Ép. Főn.; A közlekedés és postaiügyi miniszter

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

Kitüntetésben részesítette: Vaclav Hajekot, a csehszlovákiai AZD Vállalat üzemelnökét; Jozef Paclencart, a csehszlovákiai EZ Vállalat

VEZÉRIGAZGATÓI DÍCSÉRETEN

ahogy elképzeltük. Két héten át állandóan 15—20 ember dolgozott a házon. A társadalmi munkások között olyanok is akadtak, mint Kertész István vonatvezető, aki öt nap szabadságát áldozta az építkezésre. A munkában bizonyos mértékig a falu lakói, sőt a szovjet katonák is segítettek... Az építkezés még javában tartott, amikor megszűnt a negyedik gyerek, ifj. Balázs Imre. Az újszülött sorsát szintén a „nagy család” vette kezébe. Kalmán Gyula, az állomás párttitkára a községi tanács vezetőivel közösen rendezte meg a névadó ünnepséget. A fehérvári csomópont dolgozó ruhát és pénzt is gyűjtöttek, mire a család beköltözhetett az új házba. Igaz, a villany akkor még nem volt bevezetve, de később azt is elvégezte a vonatfőnökség Béké szocialista brigádja. A ház bekerítését legutóbb Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője személyesen rendezte el, s ő küldötte a mintegy 1500 forint értékű tüzelt is térítésmentesen a Balázs-családnak. — Van-e még a házom elvégzendő feladata? — A kérdésre Varga László szb-titkár így felelt: — Igen, a külső vakolást szintén a vasutasok fogják elvégezni, de erre már csak tavasszal kerülhet sor, mert az időjárásról függ a munka minősége... Vagyis a háznak szépnek kell lennie, hiszen ebben állított formát a közösségben dolgozó, egymásért felelősséget érző vasutasok segítőkészsége. S ez a ház már Polgárdi egyik nevezettségének számít. Sára Sándor

lat főépítészvezetőjét; Zdenek Riebert, a csehszlovákiai AZD Vállalat főépítészvezető-helyettesét; Patuš Pál századost, a Magyar Néphadsereg századparancsnokát; Varga András századost, a Magyar Néphadsereg századparancsnokát; Báródi István műsz. intézőt, TBEP; Németh György mérnök tanácsost, vasúti főoszt. 9. szakoszt.; Pék István mérnök főtanácsost, ép. főn. Budapest.

MINISZTERI DÍCSÉRETEN

reszesítette: Frantisek Greisingert, a csehszlovákiai EZ Vállalat részlegvezetőjét; Karel Grünert, a csehszlovákiai AZD Vállalat osztályvezető mérnökét; az AZD Vállalat Zdenek Marinc által vezetett szocialista brigádját; Molnár László alezredes, a Magyar Néphadsereg zászlóaljparancsnokát; Arvai Sándor segédosztályvezető, MÁV VIII. Felsővezeték, Főn.; Baranyai János segédmunkást, TBEP; Cziegler Albert mérnök tanácsost, ép. főn. Budapest; Csapó Zoltán mérnök tan., vasúti főn. Budapest; Dettai László mérnök főtan., ép. főn. Budapest; Gyimesi László ellenőr, MÁV Hídép. Főn.; Hídvegyi László mérnök főtanácsost, MÁV Tervező Int.; Horváth Dániel segédmunkást, TBEP; Koltai Pál mérk. főnöke, vas. főoszt. 1. sz. beruhaszási felügy.; Kovács László mérnök főtanácsost, MÁV Terv. Int.; Machovitsch László mérnök tanácsost, vas. főoszt. 9. szakoszt.; Maráz Béla mérnök tanácsost, vas. főoszt. 7. szakoszt.; Mikó Imre műsz. főfelügyelőt, vasúti főoszt. 7. szakoszt.; Molnár László ellenőr, Ép. Géptelep; Orvos Károly műsz. főellenőr, MÁV VIII. Felsővez. Ép. Főn.; Pahocsa Gyula főellenőr, TFF Budapest; Rózsahegyi György műsz. intézőt, MÁV TBEP; Rozsnyay Károly mérnök tanácsost, vas. főosztály 6. szakoszt.; Szepeslő Árpád mérnök főtanácsost, Jobbparti Bizt. ber. Felett. Főn. Budapest; Szilágyi Gábor felvilágosító, ép. főn. Budapest; Szűcs László mérk. főfelügyelő, MÁV VIII. Felsővezeték Ép. Főn.; Tamás Gyula főtanácsost, TBEP.

A közlekedés és postaiügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Debreceni győzelem

a Palotás József emlékversenyen

December közepén ismét birkózókkal népesedett be a Szónyi úti sporttelep tágas tornacsarnoka. Valamilyen érthetetlen oknál fogva még csak a heti sportműsorban sem szerepelt a dr. Palotás József birkózó emlékverseny, mégis — két napon keresztül — minden súlycsoportban nagy mezőnyök, a két szőnyeg körül pedig szép számú, lelkes szurkolótábor bizonyított, hogy a vasutas birkózó sport e nagy, már hagyományossá ért eseménye a magyar birkózó sportnak is jelentős versenye.

62 kg: 1. Lázár György (Debrecen), 2. Rádi István (Debrecen), 3. Miklósi Károly (Szeged).
68 kg: 1. Fodor Imre (Debrecen), 2. Rapo Pentti (Göteborg), 3. Tóth János (Pécs).
74 kg: 1. P. Nagy János (Debrecen), 2. Malh Jean (Göteborg), 3. Köves József (Püspökladány).
82 kg: 1. Deák András (Debrecen), 2. Kovács Sándor (Szeged), 3. Suba Gábor (Debrecen).
90 kg: 1. Göndör Ferenc (BVSC), 2. Gonda János (Pécs), 3. Gulyás Miklós (Debrecen).
100 kg: 1. Kovács János (Debrecen), 2. Kurt Johansson (Göteborg), 3. Csikós Ferenc (Szeged).

Nehézsúly: 1. Kürf Nilson (Göteborg) és Höhn József (Szeged), 3. Spennig László (Törekvés).
 Az összesített pontversenyben a DVSC mögött a Szegedi VSE, a harmadik helyen a Pécsi VSK végzett.
 A verseny végén Matura Mihály köszönte meg a szép küzdelmeket és kiosztotta az értékes tiszteletdíjakat. Az összetett pontversenyben főlegnyesen győztes Debreceni VSC nevében Hódos Imre, az 1952. évi helsinki győztes, a debreceniek edzője vette át a győnyörű vándorserleget, amelyet most egy évig a Hajdúság székhelyén őriznek.

Vedres József



Azt mondottuk, népes mezőny. Nos, Debrecen, Szeged, Pécs, Budapest, Püspökladány jóképességű vasutas birkózói mellett ezúttal távolabbról érkezett vendégeket is köszöntöttek. A birkózóvilágban tekintélyes svédeket az északi országban rangos Göteborg AK képviselte. A magyar és a svéd birkózósport legjobb hagyományait őrzik a két ország erős fiataljainak találkozója. Bóbis Gyula, Szilvássy Miklós, Gál József, Kovács Gyula, Reznák János és a fiatalabb magyar vasutas birkózónemzedék nagy, mindig sportszerű csatái elevenednek meg egy-egy találkozó alkalmából.
 Mint ezúttal is, az ötödik lebonyolításra került dr. Palotás József emlékversenyen. Felkészülten jöttek a göteborgiak, jól akartak szerepelni. Még mérkőzésvezetőt is hoztak magukkal, aki egyébként minden mérkőzésen páratlanul kitűnően látta el feladatát.
 A BVSC birkózók hiányoztak a nagy versenyről. Ennek az az egyszerű magyarázata, hogy éppen a hazai emlékversenyen egyidőben került sorra Jugoszláviában — első ízben — az európai birkózó bajnokságot tornája, a sok más sportágban már hosszú évek óta rendszeresített BEK. A BVSC színeit ezért csak néhány második vonalbeli, bár tehetséges fiatal képviselte a Szónyi úton. (A BVSC kötőfogású birkózói egyébként második helyen végeztek a Záh-ráb melletti Petrinjában lebonyolított Európa-kupában. A szerk.)

Ott volt viszont és vállalta a díjkiosztói tisztséget a magyar birkózósport nagy öregje, Matura Mihály, a sportág országos szakfelügyelője, aki jól ismerte Palotás Józsefet.
 Egyetlen „rendhagyó” esemény történt a minden szempontból kitűnően sikerült emlékversenyen. Ellentétben a birkózóversenyek általános gyakorlatával, itt a legsúlyosabbak, a nehézsúlyúak összehajlását hozta a legszorosabb eredményt. Végül ebben a súlycsoportban a svéd Kurt Nilssonnak és a szegedi Höhn Józsefnek osztozniuk kellett az első helyen. Az egyes súlycsoportokban az alábbi sorrend alakult ki:
48 kg: 1. Kanko Naavola (Göteborg), 2. Nagy Miklós (Cegléd), 3. Rutai István (Szeged).
52 kg: 1. Ölveti László (Debrecen), 2. Lars Avereby (Göteborg), 3. Balogh Gábor (Pécs).
57 kg: 1. Fodor Mihály (Debrecen), 2. Nagy György (Cegléd), 3. Szemán János (Pécs).

Tokaj Expressz



A BVSC hatvanéves fennállására rendezett jubileumi év kiemelkedő sporteseménye volt a Tokaj Expressz nemzetközi vívóverseny. Nyolc nemzet 106 versenyzőjének egyéni párbajtőr-küzdelméből Kulcsár Győző, magyar olimpiai bajnok került ki győztesen. Képünkön: dr. Mészáros Károly miniszter-helyettes átadja az értékes díjat Kulcsár Győzőnek



Lövész-bajnokok

A Magyar Lövész-szövetség 1971. évi Hungaria ifjúsági kupa versenyeire Hatvan vasúttaloms lövészklubja is bevezetett. A klub tagjai közül Láng József nyerte a Standárd-puskások háromszoros összetett versenyt. A harmadik helyes sportpszichológus versenyben is hatvani vasutas — Kapusza József — végzett az első helyen.
 A két országos bajnok díjait december 22-én ünnepélyesen adták át Budapesten, az MTS Rosenberg házaspár utcai kultúrtermében.

Szűcs Ferenc

12 aranyérem

A Bács-Kiskun megyei úszószövetség Kecskeméti verseny rendezett a legfiatalabb (8-9, illetve 10-11 éves) békai- és delinuszói részvételével. A versenyen a békéscsabai vasutasok gyermekei is kitétek magukért.
 Közülük Várai Erzsike mindvégig izgalmas hajrákban kétszeres országos békabajnok lett, és 12 aranyéremmel tért haza. Szeged, Békéscsaba, Kecskemét, Szolnok, Hódmezővásárhely és Gyula városok ifjú úszóit maga mögött hagyva első lett mell-, majd hátúszásban, pillangóban és gyorsúszásban is.

Boldizsár Gyula

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:
49. számból: 120707/1971. 3./A. A vasúttársaságok központi szakszervezete.
120930/1971. 3./A. A MÁV Autófuvarozási Főnökség megszűntetése és feladatainak decentralizálása.
120465/1971. 3./A. Szeged—Tisza Szentármónokszék megszűntetése. Szűlési szabadságon levő dolgozók munkaruha-ellátása.
50. számból: 120764/1971. 4./D. Személyi használatban levő egyen-, munka- és időjárás ellen védelmi adott ruhák 1971. évi letárolása.
 Tájékoztatás a Budapesti Műszaki Egyetemen 1972. februárjában induló „Tívtvészeti-technikai” szakmérnöki szakra történő jelentkezéssel kapcsolatos tudnivalókról.
 Pályázati felhívás az 1972. évi belföldi és külföldi aspirantúrára.



Dombóváron tanácskoztak a pécsi igazgatóság vasúttalomszakszervezet vezetői.

A felszólalók megállapították, hogy a formális szakszolgálatnál dolgozó brigádok a gazdasági eredmények javulásával párhuzamosan kulturális vállalásaikat is teljesítették az idén. Lema-radás mutatkozik viszont a tanulásban, mivel a szűkös létszám miatt nem biztosítható a brigádtagok iskolába já-rása.

— Évről évre több tagja van a KST-nek Szolnok állomáson.

1965-ben 61 tag 61 000 forintot gyűjtött össze év végére. 1968-ban a tagok száma 319-re, a betétállomány 341 000 forintra emelkedett. Az idén pedig a 390 KST-tag 572 500 forintos betétállománnyal rendelkezett. Ev közben 326-an igényelték kölcsönt, 473 000 forint összegben.

— Nagykanizsán tartotta legutóbbi kihelyezett ülését a vasutasszakszervezet pécsi területi bizottságának társadalombiztosítási bizottsága.

Napirenden szerepelt a vonat-tatási főnökség dolgozóinak egészségügyi helyzete, amely-lyel kapcsolatban előzőleg egy brigádvizsgálat nyomán részletes jelentés készült. A megállapított hiányosságok megszüntetésére több javasla-tot tettek, illetve határozatot hoztak az ülés részvevői.

— Hetven nyugdíjast hívtott meg találkozóra Debrecen vasúti csomópont Vöröskereszt csücsbizottsága.

Fekete Sándor állomásfőnök üdvözölte a találkozó részve-vőit és tájékoztatta őket a csomópont eredményeiről, gondjairól, majd dr. Matics Alajos, a MÁV rendelőintézet nyugdíjas főorvosa tartott elő-adást az öregkor helyes élet-velitéről, egészségügyi, táplál-kozási követelményeiről. A Vöröskereszt vacsorán látta vendégül a nyugdíjasokat.

— Vöröskeresztesek. A főváros VIII. kerületében a leg-eredményesebben működő vöröskeresztes alapszervezetek közé tartozik a MÁV jö-zsefvárosi pályafenntartási főnökség alapszervezete, amelynek Budaházi József a titkára.

A tagok sokat fárad-koztak a szolgálati helyek tisztaságáért, munkatársak egészségének megvédéséért, és különösen kitűntek a vér-adásban.

— Nyolcvan gyermek je-lenlétében érkezett meg a Téli-apó december 17-én a pécsi vasúti igazgatóság tanácsster-mébe. Minden gyermeket kül-ön-külön megajándékozott, közben el is beszélgetett ve-lük. A szakszervezeti nőbi-zottság által rendezett déli-után a dr. Tatal Ferenc ál-tal vetített mesefilmek be-mutatásával ért véget.

HALÁLOZÁS

Kassai József nyugdíjas vezető főellenőr, a tapolcai nyugdíjas vasutasok szakszervezeti csoportjának elnöke, a TLAC vasutas sportegyesület vezetőségi tagja december 11-én tragikus hirtelenséggel, 63 éves korában elhunyt. Sok éven át végzett társadalmi tevékenységével, élete utolsó pillanataig másokért áldozatot vállaló emberi tulajdonságával kiérdemelte a tapolcai vasutasok szeretetét, megbecsülését. Ezérv őrizk meg emlékét sokáig...

Lakáscsere

— Zuglói egy szoba, félkomfortos udvari, földszintes lakásomat elcserélném hasonló, vagy nagyobb tanácsi vagy MÁV-lakásra, nagy Budapest területén. Érdeklődni lehet: 8.30-tól 17 óráig. Telefon, üzemi: 31-88, városi: 221-241.
 — Pécsi egy szoba, fürdőszobás, összkomfortos főbérleti lakásom elcserélném hasonló pesti lakásért. Özv. Sári Jánosné, Pécs. III., Alkotmány utca 3. I. em. 6. Érdeklődni levélben lehet.
 — Rákospalotán lévő 3 szoba komfortos, kertes MÁV-lakásomat elcserélném. 3 darab szoba-konyha lakásra, megengedném. Érdeklődni lehet: Mészárosné ISI-882-es telefonon 8-16 óra között.

A szerkesztőség üzeni

Csiba József Gödöllő; Halmi János Pécs; Kovács Gyula Sárospatak; Bognár Károly Tapolca; Behán Rózsa, Fekete László, Kisvárdai János Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Bánkuti László Bp.; Kecskés Gábor, Czegledi Sándor Debrecen; Szép Ferenc Szolnok; Szűcs Ferenc Hatvan; Bódogi Mihály Dombóvár; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pintér Lajos Vácraót; Rapi József Bp. Józsefváros; Markos József Zalaegerszeg; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.
 Szemán István Miskolc; Földi József Szolnok; Bereczki József Hortobágy; Vörös István Kiskor-pád; Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
 a Vasutasok Szakszervezetének lapja
 Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János
 Felelős szerkesztő: Viski Ferenc
 Szerkesztőség:
 Budapest VI., Benczúr utca 61.
 Telefon, városi: 229-872,
 üzemi: 19-77.
 Kiadja és terjeszti:
 a Népszava Lapkiadó Vállalat
 Budapest VII., Rákóczi út 54.
 Telefon: 224-819
 Levélcím: Bp. 70. Pf. 62.
 Felelős kiadó: Gábor Márton,
 a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
 Cselekvésállományunk:
 MNB 215-11 699
 Szikra Lapnyomda

Karácsonyjé a sínek között

Mintha hangfogót tettek volna az utca zajára. A villamosjáratok egyre ritkulnak. Az emberek is fogynak az utcán. Mind több ház ablakában gyűlnek ki a karácsonyfák színes fényei.
 A Nyugati pályaudvaron is alábbhagyott a csúsforgalom. Este már csak a nagycsarnokban álló óriás, gazdagon díszített karácsonyfa idézi az ünnepet.
 Esztergom felé vonat indul. Az ablakok mögött csak néhányan kandikálnak ki. A jegyvizsgáló csak úgy mint bármely más hétköznapokon tiszteleg a kocsiajtóban. A peronon Péter Lajos főfelügyelő, szolgálattelvő fogadja az üdvözlést. 52 éves, de mozgása fiatalos. Megszokta a 33 évi szolgálat alatt, hogy ilyen is van.
 Megértem...
 — Valakinek ezt is kell csinálni, de a két gyerek és az asszony már kevésbé volt megértő — mondja. — A kisebbik fiam egy cseppet sem örült, hogy eljöttem hazulról, mert nélkülem nem tudja üzembe állítani az új villanyvasújt, a „szobi vonalat” — ahogy nevezi. Kora délután tartottuk meg a karácsonyestet, azóta

a két gyerek csak a villanyvasút után érdeklődik.
 Elégedetten beszélt az 1971-es esztendőről. Rákosrendezőn és a központi szolgálatnál töltött évek közül talán ez adott leg-többet. Főfelügyelő lett, megkapta a tőrszolgálat jelvény arany fokozatát, a véle járó 2000 forintot, meg az összvonalas szabadságjegyet.
 — „Será” a többire — mondja a mindig jókedvű Péter Lajos, akit munkatársai is csak „Será”-nak ismernek és máris szalad vonatot menesztetni a külső vágányok irányába.
 A karácsonyra elkészült és átadott új vágányok végében Kállai János főkapus cserélteti a „vonatvége” táblákat.
 — Nem tudnám megmondani, hogy hányadik karácsonyt töltöm szolgálatban. Sokat ünnepelem itt a sínek között! Egyet azonban a sok közül nem felejték: az 1942-es évet. Kocsirendező voltam. Kezdő vasutas és kezdő házasság. Hideg volt és nagy havazás. Sok és nagy volt a munka, de a következő szabadnapok és ünnepek feledtettek mindent. Aztán jött a Szilveszter. Félte-len volt a kedvem... Január 4-én a nagy hóban megszorult a lábam és a ballábam újjai

ott maradtak a hideg kerekek alatt. Azóta vagyok kapus — jegyezte meg, majd így folytatta: — jobb volna otthon, már csak azért is mert a két kis unokám Csilla és Lídia itt vannak nálunk. Abban reménykedem, hogy a feleségem a karácsonyi vacsorával együtt kihozza őket ide az állomásra.
 Csontos Józsefné kocsisztítót, kezében egy hosszányelű ablakkefével és bádogvödörrel találok a sínek között. Négy gyermek anyja, de szeméi még fiatalosan csillognak. Tíz éve vasutas.
 — Iggyekszem jó karácsonyt teremteni a gyerekeknek — mondja. — A két nagyobb gyerek, a 16 éves Józsa és a 14 éves Ilona már lassan segítséget jelentenek és azt is megértették, hogy el kellett jönnöm, de Laci és Jancsi vigasztalhatatlanok voltak. Hajnalban keltem... Mindent megfőztem, a karácsonyfadékorációt díszítettem és mégis valahogyan ezen a karácsonyon nehezen jöttem el hazulról. Talán azért, mert még az utcára is kihallatszott Laci sírdogálása?
 — Ilyen a vasutas sors... De holnap megint enyém a család — mondja szemében asszonyos elrészékenyüléssel, aztán nagy lendülettel neki kezd egy beérkező szerelvény ablakainak tisztogatásához.
 (gergely)

Eredményekben gazdag

BOLDOG ÚJ ÉVET KÍVÁNUNK

MAGYAR VASUTAS minden kedves olvasójának!

Az új évben is nagy áruválasztékkal állnak pavilonjaink az utazóközönség rendelkezésére.

VASUTASELLÁTÓ



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. JANUÁR 15.

Rekord az áruszállításban

A vasút elérte az 1975-re tervezett szintet

A vasút 1971. évi mérlege még nem készült el. A rendelkezésre álló adatok birtokában azonban megállapíthatjuk, hogy eredményes évet zártunk. Különösen az áruszállításban értünk el kimagasló teljesítményt. Az is igaz, hogy a minőségi mutatók nem úgy alakultak, ahogy szeretnénk volna. Mielőtt azonban rátérnénk az elért eredmények és hiányosságok részleteiből elemzésre, vessünk egy pillantást a személyszállításra.

A vasúti személyszállítás eredményei 1971-ben — a tervszerű ipartelepítés, az egyéni közlekedési eszközök és az autóbussz közlekedés fejlődése miatt — tovább csökkentek. Ez a változás az előző évi utasszámhoz képest 4 százalékos mértékű. Az utaskilométer-teljesítmény azonban csak 2,9 százalékkal csökkent, mert nőtt az átlagos utazási távolság, vagyis nagy távolságra történő utazás esetén az utazóközönség egyre inkább a vasút szolgáltatásait veszi igénybe.

118 millió tonna árú

Az utasszám és utaskilométer egységességében azonban más oka is van: az utóbbi években — elsősorban az ellenőrzés lazasága következtében — megnőtt a jegy nélküli utazók száma. A jelenlegi állapotot — már csak pénzügyi érdekeink megvédése céljából is — mielőbb fel kell számolnunk a menetrendjavítás, a személyszállítás javításával, a hiányzó jegyvizsgálói létszám pótlásával, az ellenőrzés rendszeresebbé tételével.

Jelentős viszont az a változás, ami a személyszállítás minőségi javulásában következett be. A műszaki fejlesztés hatásaként 1 százalékkal csökkent az ülhelyek dinamikus kihasználtsága, közel 1 százalékkal javult a menetrendszerszerűség és az utazási sebesség. Udvariassabbak lettek a vasutas dolgozók az utazóközönséggel szemben, javult a rend, a tisztaság és a fegyelem. Elindultunk azon az úton, mely — a biztonság fokozásával, a nagyobb kényelemmel és tisztasággal — a kulturált utazás eléréséhez vezet.

Elmúlt évi áruszállítási feladatainkról büszkén állapíthatjuk meg, hogy mintegy 118 millió tonna árú elszállításával kielégítettük a népgazdaság igényeit! Ez a tonnamennyiség a legnagyobb a magyar vasút történetében, és közel 2 százalékkal magasabb az 1970. évinél. Ennél is nagyobb — 3,3 százalékos — a felújítás az árutonnikilométernél, ami annak tulajdonítható, hogy a tervezettnél több volt a nagyobb távolságra fuvarozott tranzit- és importáruitítás, és — a közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően — csökkent a rövidebb távolságra szállított belföldi küldemények száma.

Az áruszállítási feladatok mennyiségi teljesítése mellett korántsem mondhatjuk, hogy a minőségi követelményeknek is eleget tettünk. Igaz, hogy a tehercsúcs forduló ideje — a pályarekonstrukciós munkák ellenére — a bázishoz képest közel 3 százalékkal csökkent, ami elsősorban a munka jobb megszervezésének tulajdonítható. Az is igaz, hogy a szállítófelek által megakasztott visszatérő tehercsúcs mennyisége egy év alatt 56 százalékkal volt kevesebb. Kedvező az is, hogy a te-

herkocsik statikus terhelése — 21,4 tonnás értékkel — 2,8 százalékkal magasabb az előző évinél. Kedvezőtlen képet mutat viszont az, hogy a teljesített 100 etkm-ből 30 százalékat — a tervezettnél 2,5 százalékkal többet — gőzvontatással teljesítettünk, és ez, valamint a fajlagos hajtóanyag-költségek túllépése kiadásainkat éves szinten mintegy 100—110 millió forinttal növelte. A géprevárások számának mintegy 30, a vonatácsorgásoknak pedig közel 36 százalékkal való növekedése jobb munkaszervezéssel jelentősen mérsékelhető lett volna. Ha csak a mozdony-szolgálat-képtelenségek számának növekedését vizsgáljuk, akkor le kell vonnunk a következtetést: korszerű mozdonyainkkal — saját érdekünkben — gazdálkodjunk jobban!

5,9 milliárd fejlesztésre

Az alaptevékenységet szolgáló iparunkról és építőiparunkról el kell mondanunk, hogy jól szolgálták azt a feladatot, hogy a vasút 1971-ben zökkenőmentesen eleget tett a szállítási igények kielégítésének.

Állóeszköz-gazdálkodásunk értékelése sem terjedhet ki — a cikk terjedelmének korlátozottsága miatt — minden körülményre a legapróbb részletességgel. Annnyit azonban megjegyeznünk, hogy állóeszközaink fejlesztésére, bővítésére és korszerűsítésére az elmúlt évben 5,9 milliárd forintot költöttünk, melyből 2,5-öt járművekre, 2,6-ot a vasúti hálózat fejlesztésére és 800 millió forintot egyéb vállalati beruházásokra fordítottunk. A járműfejlesztés keretében beszerestünk 28 darab 3000 lóerős villamosmozdonyt, 5 darab 400 lóerős Diesel-mozdonyt és 10 darab motoros szerelvényt.

Személy- és poggyászkocsiparkunk korszerűsítését több mint 300 kocsival segítgettük és sor került 2800-nál több különféle típusú tehercsúcs beszerzésére is.

A hálózatfejlesztésre előirányzott 2,6 milliárdból legjelentősebbek azok a munkák, amelyek a vasúti pálya korszerűsítésére fordítottak. Különösen figyelemre méltó a vágányépítés mennyisége, mely az állomási vágányokat is beleszámítva, közel 300 kilométer. Jelentős előrehaladás történt a Debrecen-Nyíregyháza közötti második vágányépítés munkáinál. A vonalkorszerűsítésénél — a komplexitás elvének megfelelően — általában sor került a korszerű távközlő- és biztosítóberendezések felszerelésére is. A vasúti csomópontok között első helyen szerepelt a Záhony-körzet további fejlesztése, mely népgazdaságilag is elsőrendű feladattá vált. A záhonyi csomópont kocsikellátásának zavartalan biztosítása, a forgalmi technológia megjavítása és a munkafegyelem megszilárdulása mellett a műszaki fejlesztés is jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a záhonyi csomóponton 1971-ben meggyorsult az átrakás, az elegyözgás, ami pozitív hatott a magyar vasút tevékenységére.

Tovább folytattuk Szolnok, Veszprém-külső és Budapest Déli pu. fejlesztését és megindultak Gyékényes határállomás bővítési munkái is. Teljesítettük vonalvillamosítási programunkat és ma már villamosmozdonyok közlekednek

Miskolc-Sajóceceg és Budapest-Nyugati pályaudvar—Szob állomások között.

Felül kell vizsgálni a fejlesztési terveket

Nem hagyjuk figyelmen kívül a szociális, munkavédelmi és jóléti beruházásokat sem. Erre a célra 1971-ben — az új beruházások szociális igényeinek kielégítésén túlmenően — 75 millió forintot fordítottunk.

Jelentős összeget — több mint 200 milliót — használtunk fel járműjavító üzemek fejlesztésére, 80 milliónál többet vontatási telepeink bővítésére és az előző évekkel jóval többet költöttünk a nehézfizikai munkafolyamatok gépesítésére. A felsorolt — és a még nem említett kulturális, egészségügyi stb. — beruházásokból kitűnik, hogy a közel 6 milliárdos fejlesztés jól szolgálja a magyar vasutat, a népgazdaságot. De azt is tudnunk kell, hogy az MSZMP Politikai Bizottsága által meghatározott hiányosságok a vasúti beruházások területén is előfordulnak. Ezért legelőször is felül kell vizsgálnunk a már korábban jóváhagyott fejlesztési terveket, olyan beruházási terv kialakítására kell törekednünk, mely a lehetőségek és a külső hatások — például áremelkedések — figyelembevételével a fejlesztés reális, határidőre történő megvalósítását biztosítja.

Célul tűzzük ki azt is, hogy a beruházások előkészítése so-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Harminc éve

balesetvizsgáló

Harminc éve balesetvizsgálói beosztásban dolgozik Veres Pál főfelügyelő, a budapesti vasútigazgatóságnál. Ebben a foglalkozási ágban három év-tized egyedülálló rekordnak számít, mert húsz évnél többet rajta kívül még soha senki nem töltött el balesetvizsgálóként.

A jubileum alkalmából dr. Fehér István, az igazgatóság helyettes vezetője jutalmat adott át Veres Pál főfelügyelőnek.

AZ ÚJ ÉV ELSŐ ÜLÉSÉN

A kollektív szerződés végrehajtását értékelte az elnökség

A szakszervezet elnöksége január 7-én ülést tartott. A napirend első pontja a kollektív szerződés 1971. évi végrehajtásáról szóló beszámoló értékelése volt. Egrészt a vezérigazgatóságnak, másrészt a szakszervezetnek a kollektív szerződés végrehajtásáról szóló előterjesztése szolgált a vita alapjául. Az elnökség az értékelést számos kiegészítéssel elfogadta, s úgy döntött, hogy

azt a központi vezetőség január 14-i ülése elé terjeszti. A központi vezetőség jóváhagyása után a dolgozókkal mind szélesebb körben ismertetni kell a végrehajtás tapasztalatait, valamint vitára kell bocsátani a tervezett módosításokat.

Ezután a szakszervezet 1971. évi nemzetközi tevékenységéről szóló beszámoló került napirendre. Az elnökség a beszámolót elfogadta. Az 1972. évi tervet később tárgyalja.

Elfogadta az elnökség a szakszervezeti szervek káderhatásköri jegyzékét, majd ráért az 1972. évi költségvetés tárgyalására. Annak ellenére, hogy a vasutasok létszámának csökkenésével párhuzamosan a szakszervezeti tagok száma is csökken, a tagdíjbevétel — a dolgozók bére emelkedésének arányában — 1972-ben is növekszik. Az idén is meglesz tehát a gazdasági alapja a mozgalmi munka vitelének.

Az elnökség elfogadta a szakszervezeti szervek 1972. első félévi munkatervét, mely szintén szerepelni fog a központi vezetőség soron következő ülésén, melyről lapunk legközelebbi számában közlünk részletes tájékoztatást.

Új felvételi épület, laktanya, térvilágítás

A közelmúltban újabb beruházások műszaki átadására került sor a pécsi vasútigazgatóság területén.

December 7-én Beremenden hivatalosan használatba vették a 20 000 forintos költséggel létesített szivattyúaknát, amely lényegesen javítja az állomás vízellátását. Másnap Somogyváron és Balatonbogláron adták át rendeltetésének a forgalom biztonságát fokozó berendezéseket. Az előbb említett állomáson 145 000, az utóbbi helyen 716 000 forintos költséggel járt a korszerűsítés. December 9-én Balatonszemes állomáson az Utasellátó 2 millió 785 ezer forintért létesített üzemi épülete került átadásra. Aznap Zalaszentjakab állomáson a 675 000 forintos költséggel létrehozott térvilágítás fényei gyúltak ki végképp, Kurdon pedig a bővítt 82/a számú órházat avatták.

Mázasszentiván állomáson egy nappal később vették át a vasutasok a több mint félmillió forintos költséggel felszerelt térvilágítást, majd a kaposvár-siófoki vonalon fekvő Daránypusztán is kigyúltak a modern térvilágítás lámpái. Ez utóbbi állomáson lakó vasutasok közül is örülhettek az energiához fejlesztésének, mivel most már nyugodtan használhatják háztartási gépeiket.

December 15-én Zamárdi-felső állomás dolgozói birtok-

ba vették a több mint két és fél millió forintos költséggel létesített felvételi épületet, amelyben egy kétszobás, komfortos szolgálati lakás is helyet kapott. Somogyzó állomáson a 660 000 forintos költséggel épített vontatási laktanya átadása történt meg. Pécsújhely 3. számú órházába pedig beköltöztek a vízvezeték-

H. J.

Szorgalmas, takarékos emberek

Sikeres évet zártak a zempléni kisvasút dolgozói

Több mint száz kilométeren át kanyarog a zempléni hegyekben és a Tisza-parti tájakon a keskeny vágányú kisvasút. Személy- és áruszállítási feladatai igen jelentősek. A Sárospatak-Zempléngárd között fekvő Tiszakarád, Cigánd, Ricsé termékeit például az ország minden részében megtalálhatjuk. A sárospatak-füzérlakos vonalra fekszik Pálháza-Ipartelep, amelyről több országba exportálnak fűrészárut. Az itt dolgozó vasutasok helytállással joggal méltatja beszélgetésünk közben Nádasi János vonalfőnök.

— Az itt dolgozó közösség megérdemlik az elismerést — mondja, s kijelentésével kellő érveket alá is támasztja. — Pálháza-Ipartelep állomás dolgozói például 125 százalékkal teljesítették szállítási tonnateljesítményüket Keszthelyi Béla állomásfőnök irányításával. Az állandó kocsihány miatt ez nem volt könnyű, de a vasutasok 9 főnyi szocialista brigádja szoros kapcsolatot alakított ki az ipartelepi dolgozókkal, s így szervezve meg munkájukat, leküzdöttek minden akadályt.

Amikor a zempléngárdi vonal dolgozóinak munkájáról esik szó, a vonalfőnök többek között ezt mondja:

— A kisvasúti létszáminy pótlására Tóth János, Cigánd állomásfőnöke képezte ki a legtöbb embert. Ez az állomás egyébként már tízszer nyerte el az Elüzem kitüntetést. Cigándon az állomásvezetők eredménye is tíz éve mindig ötös. Az állomásai szocialista brigádja az aranykoszorús jelvényvel büszkélkedhet. Ezzel összhangban áll, hogy az egyik brigádtag, aki már 56 éves, az elmúlt évben végzte el az általános iskola nyolcadik osztályát.

A szocialista brigádmozgalm nyilván a többi állomáson is érezhető kedvező hatású. Nagyszerű eredménynek számít, hogy a vonalfőnökség több száz dolgozójából már csak mindössze három nem rendelkezik nyolcosztályos végzettséggel.

A sárospatakiak közül Tamás Ferenc vonatvezető szocialista brigádja is szóba kerül. — Ez a brigád teljesítette a legtöbb társadalmi munkáját. Tagjai felajánlásoként végzik az állomás területének tisztán tartását, a felvételi épület és környékének nagytakarítását.

Hosszan sorolhatnánk még más brigádok eredményeit is, de álljon itt összefoglalásképpen legalább annyi, hogy 1971-ben a vonalfőnökség öt állomása teljesítette tervét az üzemszint feletti. S még valamit feltétlenül meg kell említeni. Azt, hogy Sárospatak vonatvezetői országos viszonylatban is figyelemre méltó eredményeket értek el a fajlagos szén- és gázolaj-megtakarításban. Megértették, hogy minden vasutas elsőrendű feladata: gazdaságosabbá tenni a szállítást, csökkenteni az önköltséget.

Kovács Gyula

A PÉCSI TERÜLETI BIZOTTSÁG MEGTÁRGYALTA:

Hogyan dolgoznak a bizalmiak a dombóvári csomóponton?

Szakszervezetünk pécsi területi bizottsága legutóbbi ülésén a dombóvári csomópont szakszervezeti bizalmiainak munkáját, a bizalmiakkal való szervezett foglalkozás tapasztalatait is megtárgyalta. Az erről szóló jelentést Pap Géza titkárhelyettes terjesztette elő.

A szakszervezeti bizottságoknak a bizalmiakkal kapcsolatos tevékenysége 1969 óta — az akkor készített intézkedési terv alapján — rendszeresen visszatérő téma a területi bizottság üléseinek napirendjén, de évről évre más-más szolgálati hely, illetve csomópont szakszervezeti bizottságának ezirányú munkája kerül megvizsgálásra.

Kedvező tapasztalatok

A dombóvári tapasztalatok kedvezőek, bár az előterjesztett jelentés kendőzetlenül feltárta az itt-ott még fellelhető hibákat, hiányosságokat is.

A területi bizottság intézkedési terve alapján a szakszervezeti bizottságoknak is el kellett készíteniük a bizalmi munka javítására irányuló tervet, de ilyen intézkedési tervet csak az állomás és az építési főnökség szakszervezeti bizottsága tudott felmutatni. A vonatásnál és a pályafenntartásnál csak a műhelybizottsági munkatervet talál-

ható utalás a bizalmiakkal való foglalkozásra.

A bizalmi munka javítására tett intézkedések végrehajtása és ellenőrzésének módszerét szakszervezeti bizottságoknál elterjedt. A bizalmiakkal való foglalkozást és a bizalmiak tevékenységét csak az adminisztratív adatok alapján itélhünk meg, akkor nem a legkedvezőbb képet kapnánk. A szakszervezeti bizottságok titkárai azonban határozottan elismerik, hogy a bizalmiak segítségével nélkül mind a mozgalmi, mind a gazdasági tevékenységben munkájuk sikertelenné volna. Különösen a forgalomnál és a pályafenntartásnál a bizalmiakon keresztül tartanak kapcsolatot a külső munkaterülettel a szakszervezeti bizottságok. A bizalmiak tevékenységének elismerését bizonyítja az is, hogy a gazdasági vezetők többsége támaszkodik a bizalmiak véleményére, javaslatára. Szin-

te minden szolgálati vezetőnél megtalálhatók azok a bizalmiak által aláírt javaslatok, amelyek a dolgozók jutalmazására vonatkoznak.

Amin javítani kell

A bizalmiak jogköre egyéb esetekben is biztosított. Csúpan a középállomások egy-némelyikénél érezhető a szolgálati függés hátránya a bizalmi és a főnök viszonyában. Ezen a lehetőség szerint javítani kell.

A gyakorlatban mindenütt jól bevált az az intézkedés, hogy a bizalmiak választott helyettese is legyen. A helyettesek beállítása igen sok problémát oldott meg. A bizalmi betegsége vagy szabadsága esetén nem török meg a mozgalmi munka folyamatosága, ezenkívül sok helyen előnyös munkamegosztás alakult ki csoporton belül a bizalmi és a helyettese között. A bizalmiak oktatása, esti tanfolyamokon való részvétele, tájékoztatásuk, érkölséi és anyagi megbecsülésük szintén biztosított.

A területi bizottság ülésén meghatározott tennivalók hozzájárulnak ahhoz, hogy munkájuk a szakszervezeti bizottságok útmutatásával még eredményesebb lehessen, ezáltal az szb-k politikai munkája is tovább javuljon, tökéletesedjen.

1972 JANUÁR ELSEJÉVEL MEGALKULT

a Vasútegészségügyi Igazgatóság

A MÁV egészségügyi csúcshozza + Fő feladata a megelőzés

Szakszervezetünk elnöksége több ízben felhívta a vasútegészségügyi szolgálat illetékeseit, fordítsanak nagyobb figyelmet az egészségügyi gondozásra, a betegségmegelőzésre. Ennek a kívánalomnak megvalósítása az egyik fő alapelve annak a vezérigazgatói utasításnak, amely a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja 1971. december 17-i 49. számában jelent meg a vasú-

tegészségügyi szolgálat átszervezéséről. Az utasítás kimondja: a vasút igazgatási szervezetében a felügyeleti funkciók tagoltsága és a párhuzamos ügyintézés felszámolása, valamint a vezető kórházak szakmai irányításának megteremtése, a kórházi rendelőintézet, gyógyházi ellátás és az alapellátás szervezeti egységesítése céljából a vasútegészségügyi szolgálatot át kell szervezni.

osztályok dolga a gyógykezelés, de a megelőzés, a gondozás módszerének egységes szakmai összehangolása is.

Ez az egységes szervezeti felépítés lehetővé teszi a fekvőbeteg- és járóbeteg-ellátás összehangolását megteremtését, hogy ilyen módon alaposabb, hatékonyabb váljon a gyógyítás.

Vezető intézetek

A korábbi széttagolt vasútegészségügyi szervezetben nem voltak kijelölve szakmai vezető intézetek, amelyek a vasútüzem különleges viszonyainak megfelelő egységes gyógykezelési módokat kezdeményeztek és vezettek volna be valamennyi gyógyintézményben. Az új szervezetben ilyen vezető intézet lesz a budapesti MÁV Kórház, valamint a budapesti MÁV Tüdőgyógyintézet és Tüdőgondozó. Feladatuk lesz a többi között: egységes gondozási módszerek kidolgozása, bevezetése, elterjesztése, különféle szűrővizsgálatok megszervezése, elvégzése, a betegek intézeti elhelyezése, kezelése, gyógyítási utáni rehabilitálása, további figyelemmel kísérése, vagy szükség szerinti munkából való kiemelés, könnyebb munkára való átcsoportosítása.

Igy egységes, összefüggő betegellátási lánc alakul ki a vezető kórházak, a kórházak, rendelőintézetek, gyógyházak, egyéb intézetek (MÁV Közegészségügyi Intézet, KPM Vasúti és Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézet) között és ez elvezet a legfontosabb tennivalók, a betegségmegelőzés kiterjesztéséhez, rendszeressé tételezéshez.

A Vasútegészségügyi Igazgatóság hatáskörébe tartoznak a jövőben a beruházások is. A IV. ötéves tervben az igazgatóság 250 millió forintot beruházási összegből — ennek nagyobb része állami keretből, kisebb hányada a térszázalékos támogatási alapról tevődik össze — valósítja meg a tervezett beruházásokat.

Sz. F.

A Bocskai brigádban

mindenki megállja a helyét

A nyíregyházi csomópont novemberi brigádfővezetői értekezletén Drobnyi Miklós kocsimestert választották különdíjnyertesnek a vasutas szocialista brigádok vezetőinek 1972. február 4-i országos tanácskozására.

A hat esztendővel ezelőtt alakult, 11 tagú Bocskai brigád munkájáról így vall a kollektíva vezetője:

— Nem panaszkodhatok az emberekre — mondotta —, mindenki megállja a helyét. Pedig a nemrég átépített gurító üzembe helyezése ugyan csak nagy erőpróba volt valamennyiünknek. 1,20 méterrel magasabb mint a régi, a kocsik sokkal gyorsabban gurulnak, s az állást még az ősi csúcsforgalom is nehezítette. Szerencsés hatalmas szállítmányokat küld nap mint nap, s ha ehhez hozzászámítjuk a konzervgyár 24 óránként jövő 20—25, valamint az almatároló 10 vagonját, elképzelhető, hogy keményen kell dolgozni.

Szorgalmas emberek

— Kaptak-e az emberek előzetes eligazítást?

— Enélkül nem is lehetett volna áttelni. Tíz napon keresztül szinte szájába rágtuk mindenkinek, mire ügyeljen. S a gondos felkészítésnek is köszönhető, hogy nem volt baleset, ami egyébként amúgy sem fordult elő 5 esztendeje.

— Kiket említené, mint legjobb brigádtagokat?

— Nehéz a választás, mert mint már mondtam, rendezés, szorgalmas ez a mi kollektívánk. De azért Horváth János tolatásvezető és Tóth III. Mihály sarus nevét meg kell említenem. Mindketten többszörös kiváló dolgozók — Horváth János már 20 esztendeje vasutas —, egyébként ő a szakszervezeti bizalmi —, s a munkáskadémia előadásait is szorgalmasan látogatják.

— Ha már erről esett szó: hogyan áll a brigád az önműveléssel?

— Úgy érzem, ez országosan probléma a vasutasok brigádvállalásaiban. Egyszerűen azért, mert a dolgozók legnagyobb része nem helyi lakos. Képtelenség a 20—25 kilométerrel bejáró, 12/24 fordulószolgálatot teljesítő, családostól embereket úgy összefogni, ahogyan azt elvben kellene. És ha ezt a körülményt vesszük alapul, már az is eredmény, hogy például a mi brigádunk a társadalmi munkán kívül — mely főként a kocsikból kiszórt rakományok eltakarításából, az állomás tisztán tartásából, virágosításából áll — 40 százaléka jár 3—4 hetente rendszeresen szakszervezeti oktatásra. A tagok kora átlagosan 35—40 év, így az iskolai továbbtanulást már nem lehet számunkra toltuk. Mindezt a VIII. általános iskolában végzik.

— Drobnyi elvtárs, úgy lá-

tom, a saját érdemeit elhallgatja — kapcsolódik beszélgetésünkbe Solomán Sándor, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — Így hát én mondom el, hogy ő bizony annál inkább élenjár nemcsak a munkában, de a tanulásban is. 1971 őszétől levelező tagozatos gimnazista, s már az első beszámoló is szép tanulmányi átlagot ért el. S hogy mi mindenre „ér még rá”: a területi bizottság tagja, az állomási műhelybizottság munkavédelmi felelőse, és a vasutas-szakszervezet kongresszusán is ő volt a küldöttünk. Eletténe a felét töltötte el már a vasútnál; négyeszes kiváló dolgozó, miniszteri dicséret tulajdonosa.

Szereteti a vasutat

— Mondotta Drobnyi Miklós. — Pedig itt gond akad elég. Nagyon is bővítésre szorulna már ez a csomópont. Ha csak azt vesszük, hogy Záhonyc, a legnagyobb szárazföldi kikötőt is mi szolgáljuk ki. Elgondolható, hogy milyen nehéz és felelős feladat az induló vonatokat pontos időre összeállítani.

— A keresetük?

— Nem panaszkodhatunk. 1970 utolsó negyedében szépen kaptunk jutalmat, illetőleg prémiumot. Jól jött a pénz, nem kellett „üres zsebbel” karácsonyozni.

L. Simon Zsuzsa

Megszűnt a kettős irányítás

Az egység eddig azért hiányzott, mert a kórházakat, az egészségügyi intézeteket, intézményeket a Vasúti Főosztály két különböző osztálya, a rendelőintézeteket, a gyógyházakat és egyéb egészségügyi szerveket pedig a főosztályi felügyelet alá tartozóktól elkülönítve a vasútigazgatóságok I. osztályai irányították. Az utasítás ezt a kettősséget megszüntette és elrendelte a Vasútegészségügyi Igazgatóság megalakítását, a vasútigazgatóságok székhelyén pedig a területi egészségügyi feladatok ellátására MÁV Területi Egészségügyi Központ megszervezését, a Vasútegészségügyi Igazgatóság közvetlen irányításával.

A Vasútegészségügyi Igazgatóság 1972. január elsejével megkezdte munkáját és mint a MÁV egészségügyi csúcshozza, végrehajtási utasítások kiadásával lát hozzá feladatainak megvalósításához.

Az átszervezett, egységes vasútegészségügyi szolgálat munkájának — amint dr. Tari Endre, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője elmondotta — előtérbe helyezi az egészségkárosodások megelőzésének feladatát, abból az alapelvből kiindulva, hogy a vasútegészségügyi szolgálat tulajdonképpen üzemegészségügyi szolgálat, amely a megelőzést célozza.

Az orvostudomány betegségmegelőző szemléletén alapuló, új, egységes vasútegészségügyi szervezet lehetővé teszi, hogy a vasutasok, nyugdíjasok és családtagjaik, tehát a vasutasok szakszervezete társada-

lombiztosítási osztályának tagjai — összesen 700—720 ezer biztosított — a lehető legjobb körülmények között megkapják a legmagasabb színvonalú ellátást, a kórháztól kezdve az alapellátásig.

Területi ellátás

Ez azonban egyelőre csak lehetőség, ami előtt a vezérigazgatói utasítás megnyitotta az utat. Egyik feladat a vasúti üzemi orvosok továbbképzése. A továbbképzés célja az: ezek az orvosok a vasútüzemben élve ismerjék a dolgozók munkakörülményeit, munkakörülményeit, pontosan lássák az egyes szolgálati helyek speciális egészségügyi feladatait, és képesek legyenek végre is hajtani őket, hogy minden vasutas a lehető legegészségesebben láthassa el munkáját. Szükség van rá, hogy a rendelőintézeti szakorvosok is ismerjék a vasúti üzem egészségügyi kérdéseit, és ezeknek az ismereteknek birtokában konzultatív szakmai segítséget nyújthassanak a vasúti üzemorvosoknak. Ezt a célt szolgálja a rendelőintézet, mint bázisra épített területi ellátást elv. Ezért nélkülözhetetlen a MÁV Területi Egészségügyi Központok és a vasútigazgatóságok közötti szoros kapcsolat, aminek lehetőségét az utasítás szintén megteremtette.

A hat igazgatóság területén a kórházakra, mint fekvőbeteg-intézetekre hárul a szakmai munka vezetése. Többek között azért is, mert a kórházi osztályok képezik tovább a vasútorvosokat. A kórházi

A HÁRMAS JELSZÓ MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÚTJÁN...

Brigádfővezetők tanácskozása a szombathelyi járműjavítóban

A szocialista brigádmunkalombnak a szombathelyi járműjavítóban is már tizenkét éves múltja van. A brigádfővezetők legutóbb megtartott tanácskozása számba vette a mozgalom eddigi eredményeit és meghatározta a további feladatokat.

Ami a számszerűségeket illeti: az üzem 50 szocialista brigádjába 514 tag tartozik. Ez a létszám az előbbi évekhez képest csökkenést mutat, de azért, mert nagyobbak a követelmények, s azokkal nem minden közösség tudott lépést tar-

tani. A termelés, a gazdasági munka fokozására irányuló vállalkozásokkal nincs különösebb probléma, főként ott, ahol a munkahelyi vezetők konkrétan meghatározzák a gazdasági célkitűzéseket. A politikai képzettség fejlesztését is jól szolgálják a párt-, a szakszervezet és a KISZ tanfolyamok, szemináriumok. A brigádtagok nagy többsége ebben az oktatási évben is jelentkezett politikai iskolára, marxista középiskolára vagy marxista-leninista esti egyetemre. Megállapítható azonban az is, hogy az általános műveltség megszerzésére irányuló törekvés

csökkent az utóbbi időben. A szakképzettség növelését is inkább csak a 40 évesnél fiatalabb brigádtagok tűzik ki célul. Közülük elég szép számmal tanulnak a szakközépiskola esti tagozatán, sőt a különböző főiskolákon is.

A brigádfővezetők tanácskozása főbb feladatként a következőket határozta meg: A műszaki vezetők az eddigieknél nagyobb felelősséggel és körültekintéssel foglalkozzanak a brigádokkal, és érvényesítsék jobban az 1971/1972. MT—SZOT együttes határozatát. A szocialista brigádok pedig legyenek igényesebbek önmagukkal szemben vállalásuk megtételénél, illetve azok teljesítésénél. Tegyék rendszeresebbé és hatékonyabbá a bri-

gádtervezeteket, s ne hanyagolják el a brigádnapló vezetését.

A felszólalások közben szinte példaként hangzott el a Koppány Károly által vezetett KISZ ifjúsági szocialista brigád neve. Ez a brigád tavaly nyerte el az aranykoszorús brigád címet, s vállalásait a brigád maradtalanul teljesítette. A brigád tagjai 1971-ben öt újítást adtak be, ezenkívül három brigádot a vasútegészségi szakközépiskola hallgatója, egy brigádot ivhégyező tanfolyamra jár, egy másik a marxista esti egyetemet végzi, ismét más marxista középiskolában tanul, harman pedig alapfokú politikai tanfolyamot végeznek. A brigádtagok közül nyolcan töltöttek be különféle társadalmi tisztviselői, és valamennyien szocialista szerződéses alapon vesznek részt a Derkovits telepi bölcsőde karbantartási munkáiban, játékok, tornaszerek és egyéb felszerelési tárgyak készítésében. A brigádban dolgozott vietnami munkásokkal leveleznek, részükre ajándéksomagot küldtek. Az ifjúsági brigád kulturális vállalásainak teljesítése is példamutató.

A szombathelyi járműjavítóban Koppány Károlyt, Janzsó Lajost és Darázs Károlyt választották küldötté a vasúti szocialista brigádfővezetőinek III. országos tanácskozására.

Boros Zoltán

A szocialista brigádok legyenek a munkahelyi közvélemény formálói

A szegedi pályafenntartási főnökségnél 37 szocialista brigádban 353 vasutas dolgozik. Munkájukról, elért eredményeiről és további feladataikról készítettek számvetést legutóbb a brigádok vezetői.

Tanácskozásuk vitaindító előadásában Gulácsy Antal, a főnökség vezetője emlékeztetett arra, hogy a vasútnál 1959-ben a makói XVI-os pályamesteri szakasz dolgozói indították el a szocialista brigádmozgalmat, s felhívásukhoz csatlakoztak az igazgatóság más szolgálati helyeinek dolgozói is. Ennek ellenére, jelenleg egyetlen arany fokozattal

kütiített szocialista brigád sincs a pályafenntartási főnökség területén. Az ezüstkoszorút is mindössze két brigád nyerte el 1971-ben. Ezek a brigádok 7500, a bronzfokozatot elnyert brigádok pedig 20 400 forintot kaptak a kitüntetéshez. Ha a közösségek teljesítenek a vállalásaikat, az elért eredményektől függően a jutalmak összege és a kitüntetések száma tovább növekedhet 1972-ben. Ehhez arra is szükség van, hogy a szocialista brigádok váljanak még inkább a munkahelyi közvélemény formálói, s mutassanak példát a gazdasági és a politikai munkában. Sziládi Sándor



Pápai Imre brigádfővezető

A vasútnál a legkisebb sarszít viselő ember munkájától is életék, milliós értékek sorsa függ. Itt mindenkire szükség van, ezért, ha valaki hiányzik, rögtön hiba csúszhat a munka gépezetében. Mi történik mégis, ha egyik-másik vasutas hirtelen kidől a sorból? Honnan rángatnak elő gyorsan egy-egy helyettesít?

Székesfehérvár állomáson megoldották a problémát. Létréhozták — alapos választással, mérlegre téve a személyek megbízhatóságát — egy brigádot, amelynek tagjai ott és akkor lépnek szolgálatba, ahol és amikor arra éppen szükség van. Ez a tartalékosokból álló szocialista brigád Bebrits Lajos nevét viseli.

Képzett vasutasok

A hat brigádtag nevének felsorolásából is látszik, milyen sokféle képzettségű vasutasok vállalkoztak arra a

TARTALÉKOSOK

Bebrits Lajos nevét viseli a fehérvári „mindenes” brigád

beosztásra, amely a hivatás legnagyobb áldozataival jár. A brigád vezetője Pápai Imre felügyelő. Tagjai: Kenedi Gusztáv, Kósa István és Halász Mihály segédellenőr, Sasfalvi Béla ellenőr, Mészáros Géza főintéző. A brigád védnöke és szakmai ügyekben segítője, tanácsadója: Kovács Lajos felügyelő.

Pápai Imre kalauzolásával sikerült találkoznom a brigád tagjaival, kivéve Kósa Istvánt, aki hajnalban tette le a szolgálatot. Kenedi Gusztávot a rendelkező forgalmi szolgálattevő posztján találtuk. Sasfalvi Béla, a III-as toronyban készítette az érkező vonatok bejáratát. Mészáros Géza a felvételi épület forgalmi irodájában tevékenykedett, Halász Mihály a tolatástól került elő csuromvizesen, mert éppen zuhogott az eső.

Mindig készenlétben

Szolgálatban vasutással beszélgetni nem könnyű, főként ott, ahol egy fél pernyi kiesés is elterelheti a figyelmet a munkájáról, és máris baleset lehet a következménye. Eppen ezért egy-egy barátságos beszélgetés, pár szó után, a brigád-

vezető Kovács Lajos szobájába invitált. A patrónus így kezdte szavait:

— A Bebrits Lajos brigád 1971. áprilisában alakult, de tagjai régi vasutasok, s nem egy közülük már korábban is szocialista brigádba tartozott. Pápai Imre például, aki több mint három évtizede viseli az egyenruhát, az arany törzsgárdajelvény tulajdonosa. A brigád tagjait ezenkívül széles körű szaktudás jellemzi, hiszen bármelyiküket beosztatjuk forgalmi szolgálattevőnek, tervfelügyelőnek, váltókezelőnek, illetve váltóőrnek, sorompóőrnek, távirásznak, kocsifelőrnek, átmenesítőnek. Valamennyi beosztás: kulcsfontosságú poszt a forgalomnál. Eppen a napokban fordult elő, hogy Kenedi Gusztáv, aki másfél évtizede van a vasútnál, az egyik éjjel rendelkező forgalmi szolgálattevő volt, de hat óra elteltével berendeltük váltókezelőnek, mert ott volt rá szükség. Ilyen rendkívüli eset elég gyakran előfordul...

— Az állandó készenlét tehát azt sem engedi meg, hogy valaki szabad idejében a pohár fenekére nézzen?

— Bizony, nem! A brigád tagjai valamennyien nagyon kiegyensúlyozott életet élnek,

nemcsak munkájukkal, hanem magánéletükkel is példát mutatnak.

Ki lehet a brigád tagja?

— Ki dönt abban, hogy ki lehet a brigád tagja?

— A szolgálati főnökség választja ki a legalkalmasabb dolgozókat. Erre a beosztásra ugyanis évekig kell nevelni az embereket, már csak azért is, mert itt mindent kell tudni, ismerni. Jelenleg a létszám bővítésére szükség lenne, de — sajnos — egyelőre nincs biztosítva az utánpótlás.

A Bebrits Lajos tartalékos szocialista brigád naplójába bejegyzett vállalásban többek között olyan pont is szerepel, hogy a brigád tagjai — ezek az „öreg” vasutasok, akik tíz, húsz vagy éppen harminc éve teljesítenek szolgálatot — a félévénként kötelező szakvonal vizsgáztatásokon 4-esnél gyengébb osztályzatot nem szereznek.

E sorok írója jól tudja, hogy minden vasutas — legyen bár a legalacsonyabb beosztásban is — a szaktudományok egészében bő tártát hordozza magában. De volt alkalma meggyőződnie arról is, hogy a Bebrits Lajos brigád tagjainak fejében az általában kötelező szaktudás sokszorosra van. És talán vasutas szívük is lelkesebben dobog, mert bizony az aranycsillagos tisztnek sem esik le a gyűrű az ujjáról, ha a szükség úgy kívánja, hogy be kell állnia váltóőrnek vagy sorompóőrnek.

Vállalták, teljesítik — és ez elismerésre méltó dolog...

Balogh József

„AKKOR VAGYOK BOLDOG, HA FOROG A KERÉK”

Beszélgetés egy villanymozdony-vezetővel



Medve László vezetés közben
(MTI Foto Barok Péter felv.)

Sok emlékezetes karácsonyt megért már Medve László, a többi között az 1948. évi, amikor pontosan ünnep szombatján, éjfélkor érkezett haza hadifogságból családja körébe. Felejthetetlenül szép karácsony volt. De egyre sem emlékszik, amikor az ünnep mindkét napját otthon töltötte volna.

— Ilyen a mozdonyvezető élete — mondja. — A mi fajtánkbeli masinista népség annyira megszokta már ezt, hogy magától értetődőnek tartja. Így vagyok magam is. Nagyon szeretem az otthonomat, de a mozdony is otthonom. Szeretek utazni, pedig már húsz éve szakadatlanul csinálom. Akkor vagyok boldog, ha forog a kerék.

Szolgálati beosztás szerint

Csendesen, egyszerűen, szinte hangsúlytalanul ejti a szavakat, de éppen ez a hangsúlytalanság az nyomatékokat mondatainak.

— Most itthon volt a párom karácsony estéjén — kapcsolódik a beszélgetésbe Medvének. — De, reggel már ment a Tokajjal Nyíregyházára, este jött meg a Szabolccsal. Karácsony másnapján újra szolgálat: személyi Nyíregyházára. Így megy napról-napra, hétről-hétre, évről-évre.

— A feleség is megszokta ezt? — kérdezzük Medvének. — Nekem ez már természetes. Ebbe születtem, amióta eszemet tudom, mindig ezt láttam. Az apám is szolgálati beosztás szerint élt.

Csak emlegetni kellett, s benyit a szobába az apa. Egyenes testtartásáról, jellegzetes, komoly arckifejezéséről, rövidre vágott, tömött bajuszáról, amelybe a sötét szálak még mindig tartják az egyensúlyt a színehagyottalkal, nem nehéz felismerni Borsi Jánost, az egykori hírneves, ferencvárosi kocsimestert, az ötvenes évek nagy színpadcsatáinak állandó főszereplőjét, több kitüntetés tulajdonosát. Hetvenhárom éves, már jó ideje nyugdíjas, de most is mozgékony. Csak beköszön, s már megy is hazulról, valami dolga akad.

Medve László Vámosgyörkön született 1920-ban, néhai Medve István ferencvárosi mozdonyfűtő négy gyermeke között a legidősebbként. Nagyapja, Medve István pályafutását előmunkás volt Vámosgyörkön. István öccse, jegyvizsgáló Hatvanban. Kisebbit öccse Béla, szintén vasutas volt, tételvizsgáló, amíg üzemi baleset következtében el nem költözött az élővilágból. Huga civilkorban él, a markazi térszék-elnök felesége.

Hiányos lenne a családi album, ha meg nem említenénk, hogy sógora, a Borsi-család másodszülöttje, mint fogalmazta kezdte Budapest—Pérencvárosban, majd esti egyetemen gépészmérnöki diplomát szerzett, s most a budapesti igazgatóságban dolgozik.

Medve László géplakatosnak tanult, s még kezében sem volt a segédlevél, beadta felvételi kérelmét a MÁV-hoz. Akkor, a háború előtti években, az úgynevezett külön-szerződéses fűtőházi alkalmazást is kérvényezni kellett és kegynek tekinthette bárki, ha felvettek. Az apja szerette protekcióval 1939-ben bekerült a ferencvárosi fűtőháza és járn kezdte a fűtő házimunkások „ranglétráját”: szerelt, pernyézt, kazánt mosott. Csalódottnak érezte magát, mert vágya, hogy mozdonyra kerülhessen, nehezen teljesülhetők látszott. Ott akarta hagyni a fűtőházat, de az apja nem engedte. „Sehova se! Itt maradsz! Eljön még a te idő.” — mondogatta erélyesen.

Egyelőre azonban csak a háború jött el s Medve Lászlót katonának vitték, éppen akkor, amikor kezdte megkedvelni a fűtőházat. Mert ekkor már műhelyben dolgozott, esztérgált, öntött, hegesztett, rézmunkát végzett.

Amikor hadifogság után negyvennyolcban hazakerült, a fűtőházban folytatta. A következő évben aztán csakugyan eljött „az ő ideje.”

mozdonyra került, fűtő lett. Szorgalmas volt, tanulékony és törekvő. Hamar levezigázott mozdonyvezetésből és 1951-ben 424-esével minden átmenet nélkül beleszólt a 2000 tonnás mozgalomba. Jött a 30—40 órás szolgálat, két éjszaka közben egy nappal, szinte megszakítás nélkül, túlsúlyos irányvonatokkal, rossz szerelőkkel...

„Tudtuk, miért csináljuk”

— De ez már a történelmi múlt, lezárult egyszer s mindenkorra, — mondja némi merengéssel. — Nehéz volt, de szép volt. Csináltuk, mert tudtuk, miért csináljuk. Azért, hogy majd később könnyebb, jobb legyen. Ez van most: elkezdődött a vasúton a könnyebb, és jobb időszak. Szavakkal el sem mondhatom a változást, ami például a mi szakmánkban a villamosítással, a dieselelvezéssel elkezdődött. Vértel mozdonyvezető mindig szerette gépét, gőzöt. De a villanymozdony! Az egészen más! Azt lehet csak igazán szeretni. Nem is magát a gépet, hanem a fejlődést, amit megtestesít. Ugrásszerű az előrehaladás, a nem is olyan távoli múlthoz képest, pedig még csak az elején tartunk...

— Nemrég nálunk a Keleti vonatfűtő főnökségnél is volt 260 órás szolgálat, de a főnökségnél a párt és a szakszervezet közreműködésével sikerült leosztani. Most 240 óra a legnagyobb igénybevétel, de úgy látszik, a modern technika elterjedése, általánossá válása mindinkább rövidíti a szolgálatot és mind több időt juttat pihenésre, tanulásra, szórakozásra.

Elsőrendű mozdonyvezető

Sok más is mond még Medve László a villanymozdonyvezető munkájáról, életéről, de amit saját munkájáról, eredményeiről kérdezzük, elhallgat. Azzal indokolja: nem lenne illómos. Érdeklődünk a főnökségen.

NÉHÁNY SOR

a betétfűzethez

Jöleső gondolatok ébredtek bennem, amikor megkaptam a Szeged állomásról részemre elküldött, 1972. évi utazási betétfűzetet, a következő szöveggel levél kíséretében:

„Kedves Nyugdíjasunk! Csakoltan megküldjük az új esztendőre érvényes szabadjegybetétfűzetet. Jó egészséget kívánunk, és kérjük: bármilyen problémájával forduljon hozzánk. Ügyeit szívesen intézzük. — Szeged állomás vezetői és dolgozói.”

A karácsonyi pesterzsébeti látogatás után fel is kerestük a Keleti vonatfűtő főnökséget s most közbelkötjük a Medve László portréjának felvételéhez kapott adatokat.

Villamosmozdonyvezetői működését még a Kandókon kezdte az ötvenes években. Amikor a főnökség megkapta az első szilícium-egyenirányítós gépeket, egyike volt azoknak, akiket rátertek mint elsőrendű mozdonyvezetőt. Gazdag tudása, gyakorlati nagymértékben hozzájárult az új gépek sikeres meghonosításához. Azóta a mellé besorozott gyakorlati vezetőket lettek. Ma is tanítja, segíti, patronálja a fiatalokat. Nyugodt, magabiztos ember, aki minden helyzetben feltalálja magát. Nemegyszer kapott jutalmat, dicsőretet vonali baleset-elhárításért. Háromszoros kiváló dolgozó. Ő szervezte meg az Alkotmány szocialista brigádját. A brigád minden társadalmi munkában „benne van”.

Egy tagja gimnáziumban, egy pedig a vasútépítészeti technikumban tanul tovább. A brigádvezetői körében, amilyen komoly ember szolgálatban, olyan jó kedélyű társaságban. Brigádjával együtt a főnökség minden megmozdulásában, ünnepségen, közös szórakozásban részt vesz.

Dadai János oktatótiszttal mondja: — Medve László jó példát mutat a fiataloknak az oktatáson való részvételben. Nagy dolognak kell lennie, ha ő valamiért igazoltan elmarad.

Mik a tervei?

Fejezzük be az arckép megrajzolását az erzsébeti otthonban megkezdett beszélgetéssel. Milyen várakozással néz az új esztendő elé egy villamosmozdony-vezető? Mik a tervei, vágyai Medve Lászlónak és feleségének?

— Szakmai kívánságaim — tudom — teljesülnek, mert tovább fejlődik a vasút. Többek közt folytatódik a villamosítás. Nem lenne rossz az sem, ha minél több központi for-

Azóta megtudtam, hogy nem kevesebb, mint 900 nyugdíjashoz, illetve vasutas özvegyéhez jutott el a kedves figyelmeséget, megbecsülést tanúsító levél. S beszélgettem azóta nyugdíjastársaimmal is — Lantos Jakabbal, özvegy Faragó Józsefnél és másokkal —, akik mind szóba hozták, milyen jólesett a néhány sor elolvasása. Nevükben is ezúton köszönöm a volt munkatársak együttérzését, az ismételt nyilvánított segítőkészséget. Sziládi Sándor

galomirányítású szakasz épülne, s tovább növelhetnénk az átbocsátóképességet, a vonat menetességét, a közlekedés biztonságát.

— Ami a családi vonatkozású kívánságokat illeti, szeretném például, ha gimnáziumi érettségi előtt álló, jó előmenetelű kislányom a középiskola elvégzése után továbbtanulna. Igazgatója behívott és közölte velem, hogy Marikát egyetemi továbbtanulásra javasolja. De az istennek se akar az a gyerek tovább tanulni, pedig lenne hozzá esze. Azt mondja, elmegy dolgozni, mint az osztálytársai általában. Azt sem bánom, ha a vasúthoz húzna, és a családi hagyományt folytatná az egyetem elvégzése után, ha már a bátyja más szakmát választott.

Ijább Medve László acélszerkezeti technikus a Hajtómű és Felvonógyárban, jelenleg katonaejét tölti Miskolcon.

Még egy hő vágya van a Medve-családnak: lakás. Szívesen látott „lakók” ugyan Borsi János házában, szeretnek is itt lakni, de nem tekintik végleges megoldásnak. Kétszoba-konyhás lakrésztük ugyanis kétféle van: a hálószoba a felső épületben, a nappali 20 méternyel távolabb, a kertvégi öreg alsó épületben. Kényelmetlen is, meg szűkös is már ez a kétféle osztott lakás, most, hogy a gyerekek felnőttek. Medve László benyújtotta lakásigénylést kérelmét a budapesti igazgatóságon, hiszen Erzsébeten és másutt is épülnek vasutas lakások. Tóth János igazgató meg is ígerte nekik a lakáskiutalást.

Kívánjuk Medvéeknek, hogy megkapják.

Szász Ferenc

Rekord az áruszállításban

A vasút elérte az 1975-re tervezett szintet

(Folytatás az 1. oldalról.)

rán a pénzügyi előirányzat a valós helyzetnek megfelelően. A beruházások megfelelő műszaki-gazdasági előkészítése mellett most az a legfontosabb feladatunk, hogy a rendelkezésünkre álló pénzügyi keretektől elsődlegesen a folyamatban levő beruházások kivitelezését gyorsítsuk, és új beruházásokat csak igen indokolt esetekben — szociális, munkavédelmi, a vasúttól való biztonságát fokozó okokból — indítsunk.

1971. évi munkánk értékelése nem lenne teljes, ha megfeledeznénk a becsületet, munkáját szerető vasutas dolgozókról. Szükséges ezt annál is inkább hangsúlyozni, mert emberközpontú politika, a dolgozó emberek megbecsülése, a dolgozó emberek biztonságát és a kötelesek teljesítése nélkül nincs előrehaladás!

6 százalékkal nőtt a bérszínvonal

Negyedik ötéves tervünk első évére számoltunk azzal, hogy 3,6—4 százalékkal nőveljük a vasutasok bérszínvonalát. Egy év eltelté után elmondhatjuk, hogy a vállalt célkitűzést teljesítettük. A vasutas dolgozók bérszínvonalát ugyanis az elmúlt évben átlagosan 6 százalékkal emelkedett, jóllehet e növekedés tartalmazza a hiányzó munkakör pótlásának érdekében végzett többletmunkát, a nem kívánatos túlórázatást. A vasút munkaerő-helyzetét napjainkban a stabilizáció jellemzi. Az előregedés jeleit mutató munkaerő-állomány felirratása azonban megköveteli: — a tervfeladatok ellátásá-

hoz szükséges munkaerő biztosítását;

— a vasúti munka szépségeinek népszerűsítését, a vasút vonzóvá tételét a fiatalok előtt;

— a női munkaerő létszámának növelését;

— a műszaki fejlesztés termelékenység-növelő hatásának biztosítását az adminisztratív munkakörökben is;

— a dolgozók munkakörülményeinek, szociális ellátottságának javítását;

— a dolgozók egyenletes terhelésének biztosítását;

— igazságos bérrendszert, valamint hatékony erkölcsi és anyagi ösztönzők alkalmazását.

A további feladatok felsorolása nélkül is levonhatjuk azt a következtetést, hogy a munkaerő-gazdálkodás hatékonyságának fokozása — minden szinten — elsősorban a vezetői feladatok, igényelve a párt- és szakszervezeti szervek támogatását.

Dr. Holló Lajos,
az 1. szakosztály vezetője

Újítók versenye Szombathelyen

A szombathelyi járműjavítóban az újítók csaknem egymillió forint megtakarításával tették gazdaságosabbá, eredményesebbé az üzem múlt évi munkáját.

Az 1971-ben leginkább kitűnt 59 újító között 41000 forint jutalmat osztott ki a járműjavító vezetősége az év végi értékeléskor rendezett házi ünnepségen. Ugyanakkor kihirdették az 1972. évi újítóverseny feltételeit is.

A MÁV Magasépítési Főnökségnél:

Nincs többé fagyszabadság

Szentesi Sándor szavai a múltat idézik:

— Tizenötöt éve vagyok függetlenít szb-titkár a MÁV Magasépítési Főnökségnél, de mondom: a téltől mindig féltünk, mert amikor ki kellett adni az embereknek a fagyszabadságot, és ideálltak élém, hogy „mi lesz a családdal?”, nehéz volt felelni a kérdésre. Nyolcvan forintból bizony még kenyérre, tüzelőre sem jutott. Persze, megpróbáltunk mi sok mindent, hogy segíthessünk rajtuk. Egyszerre csak két hétre küldtük haza az egyik csoportot, utána két hétre a másikat, de aki tehette, végleg elment máshová, felcseregni a bizonytalan a biztossal... És igazuk is volt. Még jobban fáj, hogy közben jó néhány nagyon rendes, becsületes, vezető beosztású dolgozó is itt hagyott bennünket. Azt mondták: megkapjuk ugyan a fizetésünket, de nem tudunk érte mit tenni. Munka nélkül nem volt kéjük felvenni a pénzt, visszavall azután kezdettük ismét az emberek toborzását...

Ma már télen is egészen más a helyzet a magasépítési főnökségen. Ennek elmondása közben Papp Ernő főmérnök vette át a szót a szakszervezeti bizottság titkáráról:

— Az épületeknél a belső munkához fűtet, a dolgozóknak meleg ételt, védőtálat, ruhát kell biztosítani. Jelenleg három Haetting-kályhánk van — mondja az szb-titkár. — Ezenkívül az ágyukályhák száma tizenöt. Olajkályhából szintén rendelkezünk jó néhányval, s van egy 125000 kalóriás termogenerátorunk is. Beszereltük továbbá 3500 négyzetméter nádpallót, ponyvát, műanyagóliákat, szállítható kokszosarakat, s természetesen a kellő mennyiségű tüzelőanyag sem hiányzik. Bár nem egész szabályos, a hűvös, széljárta területeken — mint például a komáromi Dunaparton — akkor is adjuk a védőtálat, ha nem egészen süllyedt négy fok alá a hőmérséklet. A legfőbb kincs: a dolgozók egészsége.

A gondoskodás eredményeként 500—600 embert sikerült

kat, s úgy ítémezzük azokat, hogy az összes épület októberre, de legkésőbb novemberre tető alá kerüljön. Így a belső munkálatok mind telre maradnak, vagyis fedett munkaterületen tudunk biztosítani embereinknek.

A főmérnök elmondta azt is, hogy a tervek összeállítását, az építési programot nemcsak a minisztériummal és a vasúti főosztályal egyeztetik, hanem az építészekkel is. Ők pedig az egyeztető tárgyalás előtt mindent megbeszélnek a műhelybizottsági titkárokkal, brigádvezetőkkel, pártbizalmiakkal. Az első lépést lezáró műszaki konferencián születik meg azután a döntés arról, hogy az építészektől munkaterületén hol kerül sor teljesítésre. A döntéssel párhuzamosan tartják meg az üzemi szemléket, amelyeken dr. Pálmai István, a főnökség vezetője is személyesen részt vesz. Szükség van a gondos körültekintésre, mert a teljesítés sok ezer forintot emészt fel.

A legfőbb kincs

— Az épületeknél a belső munkához fűtet, a dolgozóknak meleg ételt, védőtálat, ruhát kell biztosítani. Jelenleg három Haetting-kályhánk van — mondja az szb-titkár. — Ezenkívül az ágyukályhák száma tizenöt. Olajkályhából szintén rendelkezünk jó néhányval, s van egy 125000 kalóriás termogenerátorunk is. Beszereltük továbbá 3500 négyzetméter nádpallót, ponyvát, műanyagóliákat, szállítható kokszosarakat, s természetesen a kellő mennyiségű tüzelőanyag sem hiányzik. Bár nem egész szabályos, a hűvös, széljárta területeken — mint például a komáromi Dunaparton — akkor is adjuk a védőtálat, ha nem egészen süllyedt négy fok alá a hőmérséklet. A legfőbb kincs: a dolgozók egészsége.

A gondoskodás eredményeként 500—600 embert sikerült

megtartani, „átmenteni” a nyárra. A téli munkalehetőség megteremtéséből adódóan pedig évi átlagban 3—10 millió forinttal nőtt a termelési érték a főnökségen, a „fagyszabadság” esztendő termeléséhez viszonyítva.

— Tavasszal már stabil, jól szervezett munkagárdával indulhatunk az újabb és újabb feladatoknak — szól ismét a főmérnök. — Van munka, így előfordul, hogy az építőipar más vállalataitól hozzánk szegődnek át az emberek, és meg is maradnak nálunk. De túllünk most már csak azok mennek télen szabadságra, akik kerik, mert disznót vágnak, vagy egyéb okok folytán kedvelik a téli pihenést...

Így könnyebb szót érteni

Azért a tél csak tél marad, és soha nem lehet tudni, mikor állítja rendkívüli feladatok elé a vasutasokat. Olyankor mégiscsak ki kell segíteni a pályamesteri szakásokat, illetve az állomásokat, rendező pályaudvarokat.

— Ez a legtermészetesebb — mondja az szb-titkár. — Nagy havazás, rendkívüli időjárás esetén még a hivatalokból is kimennek hőmunkára az emberek. Ezt a mi munkásaink is szívesen megteszik, de nem kényszerűségből, vagyis nem azért, mert úgysem tudnának mást csinálni. Mennek, mert a helyzet úgy kívánja, és bizonyítják, hogy rajtuk mindenkor lehet számítani. Már az idej télen is volt rá példa, hogy egész brigádokat helyeztünk át, és teljesítették is a rájuk bízott, előre megbeszélte feladatot. Mi több: még a műhelybizottsági titkár és az építészeti is elment önként a brigádjá után. A főnökség vezetősége részéről tanúsított gondoskodás magával hozta, hogy könnyebben tudunk egymással szót érteni...

Rácz Judit

Jól dolgozni gazdaságosan is lehet SZÜKSÉG VAN-E gőzmozdonyos újításokra?

— vallják a Keleti Villamos Fenntartási Főnökség dolgozói

Jól dolgozik, rekordszállítást ért el a vasút. Csak az a baj, hogy drágán, egyre növekvő önköltséggel végzi feladatát. Ilyen örülmenyek között különös figyelmet érdemelnek azok a főnökségek, szolgálati helyek, amelyek képesek voltak javítani munkájuk gazdaságosságát. Közéjük tartozik a MÁV Keleti Villamos Fenntartási Főnökség, amelynek alig 260 dolgozója átlagosan 200-400 ezer forintos pénzügyi, gazdasági megtakarítást ér el minden esztendőben, a növekvő feladatok, feszített tervek ellenére is. Mindez a szocialista brigádok vállalásai, nem különben a munkabrigádok helytállása nyomán jött létre.

is. Emellett tevékenyen közreműködik a főnökség a legújabb, győri gyártmányú és főjavított személykocsik fűtési és világítási berendezéseinek műszaki átvételében is.

Gyorsan, olcsóbban!

— Legbúszkébbek műszerműhelyünkre vagyunk — halljuk a főnökségen. — Nem vitás, hogy nálunk mindenki munkája rangos, és megbecsülést élvez, de az erősáramú villamos műszerek javításával, hitelesítésével foglalkozók munkájának különösen nagy értéket ad, hogy nemcsak a MÁV igényeit elégíti ki ez a tevékenységünk.

forintos megtakarításáért a kivitelezés vezetőjét és a beosztott dolgozókat dicséretben részesítjük. Ajánljuk, hogy a budapesti vasútigazgatóság a többi kivitelezőnek tapasztalatsere során példaképpen mutassa be az itt készített és átadott villamosberendezést.

Bizony, ma még ritka az effajta bejegyzés a beruházások átadásánál. A végzett munka értékét külön növeli, hogy ennél nem is ösztönzöttek senkit prémiumokkal vagy egyéb anyagi ígéretésekkel, bár a felettes szervek ezt éppen megtehették volna. Mindenesetre, a főnökség dolgozói akkor is, azóta is méltóképpen viszáztak hivatásukat, kötelességételjesítésből. A telkeknek, az elért eredményeknek mégiscsak ez lehet az egyik legfontosabb titka.

Kovács Gy. János

A résztvevő vontatási főnökség létszámába tartozó Hollósi Károly esztendőszülinyi ünnepségen, december 6-án újítási javaslatot nyújtott be a 275. és 376. sorozatú mozdonyok kenőprés-meghajtásának módosítására.

A javaslat lényege, hogy a jelenleg alkalmazott gömbcsuklós persely helyett kétsoros, ünbeállós golyóscsapágot alkalmazzanak. Részletesen leírja javaslatában, hogy az átalakítást miként kell elvégezni. A változtatást az indokolja, hogy a gömbcsuklós javításhoz a vontatási műhelynek nincs meg a megfelelő adottsága és másfél havonként kell felújítani vezetni. A javaslat szerint az első évben — Veszton üzemelő mozdonyokkal számolva — 5574 forint, míg a további években, amikor már

esztendőszülinyi ünnepségen, december 6-án újítási javaslatot nyújtott be a 275. és 376. sorozatú mozdonyok kenőprés-meghajtásának módosítására.

Jelentést kértek

A szegedi igazgatóság IV. osztálya 1968. november 23-án mint szerkezeti módosítást elfogadási javaslattal felterjesztette a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti szakosztályához. Az A. mozdonyosztályi osztály fél év múlva, 1969. május 2-án kelt 125 658/1968. sz. rendeletével május 16-ig jelentést kért az igazgatóságok IV. osztályától, hogy az állagukba tartozó 275. és 376. sorozatú mozdonyok kenőprés hajtóművének futótengelyre szerelt gömbcsuklós csapágya átlagosan mennyi ideig üzemeltethető javítás nélkül.

A IV. osztályok jelentéseinek tanúsága szerint a szegedi igazgatóságnál 1-1,5, a debreceninél 3, míg a többi igazgatóságnál általában 6 havonként szükséges a gömbcsuklók újítása.

1970 májusában részlegvizsga alkalmával a 275-016 psz. mozdonyon az átalakítást elvégezte és azóta hibátlanul működik. A szegedi igazgatóság IV. osztálya 1971. január 14-én jelentette az átalakítást és az üzemelés tapasztalatait.

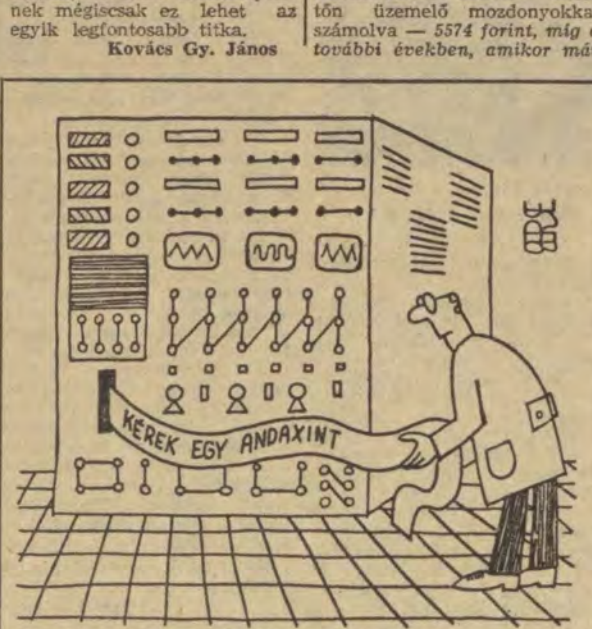
Ez a jelentés háromnegyed évig pihent a 7. szakosztályon majd szeptember 27-én 101 675/1971. sz. alatt a szakosztály vezetője a javaslatot elutasította, mert az nem időszzerű, mivel ezeknek a mozdonytípusoknak a leselejtezése folyamatban van. (A selejtezés befejezésének határideje 1974. december 31.)

A miskolci igazgatóság jelentésében felvetette, hogy a 324. és 424. sorozatú mozdonyokon is hasonló megoldást alkalmazzanak és ezek felújítása is 6 havonként szükséges. Ez azt jelenti, hogy a javaslat alkalmazási területe szélesedik, mert több mozdonytípusnál is szükséges lenne ez az átalakítás.

Ha csak rajtuk múlna...

A főnökség hat fenntartási szakasza a budapesti vasútigazgatóság vonalhálózatán — százhetven állomásán, rendező pályaudvarán — csaknem 4000 külső téri és több mint 20 000 belső téri villamos világítótűt üzemeltetését, karbantartását és javítását végzi. Ez önmagában is gondos, jól szervezett munkát követel, ám a főnökségre háruló feladatoknak ez mégis csak a kisebb részét képezi.

Rendszeresen vállalják — a MÁV szükségletein felül — százharmincöt, vasúton kívüli ipari vállalat számára a kis feszültségű fázisnövelő kondenzátorok főjavítását. Ezek a kondenzátorok lényeges szerepet játszanak abban, hogy a hálózatok meddő energiája csökkenjen, s ehhez kevesebb, drága berendezést alkalmazzanak. A főnökség dolgozói által készített, illetve javított fázisnövelő kondenzátorok az utóbbi tíz évben 44 840 kilowatt amper reaktív fázisjavító teljesítményt juttattak a vezetékrendszerbe. E kondenzátorok hiányában azonos energiaterhelésű vezeték leadásához a hálózatot 35 darab, egyenként 1200 kilowatt amper teljesítményű transzformátort kellett volna építeni. Csak a MÁV-nak 14 millió forintot beruházásába kerültek volna az említett berendezések.



Hó vége a MÁV Adatfeldolgozó Főnökségen (Gerse László rajza)

— Igen, feladatkörükbe tartozik a kiterjedt igazgatóság területén lévő kocsiemelők, kerékpársüllyesztők, daruk, esztergapedatok és kompresszorok villamos berendezéseinek, illetve motorikus részeinek karbantartása és javítása is — mondja K. Molnár Péter, a főnökség vezetője, majd így folytatja a felsorolást: — búvárszivattyú részlegünk foglalkozik az egész vasút, kivéve a debreceni igazgatóság vontatási szolgálatának vizelátásához szükséges szivattyúk javításával, karbantartásával. A kis létszámú brigád — több mint 600 motorszivattyú egység szorgos, megbízható üzemeltetője, karbantartója. Nem véletlen, hogy a brigád tagjai úgy ismerik az országot, mint más emberek a szülőfaluikat.

A főnökség tevékenységének gazdaságosságát több, más tényező is bizonyítja. A személykocsik fűtési biztosítékainak javítása, felújítása például 50 százalékkal kevesebbe kerül, mintha ugyanezt a munkát külső vállalat végezné el. Vagy a nemrég meghonosított szakma' képviselői — a főnökség hat üvegechnikusa — több mint 700 állomási neon-felírat karbantartását, javítását végzik igen gazdaságosan, mégpedig a külső vállalatoknál kialakult költség-szint 50-55 százaléknál.

Négy és fél évtized a vasút szolgálatában

Több mint száz éve szolgálja a vasutat Békéscsabán a Mézes család. Ennek egyik tagja, Mézes Pál, a szertárfőnökség vezetője, 44 évi szolgálat után nemrég vonult nyugdíjba. Édesapja és a nagypapa is vasutas volt. Fia szintén az lett: a vontatási főnökség dolgozója, s ő sem méltatlan a derék ősökhez.

Matkó József, a debreceni vasútigazgatóság forgalmi osztályának kiváló dolgozója 42 évi szorgos munka után kezdte meg pihenését — közölte Kecskés Gábor. — Sokáig fizikai munkaként dolgozott, s 1947-ben került az igazgatóságra. Egyszerűséggel, kommunistaéhoz méltó segítőkészségével érdemelte ki munkatársai megbecsülését. Gondos családapa: nyolc gyermeket nevelt fel nagy szeretettel, akik méltán lehetnek büszkéik édesapjukra.

Ma még ritkaság?

A főnökség vezetőinek és dolgozóinak munkáját dicséret többek között az a bizottsági jegyzőkönyv, amelyet Tatabánya-alsó állomás térvilágítási beruházási munkáinak átadásakor készítettek. „Megállapítottuk — írja a bizottság —, hogy a kivitelezés minősége kiváló és a műszakilag szakadós színvonalat jóval meghaladja. A nagyszerű munka maradéktalanul és határidő előtti elvégzéséért, a beruházási összeg több mint 30 000

nuó dolgozójával együtt. Valastyán János 40 esztendő, Dudás Mihály és Csairol János huszat dolgozott a vasútnál Mézes Pál irányításával. Azt mondták: nehéz, de érdekes munkában gazdag éveket hagytak maguk mögött.

Boldizsár Gyula

Hibátlanul működik

Ezek után 1969. október 2-án utasították a szegedi igazgatóság IV. osztályát, hogy az újított közreműködésével újabb mozdonyon végezzék el az átalakítást, és 3 havi üzem után jelentést kértek, hogy az elhasználódást a helyszínen megvizsgálhassák.

A résztvevő vontatási főnökség

Olyan gazdagok vagyunk?

A külszolgálati főnökség dolgozói tehát látják az üzemelésben mutatkozó problémákat, nehézségeket és gondolkodnak, hogy hogyan lehetne ezeket javítani, de az ilyen ügyintézés a legjobb szándékú emberekben is visszafojtja a kezdeményezést.

1968 novemberétől vajon hány mozdony kenőprés-meghajtó gömbcsuklójavítást végeztek a hathavi javításokon és hányat fognak még elvégezni, amíg a gőzmozdonyokat leselejtezik? Egy mozdonyon egy évben — a résztvevő adatok alapján — közel 500 forint a megtakarítás. Ha 25 ilyen mozdony üzemel, akkor 12 500, ha 50, akkor 25 000 forint az évi megtakarítás. A nagy számok tükrében ez valóban nem nagy összeg, de úgy véljük, amit lehet, helyes volna megtakarítani még akkor is, ha folyamatosan leselejtezik a gőzmozdonyokat. De amíg üzemelnek, a gazdaságosság érdekében szükséges és lehetséges átalakításuk. Vagy olyan gazdagok vagyunk, hogy a több tízezer forint megtakarítás jelentéktelen?

Sebestyén János

Elment az utolsó vonat

Kisújszállás és Dévaványa között harminc kilométer a távolság. A két helységet összekötő vasúti pályatesten az óév utolsó napján végképp megszűnt a forgalom. „Meghalt” egy vonal, élt csaknem száz évet, mégsem gyászolják. Az utazókönzség nem panaszkodik. Az új évtől 14 autóbussz bonyolítja le a forgalmat. „Gyorsan, kényelmesen” — ahogy a Volán ígérte.

A vasutasok sem bánkódnak. Itt mindig korlátozva volt a tengelynyomás: legfeljebb 12 tonnát nyomhatott a kocsi súlya tengelyenként. Bizony, bármily kedves a táltos, ha béna, nem szabad meglovagolni.

Az utolsó járat

utolsó parancsnoka Atkári Gyula vonatvezető, így vélekedik: — Nem fáj a szívünk az elhagyott útszakaszért. Mi, karcagiak csupán fél évig jártunk ezen a vonalon. Májusban vettük át a kisújszállástól. Ugy hagytuk el tehát, hogy előzőleg meg sem szoktuk. A vonatkísérőknek az az igazán jó lezárás volt, ahol az utazókönzség többségét névről ismerik. A menetidővel is nehezen barátkoztunk. Egy menet 53 percig tartott. Négy „juvar” után alig négy szolgálati óránk volt. Közben a várakozásnál nőttek, szaporodtak a távolléti idők. Vasutasoknak nem kell mondanunk, mit jelentenek a tétlen

Felesége a ruhayár kiváló dolgozója, s a Mézes család hagyományaihoz híven a közösséget végzett társadalmi munkája elismerésül nemrég Mézes Pálnét is a Munkaérdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

A családított szerezny ünnepe keretében búcsúztatták a kollégák, munkatársak, a szertárfőnökség másik négy, nyugdíjba von-

NÉGY LEVÉL DEBRECENBŐL „Munkájukban és magánéletükben becsülettel helytálltak”

Debrecenben nagy megbecsülés veszi körül a több évtizedes vasúti szolgálat után nyugdalomba vonuló dolgozókat. Ezt bizonyítja az is, hogy szerkesztőségünk egyszerre négy olyan levelet kapott, amelyben idős vasutasok érdemelték a tudósítók.

Barna József kocsivizsgáló, a debreceni vontatási főnökség dolgozója kerekén 40 esztendőt töltött a MÁV szolgálatában — írja Marosán Pál. — Nemcsak szakmai munkájával tűnt ki, hanem példás családi életével is. Hét gyermeket nevelt fel és tanított ki, közülük többen diplomát szereztek.

Matkó József, a debreceni vasútigazgatóság forgalmi osztályának kiváló dolgozója 42 évi szorgos munka után kezdte meg pihenését — közölte Kecskés Gábor. — Sokáig fizikai munkaként dolgozott, s 1947-ben került az igazgatóságra. Egyszerűséggel, kommunistaéhoz méltó segítőkészségével érdemelte ki munkatársai megbecsülését. Gondos családapa: nyolc gyermeket nevelt fel nagy szeretettel, akik méltán lehetnek büszkéik édesapjukra.

A 35 évi szolgálattal nyugdíjba vonult Bukvai Lajos műszaki felügyelő érdemeit sorolta fel a következő levél. Ő az igazgatóság vontatási osztályán dolgozott, s hosszú életútján csak nagyrítván állították meg egy-egy kis időre az ünnepelés percel, amikor becsületes, emberséges munkájának elismerésül kitüntetés adására került sor. Többször kiváló dolgozó, érdemes vasutas, valamint a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés bronz fokozatának tulajdonosa.

— Mi pedig Fekete László jegyvizsgálóval és a többi kollégákkal átkerülünk a karcag-tiszafüredi vonalra — szól a vonatvezető. — Ott kényelmesebb beosztást, jobb fordulókat kapunk...

Horváth Kálmán

Öregek napja Békéscsabán

A békéscsabai vasutas kultúrotthonban az öregek napja alkalmából 120 idős szakszervezeti tagot látott vendégül a csomópont párt-, KISZ- és szakszervezeti bizottsága. Az ünnepi eseményt Mester József KISZ-titkár köszöntő szavai nyitották meg, majd Vajda János, a vasutaszakszervezet szegedi területi bizottságának titkárhelyettese mondott beszédet.

Az idős emberek nagy érdeklődéssel hallgatták a 125 éves magyar vasút legújabb szállítási eredményeiről és fejlesztési törekvéseiről szóló tá-

jékoztatást. Vajda János megköszöntötte a beszédet, hogy a vasút jelenleg is jó kezekben van, s a vasutasok fiatalabb nemzedéke méltóképpen használja fel az előzők tapasztalatait, legjobb munkamódszereit a szocialista vasút megteremtésében.

Az öregek napját színvonalas kultúrműsor zárta. A Szegedi Nemzeti Színház művészei közül a helyi MÁV-citárazenekar és egyéb, nem vasúti vállalatok kultúregyüttesének tagjai szórakoztatták az idős, nyugdíjas vasutasokat.

Bertalan Sándor

A negyedik levél a debreceni igazgatóságnál lezajlott ünnepségről tudósít, amelyet kilenc, nyugdíjba vonuló vasutas tiszteltére rendeztek. A búcsúztatáson megjelent Volsinóvski János, a szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára is. Pohárköszöntőt Szegedi Nándor, az igazgatóság vezetője mondott.

Búcsúztatás „kis” hibával

A Magyar Vasutas szinte minden számában hirt ad a nyugdíjba menő dolgozók búcsúztatásáról. Szép is az, amikor a szolgálati vezetők és a volt munkatársak méltóképpen kifejezik haláljukat és elismerésüket az idősebbek iránt.

Az 1971. év végén nálunk, Szolnok állomáson is ünnepélyesen búcsúztatta a vonatkísérők szakszervezeti műhelybizottsága Gulyás Ferencet, Borbély Sándort, László Antalt, Molnár Pétert, Várhelyi Sándort, Karmazsin Józsefet, Hetényi Andrást és Szekszai Jánost. A közös vacsorát és a műsoros estét, a reggelit tartó táncot megelőzően V. Nagy Ferenc, a műhelybizottság titkára mondott búcsúztató beszédet, majd átadta a nyugdíjba menők ajándékát. Mindenki jól érezte magát.

Csak egyetlen hiba eszűtt az ünnepségre, s ez a hiba kezd mindinkább ismétlődni: a meghívott szolgálati vezetők különböző hivatkozással távol tartották magukat az összejövetelről. A nyugdíjasok joggal fájlalták a távolmaradást, s szégyenkezniük kellett emiatt.

Földi József, műhelybizottsági tag

Miért kellett a hatmillió forint?

EZ A SZOCIALISTA KULTÚRA ÉS MŰVELŐDÉS HÁZA

A Landler Jenő Járműjavító művelődési háza a közelmúltban bővítették mintegy hatmillió forintos költséggel. Az építési munkálatok befejezésével ez az intézmény a vasút egyik legszebb, legkorszerűbb kulturális létesítménye lett, amely képes kielégíteni a dolgozók mindennemű népművelési igényeit.

A kétemeletes épület helyiségeit célszerűen alakították ki és szerelték fel praktikus berendezésekkel. A bővítés eredményeként rendelkezésre áll mindaz, ami korábban hiányzott. Van már tanácskozó helyiség, nagyterem és a beépített szekrényekkel ellátott klubszobák sem hiányoznak. Új helyiségbe költözött a könyvtár, s most már külön folyóiratolvasó is tartozik hozzá. Helyet kapott a játéktér és a három sötétkamarás, korszerű fotolaboratórium is. A szakszervezet budapesti területi bizottsága pedig legutóbb céltámasztással járult hozzá a régi épület színháztermének kifestéséhez.



Író-olvasó-találkozó a művelődési otthonban

filmvetítések és egyéb, képességfejlesztő játékok. Itt is nagyon kedvelt szórakozás a barkochba. Szombatonként természetesen ifjúsági táncesteket tartanak a fiatalok. A közelmúltban alakult a *magnóklubja*. Gyakoriak még a művelődési ház és a könyvtár közös rendezésével tartott ifjúsági irodalmi délutánok. A KISZ-szel közösen pedig időnként a fiatalok képzőművészeti alkotásaiból rendez kiállítást a művelődési ház vezetősége. Legutóbb az ifjúsági forradalmi napok alkalmából rendeztek ilyen kiállítást.

Az üzem nőbizottsága is rendszeresen igénybe veszi a művelődési ház nyújtotta lehetőségeit. Ennek egyik eredménye a jól működő *„lányok-asszonyok klubja”, amely az üzemen dolgozó nők érdeklődési körének megfelelően állítja össze változatos programját. Szerepel benne kozmetikai tanácsadás, különféle egészségügyi felvilágosító előadás, szabás-varrás tanfolyam, mosógép-bemutató (a KERAVILL-lal együttműködve) december 1-2-án tartották. Sikeresen zárult a legutóbbi tartott konzervipari bemutató is, amely a nők második műszakjának könnyítését célozta. Most azt tervezik, hogy női- és gyermekruha-bemutatót rendeznek, ezenkívül bőrkonfekció-termékek bemutatója is szóba került. Igen biztató, hogy a közösen kidolgozott terveket mindig meg is valósítják a lányok, asszonyok.*

Pihentető szórakozás

Az intézmény sokszínű életét újabbban a Magyar-Szovjet Baráti Társaság nemrég alakult üzemi tagcsoportja is gazdagítja. Programja most van kialakulóban. A jelek szerint ez a társadalmi szervezet is képes olyan jól sikerült, színvonalas rendezvényeket, klubnapokat tartani, mint például a már régebben működő MHSZ, amely legutóbb a *Technika szírnán* címmel nagyszabású vetélkedőt rendezett.

Hosszan, részletesen írhatnánk a nyugdíjasok klubja, a filmbarátok köre, a fotoszakkör és más szakkörök tevékenységéről, eredményes munkájáról is, de egyetlen cikk keretében erre kevés a lehetőség. Erdemes azonban feltüntetni megemlíteni, hogy például a *filmbarátok köre két csoporttal működik, s ebből az egyik csoport szocialista brigádtagokból szerveződött. A 240 fős tagság első sorban archív filmeknek vetítésében találja meg a pihentető, igényes szórakozást. Eddig már hét sorozatot indítottak, de az érdeklődés nem csökken, inkább fokozódik.*

Érdekes kezdeményezésnek tekinthető a *marxista szakkör létrehozása*. Ennek húsz tagja van, akik rendszeres politikai vitákban fejlesztik marxista műveltségüket, tájékozódásukat.

A színtársulat gárdája 18 tagú. Többségük fiatal, s a rendszeres próbákon tanultakat a művelődési ház rendezvényein, irodalmi délutánok-

kon, műsoros esteken mutatják be.

Formálni a közízlést!

A művelődési ház fiataljai között kibontakozott kulturális tevékenység hasznát nemcsak a klubok, szakkörök tagjai élvezik, hanem az üzemi dolgozók, családtagjaik is. Valamennyien részt vehetnek a színházi előadásokon, műsoros esteken, táncos összejöveteleken. Az intézmény vezetősége, Sándor Géza igazgatóval az élen reájuk is tekintettel van, miközben igyekszik a helyes műsorpolitikai elvek szerint kialakítani a programot, formálni a közízlést, fejleszteni a művészeti ízlést. A további tervek is ennek megfelelőek. De ezekről majd egy másik alkalommal számolunk be. Szónyi Lajos

Zenei esték, forró légkörben

A MÁV Szimfonikusoknak nincs szükségük propagandára

Hazánkban a zenei versenyeinek kivételesen egyedülálló hagyománya van. Elég talán arra utalnunk, hogy 1933-ban a nemzetközi zenei életben távolról sem voltak még seregszemlék — tudomásunk szerint a század elején Párizsban tartottak Rubinstein-versenyt, 1827-ben pedig Varsóban Chopin-versenyt —, hazánk megrendezte az első Liszt Zongoraversenyt, amelynek akkori győztese innen és ekkor indult el ragyogó művészi pályafutásának csúcsa felé. A győztes: Fischer Annie volt.

A hazai nemzetközi zongoraversenyei sorozatát 1961-ben két nagy művészünk nevével kötöttük össze, s így került megrendezésre az első Liszt-Bartók Zongoraverseny, amelyet 1966-ban a második és idén a harmadik követett. Ma már Európa szinte valamennyi országában rendeznek zenei versenyeket, mégis, művészi színvonaluk, nemzetközi rangjuk folytán kiemelkedőek a *Budapesti Nemzetközi Hetek* keretében évről évre megtartott különféle versenyei (*Erkel énekversenyt, Weiner Kamarazene-, Casals-gordonkaversenyt stb.*)

Művészi színvonalon

Mindenhöz úgy kapcsolódik a *MÁV Szimfonikus Zenekar*, hogy a háború utáni évek versenydömpingjében, a magyar zenei versenyei állandó közreműködője korábban is

és most is a vasutas együttes volt. Ez jellemzi a zenekar igen magas művészi színvonalát, de rajta keresztül öregbíti Európa-szerte, sőt a tengeren túl is, a magyar vasút hírnevét, hiszen kétségtelen tény, hogy szocialista társadalmunk legjelentősebb kultúr-mecénása a Magyar Államvasutak.

A MÁV Szimfonikusok évtizedes hagyományához tartozik az is, hogy a versenyek győztesének nagyzenekari estjét ők rendezik, a saját nyilvános évadjuk rendszeresen ezzel veszi kezdetét. Így volt ez az idén is, amikor a *III. Nemzetközi Liszt-Bartók Zongoraverseny* két kimagasló helyezettjének előadásában Liszt két zongoraversenyének — mindkettő betetőzése a romantikus, virtuóz technikát igénylő koncerteknek — előadását hallhattuk az első két bérleti hangversenyen. Az első Ferencsik János, a második Borbély Gyula vezénylete. A műsort kiegészítő két Beethoven-szimfónia remekbe sikerült előadása valóban izzó hangulatban indította az évadot.

Az angol nemzet nagyjainak pantheonjában, a londoni Westminster apátság ún. „költhet sarkában” egyre több magyar turista keresi fel az oratórium műfaj mindmáig felülmúlhatatlan — csupán J. S. Bachkal mérhető — alakjának sírját. Mert Händel ma már fogalom és neve képeletünkben egyaránt összekapcsolódik Londonnal és a Messissal. A mű bemutatójáról egy elragadtatót hangú egykori kritikus úgy emlékezett meg, hogy „hiányoznak a szavak annak a kivételes élvezetnek a méltatására, amelyet a mű a telt teremben, a szorongó, bámulatos éjtett hallgatóságunk nyújtott.” — Maig sincs megfelelő szó erre.

Maradandó élmény

Ahhoz viszont már inkább, hogy ezzel az előadással a *MÁV Szimfonikus Zenekar olyan teljesítményt nyújtott, amely hosszabb ideig emlékeztetés marad mind a mi, mind az egész főváros zeneértő közönsége számára.* (Az előadást november 15-én az Erkel Színházban is bemutatták.) A budapesti szakavatott kritika mintegy fordulópontként ünneplte a Messisi előadások megszokott sorában és önkritikusan utalt szomfonikusaink teljesítményének — olykor méltatlanul elmaradt elismerésére. Mi pedig elégedetten állapítjuk meg, hogy nem hiába mutatunk rá minden adandó alkalommal arra, hogy ennek a zenekarnak a teljesítménye csak az élvonalbeli országos együttesekével mérhető, mind az össz-zenei hangzás teljessége és kidolgozottsága, mind a részletmegoldások finoman kulturált színvonalát tekintetében. A zenekar ma a negyedszázados fokozatos fejlődés után zenei életünk — nyugodtan mondhatjuk — művészeti felső szférájába érkezett, ahol minden egyes előadás a legmagasabb fokú művészi élményt ígéri.

A *MÁV Szimfonikusoknak már régóta nincs szüksége közönség-propagandára.* Előadássorozatukra évről évre alig lehet bérletet kapni, de egy-egy kiemelkedő teljesítményükről időszakonként kötelességünk hírt adni, mert ezzel tartozunk a mind szélesebb körben érdeklődő olvasóinknak, de annak az együttesnek is, amelyet nemcsak a csúcson éreztünk mindig a magunkénak. Dr. Csillag Ferenc

GURÍTÓN

Vörös vagonok.
Sorban meglödnének a mérlegről,
fejgyorsulnak,
sietnek,
sarú visongat, szikrát ver,
kipattan, puffan:
kőszön a vagonkerekeknek.

Fényt ver a váltó,
jobbra — balra térít,
irányt szab.

Az ütközőrobajokban
egymás mögé sorjáznak a kocsi,
hogy munkástezől rendszerre esatoltan
futhassanak hólnapi vonatokban.

Gáll György

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS a kiváló cím elnyerésére

A könyvtáraknak művelődési intézményeknek ismét alkalmuk nyílik a bizonyításra, a társadalom elismerésének kivívására. Újból lehetőséget kapnak, hogy munkájuk elismeréséül elnyerjék a kiváló címet.

Az első — hasonló — pályázat sikere arra ösztönözte a Művelődésügyi Minisztériumot, a Szakszervezetek Országos Tanácsát, valamint a Kommunista Ifjúsági Szövetséget, hogy ismét meghirdessék — immár másodszer — a „Kiváló közművelődési könyvtár” és a „Kiváló művelődési otthon” pályázatot.

A pályázaton egyaránt részt vehetnek a szakszervezeti, a tanácsai, a KISZ, valamint a közös fenntartású intézmények. Célját a felhívás részletesen tartalmazza. Főbb szempontok: az emberek műveltségének gazdagítása, a mai élet társadalmi és termelési kérdéseiben való tájékoztatása. Hozzájárulás a szocialista gondolkodásmód, életforma, a szocialista erkölcs kiteljesedéséhez. A negyedik ötéves terv helyi és országos tennivalóinak megismertetése, annak végrehajtására való ösztönzés. Petőfi Sándor születésének 150. Dózsa György születésének 500. évfordulója méltó és maradandó megünneplése, ennek kapcsán a forradalmi hagyományok ápolása. Hozzájárulás a „Nemzetközi könyvtár” sikeréhez.

A kiváló cím elnyeréséért a verseny nem intézmények között folyik, hanem az adott feltételek mellett kell bizonyítani a kiváló voltukat, azt, hogy a velük szemben támasztott tartalmi és tárgyi követelményeknek magas színvonalon megfelelnek. Ebből következik, hogy a címet csak olyan intézmények nyerhetik el, amelyeknek elhelyezési körülményei jók, felszereltségük célszerű, esztétikus környezetben fogadják látogatóikat.

A pályázatban külön versenyeznek a közművelődési könyvtárak és külön a művelődési intézmények. Jelentkezni lehet 1972. január 31-ig a Szakszervezetek Megyei Tanácsánál. A jelentkezéshez mellékelni kell az intézmény munkáját, működési körülményeit, továbbá a pályázati időszakra tett vállalásait tartalmazó önjelmezést.

A kiváló címmel rendelkező intézmények a feltételek azonosasága mellett a cím megtartásáért versenyezhetnek.

A pályázat ünnepélyes eredményhirdetésére 1974. április 4-e alkalmából kerül sor.

A részletes feltételeket a *Művelődésügyi Közlöny* 1972. január 3-án megjelent 1-es száma tartalmazza.

Ünnepélyes egységgyűlés

Vasutas munkásöröket tüntettek ki Hatvanban

Hatvan város munkásörög egysége Zalka Máté nevét viseli. Az alegység legjobb raja címet a munkásörök múlt évi szocialista versenyorgazmalmán Londonnal és a Messissal. A mű bemutatójáról egy elragadtatót hangú egykori kritikus úgy emlékezett meg, hogy „hiányoznak a szavak annak a kivételes élvezetnek a méltatására, amelyet a mű a telt teremben, a szorongó, bámulatos éjtett hallgatóságunk nyújtott.” — Maig sincs megfelelő szó erre.

Az ünnepélyes egységgyűlés után a MÁV Hatvan csomóponti pártbizottság fogadást adott a kitüntetett vasutas munkásörök tiszteletére. Megjelent és köszöntötte őket Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője is, majd pénztalamban részesítette a kitüntetett vasutasokat.

VÁRJUK

a vasutas dolgozók hozzátartozóit,
barátait, ismerőseit
valamennyi szolgálati helyükön

FELVÉTELRE

személypénztáros, raktárnok,
forgalmi tanuló, kocsirendező, váltóőr,
váltókezelő, sarukezelő, vonatfékező
munkakörbe.

Munkavállalási követelmény:
nőknél 17, férfiaknál 18 éves életkor
betöltése és általános iskolai vagy
középfiskolai végzettség.

Budapest-Ferencváros állomáson,
illetve Rákospályán állomáson
munkát vállalkozóknak kiemelt fizetést
és szállást biztosítunk.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

Megjelent a Brigádelet januári száma



másaként Szekszárdon a Mechanikai Mérőműszerek Gyárában találkozott a Garay-szocialista brigád tagjaival. Kádár elvtárs megtekintette a gondosan vezetett, tartalmas brigádnaplót, majd derűs kedvvel társalgott a brigád tagjaival.

A Hiánylista nélkül akarják a lakásokat átadni című írás azokat az erőfeszítéseket mutatja be, amelyeket az építőipar szocialista brigádjai tesznek a kormány és a párt lakáspolitikájának végrehajtásáért.

A motorizáció korszakában a gyorsan rohanó világunkban sok veszély, baleset ólálkodik az országutakon és a munkahelyeken egyaránt. Egy közlekedési vállalat szocialista brigádja önvallomásaiban követeli: Zöld utat az életnek. Új színnel is gazdagodott a kiadvány vitarovata: Ki a levelező ember, ki a példakép címmel. Egy brigád kollektívája őszintén válaszol a szónoki kérdésre, amely így hangzik: Ön megvinné, amit gyárt?

Nem hiányoznak a kiadványból a hagyományos írások sem, s egy képes beszámoló egy gyárban működő technikum életébe ad bepillantást. Új esztendő lévén, megújított a kiadvány humora is, amely a jövőben a Brigádelet kasszipada címmel szerez derűs perceket az olvasóknak.

A főnökség kérdez

A BRIGÁDVEZETŐK VÁLASZOLNAK

A MÁV magasepítési főnökségnek tesztkérdéseket tettek fel a szocialista brigádok vezetőinek. Néhány, a mozgalmat leginkább érintő kérdésre 65 brigádvezető válaszolt írásban, névtelenül. A kérdéseket a főnökség tervgazdasági csoportja állította össze, s az azokat tartalmazó kérdőívet a brigádvezetők összevont tanácskozásának részvevői töltötték ki.

Az első kérdés így hangzott: Ismeri-e a szocialista brigádok munkájának értékeléséhez 1971 elején kiadott szabályzatot? Erre hatvanan igen, hárman nemmel válaszoltak, ketten pedig „csak részben ismerik” feleletet adtak. Jónak tartja-e ezt a szabályzatot az 1972. évi értékeléshez is? — hangzott a következő kérdés. A 38 igeni válasz mellett 21 brigádvezető nem, vagy csak részben tartotta kielégítőnek a szabályzat további alkalmazását. Hat bri-

gádvezető nem válaszolt erre a kérdésre.

A megkérdezettek többsége elvetette azt az elvet, hogy az anyagi elismerésből kevesebb brigád, de magasabb összegben részesüljön, a kiemelkedő eredmények súlyának megfelelően. Elégé megosztottak az igen és a nem válaszok arra a kérdésre, hogy a brigádok az anyagi elismerésen kívül tapasztalják-e az erkölcsi elismerést is. Hiányzott az igen a kérdőívnek csaknem a felén annál a rubrikánál, ahol a kérdés így szólt: Megkedezték-e véleményét brigádja valamelyik tagjának jutalmazása vagy kitüntetése előtt? Ugyanennyien, vagyis huszonkilencen nem válaszoltak igennel arra a kérdésre sem, hogy ismeri-e a brigádvezető saját építészeti tevékenységének terjedelmét. Ezzel szemben 50 igeni válasz sürgeti a brigádvezetők részére szervezett baráti találkozókat.

Eredményes évet zártak

TÖBB MINT KÉTEZER VASUTAS SPORTOLT

A DEBRECENI TERÜLETEN

Szakszervezetünk debreceni területi bizottságának sportbizottsága 1972-ben is sokat tett a dolgozók sportjáért. Kétszázötvenen, ebben a munkában sok segítséget kaptak az igazgatóságok hat nagyobb csomópontján, a szakszervezeti bizottságok mellett létrehozott sportalbizottságok tagjaitól, a műhelybizottsági és a KISZ-sportfelelősöktől.

Az öt sportágban — nagy- és kispályás labdarúgás, női kézilabda, asztalitenisz, sakk, teke, valamint női labdarúgás — megrendezett üzemi bajnokságon több mint 2000 vasutas vett részt. Ezenkívül mintegy ötszázan ismerkedtek meg — csoportos kirándulások keretében — az ország különböző vidékeinek nevezetességeivel.

A sportágak között változatlanul a labdarúgás, ezen belül is a labdarúgás vezet. Cau-

pán a debreceni csomóponton 38 kispályás csapat vetélkedett az üzemi bajnokságban. A nagypályás labdarúgó-bajnokságban a záhonyiak nyolc csapatot indítottak. Az üzemi bajnokságok, a vasutasnapok sportrendezvényeken kívül ott voltak a vasutasok a Hajdú-Bihar megyei sportnapok keretében megrendezett tömegsportversenyeken is.

Elismerésre méltó az az eredmény is, amely a társadalmi pályaeépítésben született. Tizenöt szakszervezeti bizottság szervezésében összesen 7295 óra társadalmi munkát végeztek a sportszerető vasutasok. A végzett munka értékét megközelíti a 73 ezer forintot. Három csomóponton, Debrecenben, Záhonyban és Karcagon, egy-egy új kispályás labdarúgó-pályával gyarapodott a sportlétesítmények száma.

A dolgozók fele sportol

A debreceni vasútigazgatóság dolgozóinak csaknem 50 százaléka vett részt 1971-ben a tömegsport különböző versenyein. A helyi szakszervezeti bizottság ez irányú szervezői és mozgósító tevékenységét ünnepélyesen értékelték december első napjában az igazgatóságon. Az értekezlet résztvevőinek Tótháti Ferenc, az szb. sportfelelőse adott tájékoztatást.

Női kézilabdában a szakszervezeti megyei spartakiádót az igazgatóság csapata nyerte. A férfi egyéni sakkbajnokság győztese Gara István, a forgalmi osztály dolgozója lett. Férfi asztaliteniszben a csapatbajnokságot az igazgatási, jog- és egészségügyi osztály dolgozói nyerték, a női egyéni versenyben pedig Tassonyi Jánosné (számviteli főnökség) győzött. A vasutas öregfiúk kispályás labdarúgó-bajnokságában is a MÁV-igazgatóság csapata szerezte meg az elsőséget.

A legjobb eredményt elért sportolókat és a kiváló sportvezetőket oklevéllel és dísztárgyakkal jutalmazta meg Szécsi Nándor, az igazgatóság vezetője. A DVSC elnöksége a tömegsportban elért eredmény alapján kupát ajándékozott az igazgatóság szakszervezeti bizottságának.

Kecskés Gábor

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boros Zoltán, Szombathely; Szűcs Ferenc, Hatvan; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Bogár Károly, Tapolca; Boldizsár Gyula, Bertalan Sándor, Békéscsaba; Kecskés Gábor, Marosán Pál, Debrecen; Kiss Lajos, Alsóőr; Márkos József, Zalaegerszeg; Murányi Tibor, Bányrév; Bánkúti László, Budapest; Kiss Zoltán, Sárvár; Földi József, Szolnok; Sziládi Sándor, Szeged; Maczkó András, Pál István, Miskolc; Énimes János, Pécs; Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk. Kérjük a szakszervezeti bizottságok sajtóterjesztőit, hogy lapunk 1972. évi előfizetési csekkjére pontosan írják rá a megrendelő szakszervezeti bizottság címet, s mindenkor közöljék az esetleges változásokat. A Népszava Lapkiadó Vállalat munkáját könnyítik meg azok a szakszervezeti bizottságok, akik a lehetőségeik mérten egész évre, időben megküldik a megrendelést, illetőleg az előfizetési díjat.

MÍERT FOGY túl sok gázolaj?

Jól dolgozik a vasút, csak drágán, a tervezettnél jócskán magasabb önköltséggel. Erről a témáról már több cikk jelent meg a Magyar Vasutasban. A debreceni vontatási főnökség 1971. évi eredményei is ezt a megállapítást támasztják alá.

Már az év vége előtti, előzetes számításokból kitűnt, hogy a főnökség száz százalékon feül teljesíti százalégytonna-kilométer tervét. Jól alakult az egy vonali mozdonyra jutó százalégytonna-kilométer teljesítése is. Ezzel szemben túlságosan magas az önköltség, s a Diesel-mozdonyok szintén sokkal több gázolajat fogyasztottak a tervezettnél.

Az idei esztendő gazdaságossági szempontból, csak akkor lehet sikeresebb, ha már most, év elején kitzítjuk célul a takarékoskosságot a vontatási dolgozók.

M. P.



MÍERT NEM A BRIGÁDVEZETŐK...?

A Magyar Vasutas január 4-i számában cikk jelent meg a MAV Adatfeldolgozó Főnökség szocialista brigádvezetőinek budapesti tanácskozásáról. Ezzel kapcsolatban lenne egy megjegyzésünk:

A GAF 58 szocialista brigádjából kettő a szombathelyi kirendeltségen működik. Sajnos, a tanácskozára egyik brigádvezetőt sem hívták meg. „Helyettük” a szakszervezeti bizalmi és a kirendeltség vezetője vett részt a mozgalom eme fontos eseményén. Nem jól van ez így!

Frank János KISZ-titkár

Hatszáz vasúti teherkocsival többet javították a tervezettnél a miskolci járműjavító dolgozói 1971-ben. A fővizsgák idejét kocsinként átlagosan egy nappal csökkentették, s a termelékenység növelésére irányuló tervet 107,5 százalékra teljesítették. Kevesebb lett a balesetek és az ezek miatt kiesett munkanapok száma is, a korábbi évekhez képest. Jó munkájuk révén a MÁV csaknem 5000 tőbblet kocsinaphoz jutott az elmúlt esztendőben.

Vasúti tolvajokra szabta ki az év legsúlyosabb büntetését a szekszárdi megyei bíróság 1971-ben. Fejenként három év szigorított börtönrre ítélte a többszörösen büntetett, 48 éves Kecse István kocsozlai és a 35 éves Butyák Gyula halmaji lakosokat, mert Budapest-Kelenföld és Szekszárd állomásokon börtöndől, aktatászkát, rádiót, ruhaneműt, pénzt, takarékbetétkönyvet loptak az utasoktól. A nőtürius fosztogatók büntetését a fellebbviteli tanács is jóváhagyta.

Javultak a munkakörülmények a MÁV Celdömlöki Építési Főnökség géppalombán. Szabad ég alól újonnan épített, 20 000 légköbméteres, központi fűtésű csarnokba költöztek a pályaeépítő gépláncok javítását végző dolgozók január első napjaiban. Az új létesítmény több mint nyolcmillió forintot beruházásból valósult meg.

Vasutasbecsület. Értékes arany gyűrűt talált a sínek között salakrakodás közben Harkai Mihály alsóörsi szénrámoló munkás. Kinyomozta, hogy a gyűrűt Kontor József tapolcai mozdonyvezető vesztette el az újjáró gépközlekedés közben, majd telefonon értesítés után a talált tárgyat visszajuttatta jogos tulajdonosának.

Tíz éve élenjár a vállalkosok teljesítésében Vác állomás Rákóczi szocialista brigádja. Tagjai tavalyelőtt 754, tavaly 950 óra társadalmi munkát végeztek, Bagó Gábor vonatvezető irányításával. A brigádvezetőnek és még két brigádtagnak a „Közsegfejlesztésért” kitüntető jelvény ezüst fokozattal adományozta a városi tanács.

Elkészült a beremendi cementmű teherpályaudvara. A korszerű szolgálattelhelyiségek szomszédságában személyzeti fűrdők, mosdók, öltözők is épültek, ezenkívül négy lakás is kaptak az állomáson a vasutasok.

FELHÍVÁS! Felkérem azokat a vasutasokat, akik az egykori „Budai Önkéntes Erzsd” tagjai voltak, hogy február 13-án (vasárnap) délután 10 órakor szíveskedjenek megjelenni a Déli pályaudvar felvételi épületének előcsarnokában, az ott levő emléktábla megkoszorúzására céljából. Baró János dr., Bp. X., Teherkocsi u. 19/C. Telefon, üzemi: 62-71,72,73.



Újítási javaslat vonalbejárók részére (Gerse László rajza)

Jól dolgozik a segélyezői albizottság Zalaegerszeg állomáson. Fehér Ferenc üzemgazdász vezetésével gyorsan, körültekintően bírálják el a dolgozók kérelmeit az albizottság tagjai. Tavaly december 15-ig 84 dolgozónak 22 530 forint segélyt utaltak ki.

Harminchat évi szolgálat után nyugdíjba vonult Németh József, a hatvan-salgótarjáni pályafenn tartási főnökség pályamestere. A kiváló vasutas szolgálata utolsó évében a Munka Erdemrend bronz fokozatával tüntették ki, annak elismeréséül, hogy a gépesített mozgó pályamesteri szakasz az 5 irányításával kimagaslóan jó eredményeket ért el a vasúti pályák korszerűsítésében.

Lakáscsere

Zuglói egy szoba, féltokfosztos, udvari, földszintes lakásomat elcserélném hasonló, esetleg nagyobb tanácsi vagy MAV-lakásra, Nagy-Budapest területén. Erdeklődni lehet: 8.30-tól 17 óráig. Telefon üzemi: 31-68, városi: 221-241.

Kiskunfélegyházi (Fürest S. u. 11. A/13.) kettőszobás, erkélyes, komfortos, tanácsi lakásomat elcserélném ugyanilyen kicsiméző lakásra. Erdeklődni lehet leveleiben vagy üzemi telefonon: 42-64, Nagy József.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket: 1972. évi 1. számból: 121 805/1971. 3. A Villamos Vonalfelügyelői Kirendeltség létesítése Vácot.

HALÁLOZÁS

Kiss János főfelügyelő, a miskolci forgalmi és kereskedelmi tanfolyam vezető tisztje december végén elhunyt. A több mint három évtizedes vasúti szolgálat alatt különböző beosztásokban teljesített szolgálatot. 1953-tól 1957-ig Miskolc Gömöri pályaudvar szb-titkára, majd 1963-ig a terhérdi bizottság munkatársa volt. Legutóbbi beosztásában évente 35-40 vasutas tanfolyami képzését segítette elő. Üzemen kívül baleset következtében, 32 éves korában elhunyt Horváth Béla, Zalaegerszeg állomás segédfelügyelője. Szakvonalon beosztása mellett, mint szakszervezeti bizalmi mindig nagy ügyszeretettel foglalkozott a hozzá beosztott dolgozók ügyes-bajos dolgaival. Temetésén a szocialista brigád tagjai vitték koporsóját.

MAGYAR VASUTAS a Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő: Gulyás János Főszerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Viski Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon, városi: 228-873, üzemi: 19-77. Kladija és terjesztő: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-315. Levélcím: Bp. 70. Pf. 62. Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkszámunkunk: MNB 25-11 659 Szikra Lappnyomda

KERESZTREJTVÉNY

VIZSZINTES: 1. Február 4-én kerül sor erre az eseményre. (Folytatása a függőleges 48-ban). 13. Karthágó város. Itt győzte le Scipio Hannibált. 14. Bolívia fővárosa. 15. Rágtá vala. 16. Híres olasz hegédűköszfő család. 17. Nőnek lakása. 18. Nem nekem. 19. A hegedő tartozéka. 22. Mese-terkerletlen, ártatlan. 23. Bocézt nő név. 24. Orsz. 25. A Vízutia mellékfolyója. 28. Lépdelt a közepén. 29. A nátrium vegyjele. 30.

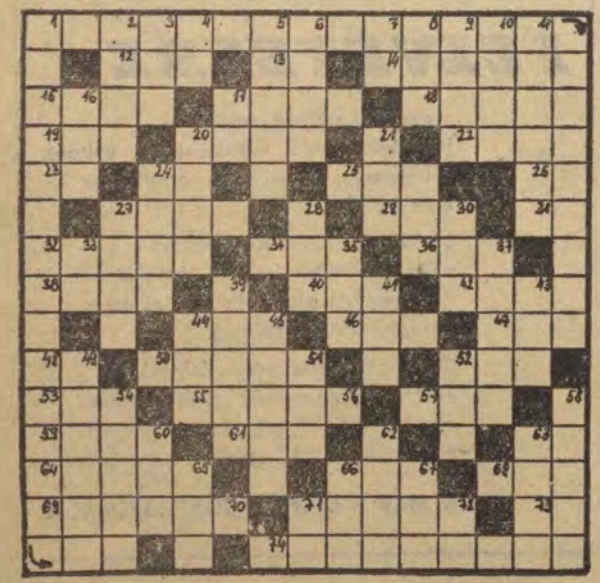
Letszi a fegyvert. 33. Erdél állat. 34. Afrikai állam. 35. Az elem alkotórésze. 36. Juttat. 38. Etelizesítő. 39. Veri. 40. Orom szélel. 41. I. T. 42. Ohajtósó. 44. Vitt, páratlan betűl. 46. Olasz névelő. 47. Egy perere sem áll meg. 48. Nehéz fém. 50. Az illó folyadék teszi. 53. ...odli, tojással szaporodó csúszómászó. 54. Rákóczi számszűzészeti helye. 56. Egésztérnök névelővel. 58. Hangtalanul ír. 59. Van amikor idedobnak valamit.

61. Régi írmérték. 62. Utolsó posta. 64. Keservesen ír. 66. Barna, szélek nélküli. 68. Bámészködő (ék. hiány). 70. Nagyon álmos. 71. Oseik. 73. Nemes fajtája drágakák.

FÜGGŐLEGES: 1. Trópusi füves síkság. 2. Világhírű spanyol futballkapus. 3. Arablál szultánágban való. 4. Rómali író, Karthágó nagy ellensége. 5. Az alumínium vegyjele. 6. Ház. 7. A négyzetesség egyik ága. 8. Ragadozó madár. 9. Tíz mássalhangzó. 10. ...ner, hágó az Alpokban. 11. Részokik. 12. Nyelvtani fogalom. 20. Kutya. 21. Mértani test. 24. Nigéria fővárosa. 25. Ludolf-féle szám. 26. Bánat. 27. Akadályoz. 30. Hím juh. 31. A Tisza itt ömlik a Dunába. 32. Hulladék. 37. Zenei műszó, fájdalmasan. 41. Hasonulás. 43. Vízállat. 45. Üvegcsék használják. 46. Régi indiai törzs. 47. Szellemi alkotó művész. 49. Ruhát tisztított. 51. Házállat. 52. Azonos magánhangzó. 53. Krómal bevon. 55. Halkan közöl. 57. Szovjet folyó. 60. Bétápótlással péksütemény. 63. Adriai kikötő. 65. Jelző. 66. Nem főlé. 67. Város Jugoszláviában. 69. Zupás közepé. 71. Kiejtett betű. 72. Azonos betűk.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 48. Beküldési határidő: 1972. február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az áruellátásban továbbra is fenn kell tartani a mai színvonalat. Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dr. Nagy Elekné ny. felügy. Szombathely, Engels u. 1.; Györfly György, Szeged, József Attila sugárút 19. Horváth Mária, Nagykanizsa 2. Vasútállomás, Üzemmérnök iroda. Szabó S. János, Hatvan, Árpád utca 41. Bózsári László, Szombathely, Hómar utca 25.



UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban vásárolhat

AJÁNDÉKOT, ÉDESSÉGET, TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

KVI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. FEBRUÁR 1.

Nem csökkent az utazószemélyzet szolgálati és távolléti ideje

A kollektív szerződés végrehajtásáról tárgyalt a központi vezetőség

A központi vezetőség január 14-én ülést tartott. Győcsi Jenő elnöki megnyitóját követően a kollektív szerződés 1971. évi végrehajtásáról szóló jelentések megvitatása került napirendre.

Mint ismeretes, a munkaügyi miniszternek a Szakszervezetek Országos Tanácsával egyetértésben kiadott rendelete kötelezi a vállalatot, hogy minden évben számoljon be a kollektív szerződés végrehajtásának tapasztalatairól. A beszámoló megvitatására a dolgozó elé kell terjesztetni, ugyanolyan keretek között, mint a kollektív szerződés tervezetét.

A kollektív szerződés készítése, rendelkezéseinek alkal-

mazása és érvényesítése a szakszervezeti szervekre is felelősségteljes kötelezettséget ró. Ennek értékelése és a dolgozók tájékoztatása érdekében hozott olyan határozatot az elnökség, hogy a szakszervezeti szervek is adjanak számot arról, hogyan segítetik munkájuk során a kollektív szerződés érvényesülését.

Új szabályok

A vezérigazgatóság és a szakszervezet jelentését alapul véve a központi vezetőség úgy értékelte, hogy az 1971/75 évre szóló szerződésben az előzőhöz képest lényeges előrehaladást sikerült el-

érni. Azok a szabályok, amelyek helyesnek bizonyultak, vagy a kedvezőbb módosítások feltételei hiányoztak, változatlanok maradtak. Valamennyi felvett új szabálynak az a közös jellemzője, hogy az érintett dolgozók részére kedvezőbb helyzetet teremtett.

Az 1971. június 1-ig érvényben levő kollektív szerződés szabályai például nem tartalmaztak behatárolást arra, hogy a dolgozó mennyi ideig lehet munkakörébe nem tartozó munka végzésére (helyettesítésre) kötelezni. Az új szabály szerint a dolgozó legfeljebb hat hónapig köteles más munkakörébe tartozó feladatok ellátására. Beleegyezésével természetesen tovább is végezhet ilyen feladatot. Új szabály, hogy a premizált munkakörben 30 napon túl helyettesítő dolgozókat megilleti a prémium és a nyereség részesedés időarányos része is.

Az egyfolytában való kiküldetés sem volt behatárolva. Most legfeljebb 6 hónapig köteles kiküldetés teljesíteni a dolgozó, az illet részére elrendelnek. Más vállalatokhoz kiadott dolgozóknál a kölcsönadás időtartamát 3 hónapra korlátozták.

Új előírás, hogy a heti 48 órás munkaidő-beosztást, az egyes napokra való meghatározását és az üzemviteli igények és szükségletek figyelembevételével a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság közösen szabályozza.

Korábban az utazók minimális napi pihenőidejét a la-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Szocialista módon...

A párt Központi Bizottsága 1971. december 1-i ülésén külön napirendként foglalkozott a szocialista munkaverseny értékelésével és fontos határozatokat hozott a mozgalom továbbfejlesztésére. A szocialista munkaverseny részeként külön foglalkozott a Központi Bizottság a szocialista brigádmozgalommal. A határozat megállapítja, hogy a szocialista brigádmozgalom a szocialista munkaverseny alapvető formája. A szocialista brigádokkal szemben olyan követelményt kell támasztani, hogy vezető, mozgósító, példamutató szerepet töltsenek be a munkában, a tanulásban, a közösségi életben és bátran, határozottan lépjenek fel a lazaságok, a fegyelmezetlenségek, a munka- és üzemszervezési hiányosságok ellen.

A Központi Bizottság határozatainak valóra váltásában jelentős esemény színhelye lesz február 4-én az Északi Járműjavító Törökös Művelődési Háza. A vasút vezetői, a párt és a tömegszervezetek képviselői jelenlétében, mintegy 300 küldött részvételével ott kerül megrendezésre a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozása. A tanácskozás feladata lesz, hogy az üzemi tapasztalatok alapján értékelje a vasúton folyó szocialista munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom tapasztalatait, az 1969-ben tartott országos tanácskozás óta elért eredményeket és meghatározza a szocializmus magasabb fokon történő építéséhez a szocialista munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom előtt álló feladatokat.

Sokat várunk ettől a tanácskozástól, hiszen a vasút dolgozóinak 45 százalékát kitevő szocialista brigádokban dolgozók legképzettebb, legtapasztaltabb, legöntudatosabb képviselői, az élenjáró brigádok vezetői mondják el véleményüket, javaslataikat.

Van miről beszélni, az elmúlt három év bővelkedett eredményekben. Az egész népgazdaságra jellemző, de a vasútnál különösen nagy gondot jelentő létszámihiány ellenére sikerült a vártnál nagyobb mértékű áruszállítási igényeket kielégíteni. Voltak rendkívül nehéz körülmények, természeti csapások, amikor az egyéni érdekek és igények háttérbe szorításával, fegyelmeztet, öntudatos magatartással lehetett csak a nehézségeket leküzdeni, a vasutas munkának társadalmi megbecsülését megszerezni.

A szocialista brigádok mellett, hogy az eredmények elérésében, a nehézségek leküzdésében becsületet, példamutató munkával élenjárók, vállalták és többségben eredményesen teljesítették szakmai és általános műveltségük, politikai felkészültségük fejlesztését is. A brigádok munkájában továbbra is előtérben kell állni a munka termelékenységére, a gazdálkodás hatékonyságának növelésére való törekvésnek. Emellett egyre sürgetőbben, egyre erőteljesebben merül fel a tanulás, a képzés és művelődés igénye. A vasút a műszaki technikai forradalom korszakát éli. Az új gépek és berendezések kezeléséhez, gazdaságos kihasználásához magasabb fokú szakmai kvalifikáltságra van szükség. A ma még elavult eszközökkel, hagyományos módszerekkel dolgozó embereket holnapra a korszerű gépek, berendezések kezelésére kell alkalmassá tenni. A szocialista brigádmozgalom egyik fontos feladata, hogy a műszaki-technikai fejlődés szubjektív feltételeinek megteremtését a nevelés, a meggyőzés eszközeivel elősegítse és meggyorsítsa.

Ha az elért eredmények mellett a hibák után kutatunk, első helyen kívánkozik említésre, hogy a vasút műszaki fejlesztésével nem változott arányosan a gazdálkodás hatékonysága. Nem megfelelő a korszerű eszközök kihasználtsága, nem elég tervezési munka szervezottsége. Az okok rendkívül sokrétűek. Van tennivaló fent is, lent is, vezetőknél és beosztottaknál egyaránt.

Biztosak vagyunk abban, hogy a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozása nagy felelősséggel és hozzáértéssel értékeli majd a vasúton folyó szocialista munkaverseny helyzetét és megállapítással hasznos útmutatást szolgáltat a gazdasági eredmények javításához, a versenymozgalom társadalmi hasznosságának növeléséhez.

Megérkezett a 140-ik M62-es



Az idei év első felében hetvenkét M62-es sorozatú, kétezer lóerős Diesel-mozdonyt kap a Magyar Államvasutak a Szovjetunióból. A MÁV korszerűsítésének ezt az újabb jelentős lépését a KGST bankjától a Magyar Népköztársaság rendelkezésére bocsátott nagy összegű hitel tette lehetővé.

További segítségnek számít, hogy a vonalainkon már eddig is kiválóan bevált mozdonyok típusát a szovjet gyár továbbfejlesztette, és az újonnan vásárolt vontatójárműveket rendkívül rövid idő alatt szállítja hazánkba. Az idei első, de valójában már a 140-ik M62-es Diesel-

mozdony átvételére január 19-én került sor. Az új járművet azon a napon a Nyugati pályaudvar postavágányán bemutatták a szakembereknek és a sajtó munkatársainak. Képünk ezt a mozdonyt ábrázolja.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Mit vár tőlünk a népgazdaság?

A vasút 1972. évi tervéből: 6 milliárd forint fejlesztésre

A közelmúltban hozták nyilvánosságra a népgazdaság 1972. évi feladatait. Ezek azért jelentősek, mert a negyedik ötéves tervben megjelölt gazdaságpolitikai célok megvalósítását szolgálják. A negyedik ötéves terv második évében legfontosabb feladatunk a termelés és a felhasználás hatékonyságának növelése, a

népgazdaság általános egyen-súlyi helyzetének javítása. A népgazdasági tervben felsorolt mutatók felhívják a figyelmet arra is, hogy a közlekedésnek — elsősorban a vasútnak — biztosítania kell a szállítási feladatok mennyiségi, minőségi, biztonságos és nem utolsósorban gazdaságos lebonyolítását.

gyakorúság, kényelem stb. — fokozása, a nemzetközi kapcsolatok fejlődése és nem utolsósorban a vasúti közlekedés, más közlekedési ágakhoz viszonyított nagyobb biztonság.

A felsorolt tényezők hatásainak figyelembe vételével 1972-ben 368 millió utas elszállításával számolunk, ami 1,5 százalékkal kevesebb az előző évinél. Ezzel szemben fokozottabb javulásnak kell bekövetkeznie a személyszállítás minőségében, azaz a nagyobb biztonság, a kényelem feltételeinek megteremtését, a menetrendszerű közlekedés biztosítását, valamint a sebesség növelését illetően.

Áruszállítási feladatainkat

(Folytatás a 3. oldalon)

Ki kell elégíteni a szállítási igényeket

A vasúti személyszállítás várható feladatai — a rövidített munkahét folyamatos kiterjesztése, az ipartelepítések következményeként erősödő városiasodás, a vállalatokra háruló költségnövekedés, az egyéni közlekedési eszközök és az autóbüszközlekedés fej-

lődése miatt — tovább csökkennek. Figyelemmel kell azonban lennünk arra is, hogy az utazási szükségletek növekvő hirtességgel az életszínvonal további emelkedése, a vasúti személyszállítási szolgáltatás színvonalának — sebesség, menetrendszerűség,

Számok a szakszervezet költségvetéséből

Az elnökség januári ülésén megtárgyalta a IV. ötéves terv időszakára vonatkozó költségvetési elképzeléseket és jóváhagyta a szakszervezet 1972. évi költségvetését. Az elnökség megállapította, hogy a költségvetés számadatai hűen tükrözik a kongresszusi határozatok végrehajtására írt nyilatkozatok törekvéit. Különösen vonatkozik ez a nyugdíjas tagság igényeinek fokozottabb kielégítésére, valamint a tagság szociális problémáinak differenciáltabb megoldására.

A nyugdíjas-alapszervezetek részére a beszédett tagdíj teljes összegét visszajuttatjuk, ami az elmúlt évhez viszonyítva 580 ezer forint többlet-visszatérítést jelent. Ezen felül a nyugdíjas tagok temetkezési segélyét teljes mértékben központi alaphól fedezzük, évi 900 ezer forint összegben.

Mind az 1972. évi költségvetés, mind a IV. ötéves terv időszakára vonatkozó költségvetési elgondolások megfelelő mértékben gondoskodnak a tagság szociális, kulturális és sportigényeinek fokozottabb kielégítéséről.

A IV. ötéves terv időszakában a tagdíjból, vállalati keretből és az alapszervek különféle bevételeiből kulturális feladatokra, könyvtárak, kultúrintézmények, klubok támogatására, valamint a tagság egyéb kulturális igényeinek

kielégítésére 60, ebből 1972. évre 11 milliót fordítunk.

Szociális feladatokra; segélyezésre, üdültetésre és egyéb, szociális jellegű feladatokra 100 millió, 1972. évre 23 millió forint áll rendelkezésre.

Sportfeladatokra, sportklubok támogatására, a tömegsportmozgalomra 130 millió forintot, ebből 1972-ben 26 milliót fordítunk.

Mindezen felül a MÁV fejlesztési alaphól évente mintegy 22,5 millió forint összegű beruházással növeljük a tagság, a vasutas dolgozók kulturális, szociális és sportolási lehetőségeit.

Pere József,
a főkönyvelőség vezetője

Százhatvankét segélyezett

A békéscsabai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága 1971-ben 55 000 forintot fizetett ki a dolgozóknak szülési, temetési és szociális segély címén. Ebből az összegből 162 dolgozó, illetve hozzátartozó részesült.

A főnökség szakszervezeti bizottságának közreműködésével 25 felnőtt és 19 gyermek kapott fűdülési beutalót az elmúlt évben.

Dr. Mészáros Károly látogatása a dombóvári csomóponton

Kedves vendégeket fogadtak körükben Dombóvár vasúti csomópont dolgozói, január 12-én. Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója látogatott el hozzájuk Somi Benjámint, az MSZMP Tolna megyei titkára, dr. Szabó Tibort, a pécsi vasúti igazgatóság vezetője és dr. Gyugyi János megyei tanácselnök-helyettes kíséretében.

A különvonaton érkező vendégek útközben megismerhették a Bátaszék-Dombóvár közötti vasútvonal mázaszázvár-mágocsi szakaszán folyó nagyszabású munkát. Dombóvár állomáson Gyuricza István, a városi pártbizottság első titkára, Vidóczy László városi tanácselnök, Tóth Ferenc csomóponti párttitkár köszöntötte a miniszterhelyettes és kíséretét. A vendégek ezután a pártbizottság helyiségeiben találkoztak a csomópont szolgálati vezetőivel, párt- és szakszervezeti titkáraival, majd a korszerűsítés alatt álló csomópont megtekintése szerepelt a látogatás programjában.

Dr. Mészáros Károly a megye és a város vezetőivel ellátogatott a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat dombóvári telephelyére is. Itt Végh A. Béla igazgató, Somogyi Béla üzemvezető, Németh János párttitkár és Horváth Sándor szb-titkár fogadta a vendégeket. Az üzem megtekintése után a miniszterhelyettes elégedetten

nyilatkozott a fatelítő dolgozóinak munkájáról, s az ott látott szociális létesítményeket, a munkások védelmét és ellátottságát követendő példaként ajánlotta a jelenlevők figyelmébe.

A MÁV vezérigazgatója megígérte, hogy február végén ismét ellátogat Dombóvárra, és pártnap előadóként találkozik a vasutasokkal.

Együttműködési megállapodás

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy a haderőn kívüli honvédelmi nevelés, az ezzel kapcsolatos tevékenység szervezése és gyakorlati végrehajtása érdekében együttműködési megállapodás jött létre a Magyar Honvédelmi Szövetség, a Vasutasok Szakszervezete és a KPM I. Vasúti Főosztály között.

Az erről szóló megállapodást január 27-én ünnepélyesen írták alá, és pedig a MÁV részéről dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a Magyar Honvédelmi Szövetség nevében Kiss Lajos vezérőrnagy, az MHSZ főtitkára, a vasutas-szakszervezet elnöksége megbízásából Szabó Antal főtitkár látta el kézjeggyel az együttműködési megállapodást tanúsító okmányt.

Nem csökkent az utazószemélyzet szolgálati és távolléti ideje

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS VÉGREHAJTÁSA A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

(Folytatás az 1. oldalról.)

kásra érkezéstől a visszaindulásig kellett számítani, s helyi lakosnál 1-1, vidéki lakosnál 2-2 órával volt növelhető a pihenőidő. Az új szabályozás szerint a lakásra és a visszautazásra szükséges idők tartamát a helyi viszonyokra tekintettel a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben állapítja meg.

A nem utazó forgalmi dolgozók szolgálatuk előtti állomásbejárását nem vették figyelembe sem a munkaidőnél, sem a bérézésnél. Az új szabályozás szerint a szolgálati átadás-átvétel címén előirt 30

percet meghaladó időket össze kell számítani és munkaidőként — esetleg túlmunkaként — kell kezelni és megváltani. A napi munkaidő kezdetét és végét korábban a felettes szervek hagyják jóvá. A jelenlegi kollektív szerződés szerint a helyi adottságok alapján a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben határozza meg.

A szolgálatmegosztások lehetőségét 2-6 óra időtartamra állapították meg, de nem adtak lehetőséget, hogy éjszaka osszák meg a munkaidőt. Most előírás, hogy osztott munkaidő esetén legalább 10 óra pihenőidőnek kell lenni két munkanap között.

A kollektív szerződés az utazók távolléti óráinak, valamint túlmunkájuk felső határának megállapítását az igazgatóság és a területi bizottság hatáskörébe utalta. A korábban központilag megállapított 300 óras felső határt ezek a szervek lazának, túlzott lehetőségek tekintették. A szabályozás decentralizálásával arra gondoltunk, hogy az igazgatóságok keressék meg a módját a túlmunka és a távolléti órák csökkentésének. A sok helyen tapasztalható helyes és eredményes törekvés mellett azonban igen sok volt a 300 óra túllépése. Nem egy szolgálati helyen már hivatalosan 320-330 órát is megállapítottak.

A központi vezetőség álláspontja e tekintetben is az, mint a 18 óra túllépésénél. Semmilyen körülmények között nem engedhető meg a havi 300 óra túllépése, még kevésbé ennél hosszabb távolléti idő engedélyezése.

A kollektív szerződés egy dolgozóra vetítve havi 8, illetve évi 96 órában határozza meg a túlmunka mértékét. Ez alól csak az utazók esetében, illetve külön meghatározott munkakörökben tesz kivételt. Ennek ellenére nem egy helyen 30-40, sőt kirívó esetben havi 100 túlórával is találkozhatunk. Tudomásul kell vennie minden szolgálati vezetőnek, hogy csak a meghatározott kereteken belül szabad túlmunkát elrendelni.

Itt említjük meg, hogy nem hajtották következetesen végre a munkaidő, a forgalmi utazók, a művezetők, a gépkocsivezetők, a pályamesterek túlmunkájának elszámolásra vonatkozó rendelkezést sem. Sok szolgálati főnökségnél nem a kollektív szerződés szerint számolják el a szabadnapon végzett munka díját.

Még ma sincs megnyugtatóan rendezve a heti pihenőnapok kiadása. Egyrészt a kijelölésnél, másrészt a pihenőnapon munkát végzők díjazását illetően sok a probléma. Ennek következménye: hogy nem egy helyen a munkaidő döntőbizottságok határozata alapján visszamenőleg több száz ezer forint kifizetésére került sor a heti pihenőnapok elszámolása miatt.

A negatív példát azt mutatják, hogy elsősorban a munkaidőbeosztásnál és a túlmunka díjazásánál van a legtöbb hiba. Nincs megfelelő törekvés a túlzott igénybevétel csökkentésére, a dolgozók szabad idejének növelésére. Ami különösen szembetűnő, hogy éppen a legjobban leterhelt dolgozókat érinti hátrányosan a kollektív szerződés vonatkozó pontjainak be nem tartása.

A szakszervezeti taggyűlések szerepe

A központi vezetőség Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes és Gulyás János titkár kiegészítőjét és összefoglalóját figyelembe véve úgy határozott, hogy a kollektív szerződés 1971. évi végrehajtásáról szóló közös beszámolót a dolgozók elé terjeszti. A beszámoló mellékellet kell képezze az elnökség által összeállítandó módosító javaslatot, hogy a dolgozók ezt a beszámolóval együtt vitathassák meg.

Második napirendként a szakszervezeti demokrácia érvényesüléséről szóló jelentés szerepelt. A napirend előadója Molnár György, a szakszervezet titkára volt. A vita során felszólalt Virizlay Gyula, a SZOT titkára is.

A jelentés értékelte a szakszervezeti demokrácia érvényesülését, különös tekintettel a szakszervezeti taggyűlések és küldötttervezetek rendszerére, hatékonyságára. Megállapította, hogy a szakszervezeti taggyűlések a tömegkapcsolatok kibontakozásának, a

szervezett dolgozók politikai nevelésének, mozgósításának, a tagságnak a vezetésben, el-lenörzésben és döntésben való közvetlen részvételének egyik leghatékonyabb formái. A tagság ezeken a fórumokon gyakorolja legközvetlenebbül demokratikus jogait.

A központi vezetőség észrevételeit figyelembe véve kerül kidolgozásra a taggyűlések, küldötttervezetek rendszerének és tartalmának továbbfejlesztésére vonatkozó határozat.

A központi vezetőség ezeket után elfogadta a szakszervezet 1972. első féléves munkatervét, a 1/2 százalékos Onkentes Támogatási Alap 1792. évi költségvetését. A legutóbbi illés óta végzett munkáról és a legközvetlenebb feladatokról Szabó Antal főtitkár tájékoztatta a központi vezetőséget.

Mi a titka

Garics János szerencsésének?

„Dolgozik Mezőkeresztes-Mezőnyárad állomáson egy forgalmista. Különös hobbjá az életmentés. Az országban egyedül senki, egyetlen vasutas sem akadályozott meg annyi balesetet, karambolt, mint ő, Garics János.”

Az Északmagyarország című lap egyik számában olvastuk a fenti sorokat „A karambol elmaradt...” címmel. Megtudunk a cikkből egyebeket is.

Garics Jánost nemrég dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetője 1000 forint jutalomban részesítette, mert 1971. október 30-án éjjel — 23 óra 49 perckor! — észrevette, hogy a villamosmozdonnyal vontatott, áthaladó, 474. számú tehervonat zárfék előtti hatodik kocsijánál a hordrugó kifordult. Az éber forgalmi szolgálattevő azonnal értesítette a 26-os őrhely személyzetét, s intézkedett a tehervonat nyílt vonal megállítására, mivel a műszaki meghibásodás veszélyeztette a szomszédos vágányon Miskolc felől érkező személyvonatot.

Garics János 1944 óta dolgozik a vasútnál, de mióta efféle nyilvántartást vezetnek: pontosan 97 esetben fedezett fel hönfutást, hordrugóheve-

FIATALOK ANGELA DAVISÉRT

A MÁV Építési Főnökségénél dolgozó fiatalok tiltakozó gyűlésen fejezték ki együttérzésüket a tizennégy hónapja vizsgálati fogságát töltő és a 28. születésnapján is börtönben sínylődő Angela Davis iránt.

A gyűlésen részt vevő mintegy száz fiatal Szunyogh Ferencné, a KISZ-csúcsvezető-ség titkára üdvözölte majd Fodor Györgyné az ifjúsági

szervezet agít. prop.-titkára méltatta az emberi szabadságjogokért küzdő néger kommunista tanármő érdemét. Ezután a Vox-Vitae pol-beat zenekar adott műsort. Az Angela Davis bebörtönzése ellen tiltakozó fiatalok aláírásokat gyűjtöttek a kiszabadítás érdekében fogalmazott ívre, és a kerületi, illetve a budapesti KISZ-bizottságon keresztül kérték annak eljuttatását az amerikai követségre.

Ifjúsági felelősök Zánka-Köveskálón

Szakszervezetünk január második hetében Zánka-Köveskálón rendezte meg az ifjúsági felelősök tanfolyamát. A hatvan résztvevő az ország legkülönbözőbb tájain lévő szolgálati helyekről érkezett, azzal a céllal, hogy kicseréljék tapasztalataikat és felkészüljenek az ifjúsági mozgalmi munka újabb feladatainak eredményes megoldására.

Az egyhetes tanfolyam előadásait felelős állami és szakszervezeti poszton dolgozó ve-

zetők tartották, s jól használható tudással vértették fel a hallgatókat. Többek között szó volt az ifjúsági törvény végrehajtásáról, a kollektív szerződés érvényesítésének tapasztalatairól, a szakszervezeti mozgalom és az ifjúság kapcsolatáról.

Tekintve, hogy a hallgatók szintén fiatal vasutasok voltak, a kialakult viták során érdemben tudták egyeztetni gyakorlati tapasztalataikat az elméleti kérdésekkel.

Harminc éve...

Harminc esztendeje, 1942. február 1-én jelent meg először a Szabad Nép, a Kommunista Magyarországi Pártja hivatalos — illegális — lapja.

A Szabad Népek az elnyomás éveiben és a felszabadulás után jelentős része volt népünk küzdelmeiben és győzelmében. Harcba és sikerekben gazdag útja során százezrek szellemi kenyerévé vált.

A lap első szerkesztője és névadója: Rózsa Ferenc. „Pártlapunk neve jelképezi azt a történelmi feladatot, amely elé a politikai fejlődés a magyar népet és annak vezetőjét, a KMP-t állította” — mondta Schönherz Zoltán, Rózsa Ferenc szerkesztőtársa.

1942-ben csak négy szám jelenhetett meg. (A legutolsó májusban.) Ugyanis Horthyék politikai rendőrsége megtalálta a lap nyomdáját, letartóztatott sokakat az újság szerkesztésében, előállításában, terjesztésében részt vevők közül. Rózsa Ferenc és Schönherz Zoltán a fasiszták börtönében fejezték be életüket.

Az illegális kommunista párt e sajtóorgánuma két év és négy hónap múltán jelenhetett meg ismét: 1944 szeptemberében.

Az illegális Szabad Nép a nemzeti ellenállás írásos agitátora s szervezője volt.

„A mozgalomban nincs korhatár”

faragóknál. Háború, katonaság, felszabadulás.

Ami ezután következett, az sem volt különös. Mert van-e valami különös abban, hogy az egykori napszámos 1945-ben az elsők között találta meg a pártot, a szakszervezetet, és örök hűséget vállalt a munkásmozgalommal.

— Pályamunkás lettem, és szakszervezeti bizalmi — mondja. — A szakvizsga megszerzése után kineveztek vágánygondozónak, s 1950-ben az üzemi bizottság elnökévé választottak.

Attól kezdve Pista bácsi szájából gyakran hangzott el a kérdés: „na most aztán, elvtársak, hogyan és mit tegyünk?” Számtalan, népszerűtlennek látszó feladatot kellett megoldani úgy, hogy az emberség és az igazság se szenvedjen csorbát, közben a közösség, a társadalom ügye is előbbre mozduljon. Azután jött 1956. Magyar István akkor is bizóti. Tudta, hogy van kiút a válságból. Meggyőződése, állhatatossága egyetlen pillanatra sem ingott meg. Fáradságát nehéz feladatait igyekezett mindenkor példamutatóan elvégezni, s ez így volt akkor is, amikor néha kudarc,

meg nem értés kísérte munkáját.

1967-ben függetlenített szb-titkár lett, s ezen a felelősségteljes poszton is megfelelt a főnökséghez tartozó, csaknem ezer dolgozó bizalmának. Bár soha nem várt köszönetet, elismerést, négyyszer kapta meg a kiváló dolgozó kitüntetését, ezenkívül a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát is a mellére tűzték.

Nyugdíjba vonulásakor a nagykanizsai vasutas művelődési otthonban búcsúztak el tőle munkatársai. Ott voltak a pécsi területi bizottság, a pályafenntartási főnökség, a társulmányozási ágazat szakszervezeti bizottságainak, a művelődési otthon vezetőségének képviselői, a szocialista brigádok tagjai, s valósággal elhalmozták ajándékokkal.

— Minek ez a nagy búcsúzkodás? — kérdezte Pista bácsi. — A mozgalom munkájában nincsen korhatár...

S csakugyan, ő azóta is szintén naponta felkeresi az szb-irodát, hátha segíthet valaminek. Am, ha végzett, az utcán sietőre fogja léptei, mert két unoka várja otthon a nagyapát.

Nagy Antal Géza



Garics János, a munkásmozgalom harcos vezetője.

Két küldött portréja

Rostás Tibor

szenvedélye a vasút



Rostás Tibor kútvölgytanyai parasztyerek, az 50-es évek végén szerzett érettségi bizonyítványával a zsebében, Hódmezővásárhely állomásfőnökénél felvételt kért a vasúthoz. Megmondta becsületesen: a szepi orvosi egyetemre is elküldte felvételi kérelmét. A főnök, aki el sem tudta képzelni, hogy az orvosi pálya egyáltalán szóba kerülhet a vasutas hívatás mellett, azzal utasította el: „Nincs vagy-nagy! A vasút nem átjáróház!”

Mégis vasutas lett

A fiatal ember ragaszkodott elképzeléséhez, és amikor egyetemi felvétele nem sikerült, mégis vasutas lett. Kecskeméten kezdte, majd Nagykőrös követte. S 1962-ben már a tisztképző kitűnő bizonyítványával tért vissza Nagykőrös állomásra.

Rostás Tibor ma az állom...

Füzfá Gézané

a törzsgárda megbecsült tagja

Este van. Vastag, fekete sötétesség borítja a Déli pályaudvar tárolóvágányainak környékét. Csak a Mészáros utca 19. alatti magányos háztömb belső neofényei világítanak ki az ablakokon. A fények azt jelzik, hogy a MÁV Adatfeldolgozó Főnökségben még javában folyik a munka.

Füzfá Gézané és az általa vezetett Haladás brigád az „ügyeletes”. A lányok, asszonyok vastag pulóverben, dupla harisnyában, felöltözve sürgőnek a modern géppártók, a két Univac, az indigózógép, a fotocellás vágógép és a szaglagat között. Fűtés nincs, mert a gépek kényesek, csak saját energiájuk hője áraszt a teremben némi meleget. Még így is: az egyenletes hőmérsékletre a légkondicionáló berendezés vigyáz.

Kislány volt még...

A Haladás szocialista brigád tíz éve alakult, de Füzfá Gézané csak tavaly vette át a vezetését. Sokat sejtet tehát, hogy bár ő a főnökség más üzemszereiből jött át ide, az Univacra dolgozni, mégis egyhangúan reá esett a választás. Am 6 korábban is brigádot vezetett, volt gyakorlatla abban, hogyan kell az asszonyokat, lányokat jó szellemben együtt tartani, lelkesíteni, a bajokat szép szóval, türelemmel orvosolni.

Kislány volt még, amikor az adatfeldolgozáshoz került. Most már tehát megbecsült tagja a törzsgárdának. Szakszervezeti bizalmi, párttag, s nem utolsósorban: az 58 szocialista brigád közül az egyik legjobb kollektívának a vezetője.

— Édesanyám és apám is vasutas volt — mondja. — Mindketten a Nyugati pályaudvaron dolgoztak. Gyerekkoromban nagyon idegenkedtem a számoktól, most pedig már el sem tudom képzelni, hogy más legyen a munkaköröm. Sokat tanultam az elmúlt években. Elvégeztem az elméleti 1-es és 2-es tanfolyamát,

más rendelkező forgalmi szolgáltatásokról, üzemgazdász, párttitkára, s a Kossuth szocialista brigád vezetője. Alig kezdte meg a munkát az állomáson, pártvezetőségi taggá választották, majd 1964-től 1968-ig a dolgozók bizalmából szb-titkár volt. Tisztségétől akkor vált meg, amikor a párt-szervezet élére került.

— Szerettem a szakszervezeti munkát — emlékezik vissza. — A dolgozók ügyesbajos dolgaival, munkaügyi, szociális és gazdasági kérdésekkel mindig szívesen foglalkoztam, s ez a foglalatosság jónak bizonyult a pártmunkához.

Együtt van a brigád

Közben 1970-ben 5 hónapos pártiskolát végzett, jelenleg pedig a marxista-leninista egyetem második éves hallgatója. Ennyi elfoglaltság közepette is szinte szenvedélye a vasút, a brigádmunka. Még 1962-ben, fiatal forgalmista korában alakította meg a szocialista címért versenyző 12 tagú Kossuth forgalmi brigádot. Ez a kollektíva 2-3 ember kivételével azóta állandóan együtt van. A számos üzemet kiszolgáló, nagy átmenő személforgalmat lebonyolító állomás minden más munkájából sok-sok vállallással veszik ki részüket. Példájkukat a Petőfi, majd a Széchenyi és az Arany János brigád is követik. Azóta négy brigád dolgozik, tanul, él az állomáson és azon kívül szocialista módon.

Szász Ferenc

Rostás Tibor ma az állom...

Haladnak a korrall

A brigád alapító tagjai valamennyien nagyon fiatalok voltak. A Haladás szót azért



választották, hogy azzal is jelképezzék: haladnak a korrall, igyekeznek megtanulni az adatfeldolgozás rejtelmét, a számítógépek mechanizmusát, s készek megtenni mindent, ami a jövőt, a közös boldogulást szolgálja.

Kiváló dolgozó

— Mi mindent együtt, közösen csinálunk — szól a brigádvezető. — A műszakban vagy a főnökségen bárkinek névnapja van, „kijár” a szál virág, a mamáknak a csokoládé, vagy az efféle ajándék... De ezek csak az apróbb dolgok. Azt hiszem, sokkal többet tesznek olyankor, amikor egyetlen kérés szóra két óra helyett alig harminc perc alatt végezzük el a kiadott sürgős munkát. Vagy amikor mi, nyolcan elvégezzük kilencedik kollégánknak feladatát is, aki otthon maradt a kisgyermekével...

A hangsúly persze az állomáson van. A szolgálat után és előtt is ott tölti szabad idejét a brigád vezetője. A négy brigád valamennyi tagja és társadalmi munkával viseli brigádját munkahelyének. A Kossuth brigád 156 óra társadalmi munkát vállalt évente. 1968-ban az állomás átépítése után meszesödörrel, szűkség WC-vel éktelenkedő, elhanyagolt terület maradt az építők elvonulásaival. A brigádok elta- karították a szemetet, rendezték az egész területet. Talajcsereket hajtottak végre, gyepeket, virággyűzőket telepítettek be a felvételi épület és a raktár közötti részt. Azóta is ők gondozzák tavasztól őszig a sok színben pompázó virágokat.

Rendezvények szervezője

A brigádnapló tanúsága szerint a Kossuth brigád tagjai családtagjaikkal együtt rendszeresen, csoportosan járnak színházba, a fővárosba és Kecskemétre, de a többiek sem maradnak el tőlük. Rostás Tibor majd minden évben bel- és külföldi társasutazások szervezője. Brigádjával volt már Csehszlovákiában, most pedig jugoszláv, bolgár, román tengerparti utazásra készülnek. Ő a szervezője, lelke, motorja sok más megmozdulásnak is. Jelenleg sok dolga közt a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására készül.

Szász Ferenc

Nem véletlenül lett Füzfá Gézané kiváló dolgozó, s kapott jutalmat a tavalyi vasutasnapon. Ez az elismerés a brigádnak is szól. S bizonyára az sem véletlen, hogy — bár meglepetés volt számára — Füzfánét választották meg a főnökség szocialista brigádvezetői két küldöttük egyikévé a vasutas brigádvezetők III. országos tanácskozására.

— Ennyi ember előtt még sohasem beszéltem, de most szeretnék szót kapni. Szeretném röviden méltatni, példaképül állítani a mi kis brigádunk asszonyait, lányait, akik tíz esztendő alatt egyetlen hangos szó, nézeteltérés nélkül, társadalmi munkával, gyermekeik nevelése vagy éppen tanulás közben is nyeltek. Valóban haladtak a korrall, lépést tartottak a technikával. Most az ezüstéremnél tartunk, de jelszavunk továbbra is marad, ami volt: Haladás...!

Rácz Judit

Két örbáznai boldogság

Manapság mindnyájunknak természetes, hogy lakásunkban ég a villany, szól a rádió, működnek a háztartási gépek, nézhetjük a televízió műsorát. Ám, ha villany nem lenne? Talán csak akkor tudnánk igazán megérteni, hogy mekkora öröm sugallta Méryei József porpáci pályáról levelét. A következőket írta ugyanis szerkesztőségünknek:

— Nem mulasztatom el, hogy családunk ritkaságában menő, nagy eseményt az új régi olvasójaként ne közöljem önökkel: lakásunkba, a Porpác—Vép közötti 67-es örbáznai, ahol tíz éve szolgálak, karácsony előtt bevezették a villanyt. Régóta vártam négygyermekes családommal erre a pillanatra. A lakásban szűkös fűtünk — hat ember egy

Mit vár tőlünk a népgazdaság?

(Folytatás az 1. oldalról.)

is az az alapvető követelmény szabja meg: ki kell elégtetni a népgazdaság szállítási igényeit. Áruszállítási tervünkben azzal számolunk, hogy azok az elmúlt évi szinten jelentkeznek, mégis többre kell felkészülnünk. A rakodás szempontjából viszonylag kevésbé munkaigényes tömegáruk — szén, ásványolaj stb. — részaránya csökken, ugyanakkor nő a munkaigényesebb áruk — gépek, berendezések, épületelemek stb. — volumene. A nemzetközi szállításkor a további növekedéssel számolunk, mégpedig a tranzitnál 3,8, az exportkiutakozásnál, több mint 2 százalékos feljutással.

Műszaki-gazdasági mutatóink — a tervezetek szerint — kedvezőbben alakulnak az 1971. évinél. A tehervonatok átlagos terhelését 1045 tonnára, a tehervonatok statikus ter-

helését pedig 22,3 tonnára terveztük. Mindez a korszerű mozdonyok és nagyraksúlyú tehervonatok beszerzése révén lehetséges.

A korszerű mozdonyok beszerzése biztosítja azt is, hogy a villamos- és dieselvontatás részesedése az összes teljesítményből elérje a 78 százalékot. Ezt az arányt, valamint a fajlagos hajtóanyag költségeivel való takarékoskodást úgy kell tekintenünk az előző év tapasztalatai alapján, mint a vállalati nyereség növelésének egyik fontos tényezőjét.

Az alapvető igényeket szolgáló vasúti ipar és építőipar munkájáról csak annyit, hogy a növekvő színvonal és a gazdaságosság fokozása azok tevékenységére is vonatkozik! A terv számol azzal, hogy a vasúti ipari és építőipari tevékenységében a kisebb mérvű mennyiségi emelkedés mellett jelentős minőségi változás következnek be.

A fejlesztés programjából

A szállítási és egyéb feladatok ellátásához szükséges állóeszközök fejlesztésére 6 milliárd forint áll rendelkezésünkre. Ebből 2,6 milliárdot a vasúthálózat fejlesztésére, 2,8 milliárdot járműbeszerzésre és 800 millió forintot vállalati, illetőleg egyéb állami beruházásokra fordítunk.

Hálózatfejlesztési programunkban szerepel a Debrecen—Nyíregyháza közötti második vágány építésének befejezése. Az elhasznált és elavult pályaszakaszok átépítésére 1120 millió forintot fordítunk, melyből közel 200 vágánykilométer korszerűsítését és több mint 300 csoport kiterő cseréjét tervezzük.

A távközlő- és biztosítóberendezési hálózat fejlesztésére, illetőleg korszerűsítésére a terv 385 millió forintot biztosít. A korszerű biztosítóberendezések létesítésével részben az utazóközösség és a vasutas dolgozók biztonságát, részben pedig a közúti forgalomét kívánjuk növelni. A korszerű távközlő hálózat ki-

alakításának megkezdésével a számítástechnika új módszereinek alkalmazásához szükséges adatgyűjtés meggyorsítását kívánjuk megteremteni.

A pályaudvarok, vasúti fejlesztése között első helyen szerepel a záhonyi átrakókörzet további fejlesztése, a szolnoki rekonstrukciós munkák folytatása, a Déli pályaudvar átépítése és — a közös magyar-jugoszláv határállomás szerepét betöltő — Gyékényes állomás fejlesztési munkái is megkezdődnek.

Vonalvillamosítási programunkban szerepel a Budapest Ferencváros—Soroksári úti rendezőpályaudvar közötti vonalszakasz, valamint a Komárom—Komárno közötti pályarész villamosítása. A Rákos—Szolnok vonal villamosítását oly útemben véghezvük, hogy 1972. év végén a Rákos—Nagykúta szakaszon befejeződik a munka és a villamos üzem megkezdődik.

Nagy teljesítményű Diesel- és villamos mozdonyok

Jelentős összeget fordítunk a vasúti járművek beszerzésére. A terv szerint 21 nagy teljesítményű villamosmozdony, 79 nagy teljesítményű Diesel-mozdony és 20 közép- és kis teljesítményű Diesel-mozdony beszerzésére kerül sor. A vonatolt járműbeszerzési programunkban 160 korszerű személykocsi, 825 fedett tehervonati, 1150 nyitott tehervonati, 200 tartánykocsi és 60 kavicsszállító kocsi vásárlása szerepel.

A vonatolt és vonatolt járművek beszerzése azonban önmagában nem oldja meg problémáinkat. Nem vehetjük ugyanis kritikán kívül tudomásul, hogy a nagy teljesítményű Diesel- és villamosmozdonyok teljesítménye 1971-ben sem érte el a tervezett szintet.

A vállalati és egyéb beruházások között legjelentősebb

a járműjavító üzemek és a vonatási telepek fejlesztésére előirányzott összeg, de nem hanyagolható el a gépésítésre szolgáló 177 millió forint, a szociális és munkavédelmi beruházásokra — az új beruházások szociális igényeinek kielégítésén túlmenően is — biztosított 68 millió forint sem.

Jelentős összeget — 62 milliót — költünk lakások építésére és egészségügyi beruházásaink között is számtalan nagy jelentőségű létesítmény megépítésével védjük a dolgozók egészségét. Számottevő az oktatási hálózat fejlesztésére biztosított ráfordítás is.

A felsoroltakból kiténik, hogy a vasút műszaki fejlesztéséhez milyen jelentős anyagi forrás áll rendelkezésünkre. Hogy ebből mit, mikor és milyen gazdaságosan használunk fel, az elsősorban

rajtunk múlik. Azon, hogy mennyiben szívleljük meg a Politikai Bizottság 1971. június 29-i ülésén hozott határozataiban foglaltakat, valamint a beruházási tevékenység egyensúlyának biztosítása érdekében kiadott kormányhatározat rendelkezéseit.

Hatékony munkaerő-gazdálkodást

Röviden szólnunk kell a munkaerő-gazdálkodásról is, mely napjaink egyik legfontosabb kérdésévé vált. Indokolja ezt egyrészt a dolgozó emberről való fokozottabb gondoskodás, másrészt a népgazdasági szinten is jelentkező munkaerőhiány.

A vasút napjainkban 3000 főnyi létszámmal küzd. A munkaerőhiányt súlyosbítja az a körülmény, hogy az koncentráltodott egyes munkakörökre. A szállítási feladatok elvégzésében kulcsfontosságú szerepet betöltő kocsirendező, váltókezelők, utazószemélyzet létszámmal küzd. A munkaerőhiány az egyéb munkaköröknel meglehetősen nagy hiánynak. Fenntartási feladataink megvalósítását is akadályozza a munkások hiánya. Az adminisztratív munkakörökben viszont az utóbbi időben szám szerint és arányában is nőtt a foglalkoztatottak száma, márpedig a műszaki fejlesztés termelékenység-növelő hatásának itt is jelentkezni kellene!

A jelenlegi állapot nem tartható fenn sokáig, mert a meglévő munkaerőhiány gátolja az üzemvitel zökkenőmentes lebonyolítását, lassítja az elemgyorsítást, nem teszi lehetővé állásfokozásunk megfelelő kihasználását, akadályozza a munkaidő kívánt szintre csökkentését, magas a szellemi és fizikai igénybevétel és emelkedik a személyi jellegű balesetek veszélye. Miután — a népgazdasági helyzet ismeretében — külső utánpótlásra aligha számíthatunk, elsősorban a munka- és üzemszervezés megújításával, a munkaerő-gazdálkodás hatékonyabbá tételével segíthetünk problémáink megoldásán.

Dr. Holló Lajos, az 1. szakosztály vezetője

SZOCIALISTA SZERZŐDÉS

Az Északi Járműjavító villamosmozdony-javító üzemszervezés szocialista szerződést kötött a szolnoki vonatási főnökséggel. A fővárosi üzem dolgozói vállalták, hogy hatékony segítséget nyújtanak a szolnoki vonatási főnökség állagába tartozó villanymozdonyok javításához.

Kiterjed a szerződés arra is, hogy az Északban lehetővé teszik szolnoki mozdonyvezető-gyakornokok számára a villamos vonatoltjárművek belső szerkezeteinek, alkatrészeinek megismerését. Ezen túlmenően: a gyakorlatok szakmai oktatási kiképzése felett az üzemszervezés KISZ-szervezete védnökséget vállalt.

A vonatási főnökség javítóműhelyének villamos vég-szerelői hasonló segítséget kapnak a V-43-as sorozatú mozdonyok fenntartási munkáihoz.

Huszadszor is kiváló szinten

Huszadszor tettek eleget Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói a kiváló csoport címet elnyeréséhez előírt feltételeknek, múlt évi tervük teljesítésével.

Annak ellenére, hogy a munkakörülményeket tovább nehezítette a súlyosbodó létszámmal, javult a személyvonatok menetrendszerűsége, hatékonyabbá vált a kocsi-külöb és belső tisztítása, gyorsult a tehervonatok összállítása.

Kovács Gyula

Köszönöm az igazgatóság vezetőinek segítőkészségét, a mérnökök és a mesterek, segédmunkások emberségét magatartását, szakosított végzettségét, jó munkáját, a kötelességen messze túlmenő igyekezetét.

Hasonló eseményről tudósította szerkesztőségünk Halmai János is. Ő arról számolt be, hogy a dombóvári—pécsi vonal Godisa—Abaliget—Bükkösd közötti vadregényes szakaszán a Recseg Vendel kőgyermekes pályaudvar által lakott 110-es örbáznai váltotta fel villany a petróleumlámpát. Recseg Vendel a pécsi igazgatóság vezetőjétől kért segítséget, s ennek eredményeként biztosított a vasút 21 000 forintot a villany bevezetéséhez. A munkások pedig, akik a kivitelezést december 23-ra elvégezték, az előre megvásárolt televízió antennáját is felszerelték, illetve a készüléket üzembe helyezték.

MILYEN JÖVŐ VÁR A FIATAL VASUTASOKRA?

Ha egy-egy fiatal, a középiskolából kikerülő ifjú emberke érdeklődik nálam a vasúti hivatás, életpálya iránt, zavarba jövök. Nem tudom, mit is mondjak neki. Legjobb, ha semmit. Vagy talán ismétlem én is az elégséges elcsépejt szöveget: „Barátom, szép ez a pálya, de nehéz. Tanulj és képezd magad, hogy a forgalom irányító szakembere lehess!” Igen, de mikor? Ez utóbbi kérdés teljesen megnehezíti a választást.

Itt van a saját példám. Bár nem vagyok egészen fiatal, hiszen lassan húsz éve szolgálom a vasutat, mégis a fiatalok közé sorolom magam. Én is mély hivatástudattal, céltudatosan indultam el annak idején a szépek ígérkező pályán. Igyekeztem a két évtized során minél több szakudásra és tapasztalatra szert tenni, mégis csak egy egyszerű „gyalogos” vagyok.

Tíz évvel ezelőtt elvégeztem a tisztképzőt, jeles eredménnyel, majd két éve magam mögött hagytam a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumot is. Közben végigszolgáltam jónéhány állomást, jelenleg pedig Szombathelyen tartalékos külső forgalmi szolgálattevő vagyok. Reggeltől estig, vagy estétől reggelig gyakorolom a gyaloglást hóban, esőben, sárban, végrehajtván a rendelkező forgalmi szolgálattevő utasításait. Meddig megy ez így? — senki nem tudja a kérdésre megadni a feleletet.

En persze sejtem, hogy mire elérem egyszer az ötvenedik életévemet, vagyis amikor fizikailag és szellemileg kifáradok, lehet belőlem valami kiszírt, kereskedelmi dolgozó. De hát ezért tanultam? Ezért vontam el családomtól hosszú éveken át a tanulással járó száz és ezer forintokat?

Igaz, mondogatják, hogy az irányító munkakör betöltéséhez, a magasabb beosztáshoz a vasútnál végig kell járni, meg kell ismerni minden szolgálati helyet. Ezzel függ össze jelenlegi munkaköröm is. De vajon más valakinek mit szólna az ilyesfajta elmélethez az a sokéves munkaviszonnyal és kellő iskolai végzettséggel rendelkező dolgozó, akivel a magasabb munkakörbe helyezése előtt végigdolgoztatták az összes alacsonyabb beosztást? Az elmélet bizony ilyenformán a vasútnál sem állja meg a helyét.

Várom tehát a „sült galambra”, arra, hogy egyszer majd csak történik velem is valami csoda. Mert hát nem akarok fordítani. Ide köt húsz esztendő és hivatásom szeretete. De azért tudom, érzem, hogy nem jól van ez így.

Kiss Zoltán
intéző

★

Összint hangvétele miatt közöltük a fenti levelet, nem pedig azért, mert teljesen egyetértünk a sorok írójával. Mi az, amiben vitakozhatnánk Kiss Zoltánnal? Először is az, hogy külső forgalmi szolgálattevőnek lenni egy nagy állomáson, nem egyszerű, és nem önértéket sértő feladat, még két évtizedes szolgálati múlttal sem. Másodszor: a MÁV-nál igen is mindenki számára nyitva áll az érvényesítés útja. A magasabb beosztás, munkakör betöltéséhez azonban nem elegendő csupán — sem a vasútnál, sem másutt — a kellő iskolai végzettség, szakismeret és a sokéves munkaviszony. A levélíró azonban csak ezekről tett említést, teljesen elhanyagolva a vezetői munkakörben nélkülözhetetlen egyéb követelményeket. (Rátermettség, politikai hozzáállás, társadalmi tevékenységek vállalása stb.)

Egyetértünk azonban azzal, hogy a vasútnál is szükség van — mint más vállalatoknál — tudatos, szakszerűen végrehajtott káderpolitikára, személyzeti és oktatási munkára. Ennek révén lehet kinek-kinek meghatározni a jövőjét, kilátásba helyezni a későbbiek során elérhető beosztást. Eppen ennek a munkának a gyengéire figyelmeztetnek Kiss Zoltán sorai.

CIKKÜNK NYOMÁN

Érdemes becsületesen dolgozni!

ÉLENK VISSZHANGOT ki-váltó cikk jelent meg a Magyar Vasutas 1971. december 17-i számában Erdemes-e becsületesen dolgozni? címmel. Mielőtt a cikk egyes megállapításaira kitérnék, egyértelműen válaszolok a címben feltehető kérdésre: Igen, érdemes! Sőt, csakis becsületesen érdemes dolgozni!

Ami a szóban forgó kritikát irást illeti, helyeslem, hogy az újság részletesen foglalkozott egy igen lelkesen, példamutatóan dolgozó vasutas munkahelyi gonáival, s igyekezett részrehajlás nélkül feltárni azokat a hibákat, mulasztásokat, amelyek — sajnos — még fel-felbukkannak a vezetőik és a beosztottak viszonyában. A megjelent cikk nyomán ki-ki leszárdhat önmaga számára a tanulságot. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy következmények nélkül „tehettünk pontot a nem éppen egyedülálló eset végére.

Emberek vagyunk, s mert ismerjük tulajdonságainkat, esetleges fogyatékoságainkat is, tudjuk mindnyájan, hogy napi munkánk során óhatatlanul előfordulnak kisebb-nagyobb sűrűdások, különösen az olyan óriási feladatok végrehajtása közben, mint amilyen a szobi vonal átépítése és villamosítása is volt. De éppen ezért kell a vezetői posztokon szolgálatot teljesítő dolgozóknak több figyelmet fordítaniuk, több időt szentelniük beosztottaik megismerésére — mindenképp figyelmebe véve a közös munka, illetve a társadalom érdekeit. Ezzel kapcsolatban utalok a X. pártkongresszusra, ahol a felszólalói szinten védelmükbe vették a közügyekért becsületesen dolgozó embert.

AZ EGÉSZÉSEGES SZELLEMEK és a végzett munka szerinti értékrend érvényesülésének záloga a munkahelyi közvélemény helyes formálása, az üzemi demokrácia biztosítása. Az emberek igazságos, tárgyilagos megítélésén túl nem árt szót ejteni arról sem, hogy helyes gazdaságpolitikánk végrehajtásának egyik fő tényezője, alapfeltétele a törzsgárdatagok megbecsülése, az utánpótlás nevelése. Ez a vasútnál különösen fontos, lényeges szempont.

Eppen azért, mert a cikk főszereplője — Sziklai Ervin — 30 éve dolgozik a vasútnál, nem lehet közömbös számunkra, hogy milyen bánásmódban részesül abban a környezetben, amelyben dolgozik. Vívódással közben — bármilyen eredetű is a problémái — nem hagyhatjuk sorsára.

Félreértések elkerülése végett — amint ezt a cikk író is érzékeltette — ebben az esetben nemcsak egyetlen emberről van szó, hanem valójában az embereknek erről a típusáról, akik minden körül-

mények között igyekeznek tehetségük, legjobb tudásuk szerint, részrehajlás nélkül elvégezni a rájuk bízott feladatokat. Szerencsére igazgatóságunk területén csak nagyon elvétve akadnak olyan esetek, amilyenről a Magyar Vasutas említett cikkében olvashattunk. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a jövőben nem kell még gondosabban örköznünk azon, hogy a szorgalmas, becsületesen dolgozó embereket soha ne érje jogtalan sérelem, bármilyen beosztásban. De tény, hogy hosszasan sorolhatnánk példaként olyan eseteket, amikor egyes emberek becsületes munkájuk alapján méltó anyagi és erkölcsi elismerésben részesültek. Az erre vonatkozó példák közül csak egyet hadd említsék: Igazgatóságunkon nemrég fejeztük be a szakmai ki mit tud vetélkedőt. A versenyen legjobb eredményt elért vasutasoknak egyrészt igen tisztességes jutalmat osztottunk ki, másrészt mindazoknak, akik továbbtanulásra vágytak, megadtuk erre a lehetőséget.

De maradjunk Sziklai Ervin ügyénél, mert végül is ő volt főszereplője a szóban forgó cikknek. Miután tudomásom szereztem a nézeteltérésekről, magam is foglalkoztam az ügygel. Megállapítottam, hogy Sziklai Ervin valóban lelkiismeretes munkát végzett a szobi vonal rekonstrukciója idején, ezért megfelelő jutalomban részesítettem. Új beosztásában pedig, a III/6. csoportnál, az iparvállalkozásokkal foglalkozik, és ott is megállja a helyét, mert régi igyekezetével, szakszerűen végzi a munkáját.

Amikor Sziklai elvtárral annak idején beszélgettem a történetéről, ő a többi között azt mondta: „Bizony, el voltam keseredve mások nem éppen korrekt magatartása miatt. Még az is megfordult a fejemben, hogy itthagynom a vasutat 30 évi szolgálat után. De bízom a becsületes munka legyőzhetetlenségében. Eszembe jutott Harmath András forgalmi szolgálattevő, aki hasonló „cipőben járt”, ám végül is a szivós munka árán megtalálta igazgatóságunknál a neki megfelelő beosztást.”

LEVONVA a tanulságokat, az eset arra int bennünket, hogy a jövőben még több figyelmet szenteljünk a munka közben kialakuló emberi kapcsolatokra. Ennek szem előtt tartásáról soha egyetlen vezető sem feledkezhet meg. Ez életbevágóan fontos kérdés a vasút jövője szempontjából is. Feladataink teljesítése elengedhetetlenül teszi, hogy egy nyelven beszéljünk, együttesen gondolkodjunk és cselekedjünk. S hogyha mégoly szövevényes ügyben kell is eligazodnunk,

megítélésünkben az emberség és a tárgyilagosság legyen az irányadó!

Ha ezt a tanulságot mind a vezetők, mind a beosztottak a közösségi gondolkodás szellemében megismerik, akkor véleményem szerint az a mondat, hogy „Érdemes becsületesen dolgozni?”, igazgatóságunkon mindig kérdőjelel nélkül hangzik majd el.

Tóth János,
az igazgatóság vezetője

Tiszta, fűtött váróterem

Utastársaim nevében is ezúton mondok köszönetet Tiszta-nyó állomás dolgozóinak a rendszeresen tapasztalt, részszűről megmutató udvarias magatartásért, az utazókönzség iránti segítőkészségért.

Megmutatkozik ez többek között a váróterem kifogástalan tisztaságában, vagy például abban, hogy olyan kellemesen fűtött váróterem sehol sincs, mint Tiszta-nyón.

Köszönjük a gondoskodást.

Jemen János
martfői lakos

Örülhetnénk, de sokszor sírhatnánkunk van...

A legújabb típusú Da szolgálati kocsi a legteljesebb mértékben kielégíti az utazószemélyzet igényeit és magukon viselik a MÁV és a Vasutasok Szakszervezete vezetőségének a dolgozók iránti megbecsülése jeleit. Ezért mind a magam, mind munkatársaim nevében szeretnék köszönetet mondani.

Levelem megírására azonban nemcsak ez a köszönet készült. Mi, akik ezeken a kocsiokon teljesítünk szolgálatot, napról napra tapasztaljuk, hogy akadnak köztünk olyan emberek, akik nem tudják vagy nem akarják megbecsülni a drága milliókért beszerzett járműveket. Úgy érezzük, hogy tennünk kellene valamit az új kocsi megóvása érdekében, mert alig pár hónap elteltével siralmas állapotban vannak. Berendezéseik többsége használhatatlanná vált. Hiányosak a hűtőszekrények, kilopják a konyha tartozékait, a villamosító alkatrészeit, tönkreteszik a szerelvényeket, letörlik a fogantyúkat stb. Baj van a takarítással, s többnyire szeméthyegyek fogadják azokat, akik ezekben a kocsikban kezdik meg szolgálatukat. Pedig milyen felemelő érzéssel vetjük birtokba az új járműveket! Hiszen jól emlékezünk még a régi „paklik”-ra, vagy a tehervagonokból átalakított X-es kocsikra...

De mit lehetne tenni? A legcélszerűbb lenne szocialista megőrzésre átadni minden új Da kocsit az olyan vasutasoknak, mint amilyen a Déli pályaudvar létszámába tartozó Puskás Ferenc, Sebők Sándor, Kurcsi Lajos, Kiss György kirkakó, akik minden szolgálatukban takarítják és féltőn vigyázzák ezeket a járműveket. Ám — sajnos — a kocsi minden alkalommal más-más vonattal, illetve személyzettel közlekednek.

Esetleg a tárolóvágányokon lehetne a járművek őrzését

szigorítani? Nem tudom, anyagiilag bírná-e a vasút, de talán szöbe jöhetne néhány nyugdíjas vasutas foglalkoztatása „kocsior” beosztásban. Ezenkívül a műszaki kocsiszolgálat dolgozói is törődhetnének többet a drága, kényelmes, korszerű járművekkel. A belső tisztántartást mindenestre elősegítené, ha figyelembe vennék, hogy ezeknek a járműveknek a vartartályában 2—3 fokos fagy esetén sem dermed jéggá a víz.

A legfontosabb természetesen az lenne, hogy mindnyájan vigyázzunk a kocsiparkra, becsüljük és védelmezzük a társadalom áldozatos erőfeszítésével létrehozott értékeket.

S végül még álljon itt egy konkrét javaslat: az állomási, illetve műszaki személyzet, valamint a vonatkísérők irásban adják át egymásnak a kocsikat, hogy az esetleges hibákat be tudjuk határolni. Legyen maradó nyoma, hogy hol, mikor, kinél történtek hiányosságok. Bánfalvi Imre kezelő

Talált pénz...

Mogyorósi András pécsi lakos a közelmúltban feleségével Hódmezővásárhelyre utazott. Szegeden, az átszálláskor a 6406. számú gyorsvonat egyik kocsijában felejtették táskájukat, amelyben 1900 forint készpénz is volt.

A Hódmezővásárhelyi-Népkert állomáson szolgálatot teljesítő forgalmista segítőkészsége, valamint a szegedi vasutasok, vonatkísérők becsületesége révén az értékek gyorsan visszakérültek a jogos tulajdonoshoz.

Mogyorósi András, a Szakszervezetek Baranya megyei Tanácsának munkatársa, szerkesztőségünkhez küldött levélben mondott köszönetet a MÁV dolgozóinak.

Újdonság?

A napokban tárlásban, új intézkedést megírták a lapok, hogy a vonatokon ezután annyi nemdohányzó hely lesz, mint dohányzó. A helyjegyek kiadásánál is figyelembe veszik, dohányzik-e a kedves utas, vagy nemdohányzó fülkét óhajt. Hasonló intézkedések történnek a távolsági buszok utasainak érdekében, ezenkívül az önkiszolgáló éttermekben, büfékben, üzletekben is megtiltják a dohányzást. Végül! Ez igen! A dolgozó ismét örülhet.

Csak hogy... mennyi mindebben az újdonság? Aki gyakran utazik, jól tudja, hogy a MÁV-nál

már évek óta a személykocsik fülkéinek fele a nemdohányzó feliratot viseli. Ezekben a szakaszokban hamutartó sincs — így jönnek ki a járművek a gyárból, illetve a műhelyekből. Mondom: évek óta. A helyjegy váltásakor szintén még mindig megkérdezték tőlem, hogy dohányzó vagy nemdohányzó fülkében kívánok-e utazni. De ha elő is fordult, hogy a pénztáros elfelejtett elírni a dohányzó felől érdeklődni, én kérdeztél bejelenttem, hogy — nem dohányzó vagyok. Nem is volt ekörül semmi probléma.

„Problémát” tulajdonképpen a magasabb szintű állami intézkedések sajtóbeli tárlása okozza. Vagyis: ha a belkereskedelmi miniszter intézkedett saját hatáskörében bizonyos dohányzási tilalmak bevezetéséről, akkor nem feltétlenül fontos, sőt felesleges hozzászólni, hogy a vasútnál is tettek most valami hasonló lépést. Mert azt nem most tették, hanem már sokkal, nagyon sokkal korábban. Az igazságos tehát valahogyan így hangozhatna:

„Újabb kezdik más közintézményeknél is követni a MÁV-nál évek óta jól bevált gyakorlatot a nemdohányzó érdekében...”

Lám, ez mégis csak más!

(Kovács)

Narancssárga színű mellénye messziről feltűnik a vasúti töltésen. Magányosan rojja a kilométereket a vonalgonozó, akivel Kettőshalom megállóhely közelében találkozunk a Kiskunfélegyházai Szentessel összekötő mellékvonalon.

Megálltunk, beszélgettünk. — Fazekas Lajos vagyok — mondta a bemutatkozásánál a középtermű vasutas, akiről megtudtuk, hogy 33 éves segédfelügyelő, és a kecskeméti pályafenntartási főnökség IV-es számú pályafenntartási szakaszának dolgozójaként 1961 óta tölti be a vonalgonozói munkakört.

— Meddig terjed a gonjaidra bízott volna?

— Gátér és Kónyaszék megállóhely között járok — felelte. — Naponta egyszer kell megtenni ezt a kilenc kilométeres utat.

— Észlelt már hibát?

— Tavaly több alkalommal is. Legutóbb a 157-es szelvény 3-as mezőjében a baloldali sínen fedeztem fel törést. Azonnal jelentettem a hibát, és gyorsan rendbehozták a pályát.

Pontos ez a munka ahhoz, hogy a vonatok biztonságosan

A VONALGONDOZÓ

közlekedjenek. Különösen az ilyen régi pályán. „1892 Diósgyőr” — olvashatjuk az egyik sínen megjelölt gyártási évszámot.

— Felelős munka ez. Egy sín-törés fölfedését 300 forint balesetelhárítási prémiummal is jutalmazták. Csak az a baj, hogy két hónapig is várni kell, amíg kiutalják a prémiumot.

A vonalgonozó az előírt szolgálati felszerelést mindig magával viszi. Kezében hosszú nyelű kalapács, villáskulcs és jelzőzászló. A vállára akasztott bőrtáskában hevedercsavarok, sínzögek és négy durrantó is található, hogy versély esetén legyen mivel megállítani az éppen arra közlekedő vonatot.

— Elégedet-e a munkájával, keresetével?

— Itt télen, nyáron menni kell, de hozzászoktam már ehhez a munkához. Rendszerint Kónyaszéken kezdem a vonaljárását, és mire végzek, hazaérek Gátérre. Ott lakom a feleségemmel és két gyermekemmel. Igaz, 4,50-es órabérral kezdtem, és most már 9,10

forintot kapok óránként. A vasút mentén 800 méter fűterület jár a vonalgonozóknak. Van egy tehenünk a borjával, amit rövidesen eladunk. A tehen 12—13 liter tejet ad naponta. Amit ebből eladhatunk a csarnokban, azzal a 700—800 forinttal pótoljuk a keresetet. Persze az állatnak abrak is kell, ami sokba kerül... Gondoltam már arra, hogy felhagyok a „tehenészettel” eladom az állatokat, és átkezem magam a VI-os gépesített pályamesteri szakaszhoz. Ott nem egyedül kell dolgozni, gépekkel ismerkedhet meg az ember, és aki igyekszik, megkereshet havonta háromezer forintot.

— Az ideitél eddig megkímélte a vonalgonozókat — jegyeztük meg.

— Örülök is neki, mert elég nehéz teletet küzdöttem itt végig. Havas időben hólapátot, sóprút, éles csákányt is vinni kell. Olyankor az útjátjárók tisztítása is a vonalgonozó feladata. A legrosszabb, amikor hófúvás van. Egyszer megtörtént, hogy valósággal eltévedtem, legalább 20 méter-



re eltértem a vonaltól, mert a hófúvás annyira eltemette a pályát. Pedig, ha valaki, én aztán ismerem ezt a vonalszakaszt, akár a tenyeremet.

L. J.

JUBILÁL A MUNKÁSORSÉG, a munkásosztály legfiatalabb fegyveres testülete

Tizenöt évvel ezelőtt alakult meg a munkásorség, a munkásosztály új típusú, fegyveres testülete. Abban az időben hetek alatt tízezrek jelentkeztek a munkásorségbe. A testületnek azóta is a párt és a tömegek szoros kapcsolata képezi létezését, biztosítja a jelenét és jövőjét.

A dolgozó nép bizalmát, a munkásorség és tagjainak széles körű megbecsülését mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy évente jelenleg is több ezer dolgozó lép be a testületbe, s az újonnan esküt tevőknek több mint a fele pártonkívüli, bár az összlétszámhoz viszonyítva 82 százalék a párttagok aránya. Sokan éppen a munkásorségben válnak kommunistaivá, s eszerint végzik mindennapi munkájukat is az üzemekben, gyárakban, hivatalokban, tudományos intézetekben, gazdaságokban.

Jó érzés számunkra, hogy a vasutas munkásorség helytállásáról szintén gyakran hallunk, s most, a tizenötödik évfordulón ismét arról szólnak alábbi tudósításaink.

Kiváló címet nyert a miskolci vasutasszakasz

Az emberek tízezei ma is emlékeznek Miskolcon azokra a napokra, amikor 1957 elején Diósgyőr felől elindultak az első munkásorségőrök, hogy a katonai és a karhatalmi egységeknek segítségül rendet teremtsenek a városban, és visszaszorítsák az ellenforradalmi erőket...

A miskolci munkásorség-egység ma Oprendék Sándor nevét viseli, annak a hős mártírnak a nevét, aki az ellenforradal-

lom elleni harcban esett el Miskolcon, 1956 végén.

Az ünnepi egységgyűlést — ahol 15 évvel ezelőtti fegyverforgásra és az azóta megtett útra emlékeztek a résztvevők — a Szakszervezetek Megyei Tanácsa színházának színházteremben rendezték. Miskolc város és Borsod megye párt- és tanácsi vezetőkön kívül az elnökségben foglalt helyet Földes Róbert, a munkásorség országos parancsnokságának

osztályvezetője és Karel Sztrouka, a csehszlovák népi milícia képviselője.

Az ünnepi beszéd és az egységparancsnoki jelentés után dr. Kállai László, a megyei munkásorség parancsnoka bejelentette, hogy az Oprendék Sándor zászlóalj ismét elnyerte a megye legjobb munkásorség-egysége címet — immár harmadszor.

A zászlóalj sikereihez hozzájárultak a miskolci vasutasok is, akik fontos pártmunkáknál és megtisztelő kötelességüknek érzik a munkásorségben végzett munkát. A vasutas munkásorség helytállását bizonyítják az elmúlt kiképzési évben elért eredmények. A vasutasszakasz az alegységen belül a kiváló szakasz címet nyerte el. Tagjai kiváló fegyverzettségéről és helytállásáról tették bizonyossá. A kitüntetések is erről tanúskodnak.

A vasutasok közül kiváló parancsnok kitüntetésben részesült Takács István, Benke László, Szabó László és Vinnai László. Öten kiváló munkásorség-egység tagjai részesültek. Tizenötévi munkásorségi szolgálatuk alapján Beke Árpád, Czeglédi István, Pásztor Zoltán és Pozsonyi Tibor kapott szolgálati érdemérmeket. Szigetváry József

A Déliben fontos pártfeladat a munkásorségi tevékenység

Fenn a várbán, a régi országához diszteremben (a Tudományos Akadémia kongresszusi palotájában) emlékeztek meg az I. kerületi munkásorség a testület megalakulásának 15. évfordulójáról. Az ünnepelték között ott voltak Budapest-Déli vasúti csoporton önálló szakaszának tagjai is.

A vasutasszakasz — amelynek tagjai közül Puskás Istvánt motorvezetőt és társai immár negyedszer nyerték el a kiváló raj címet — fehérszakaszban rendezett baráti találkozót. Megjelent Balázs István, a kerületi pártbizottság titkára, Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, Pusztai István zászlóaljparancsnok, aki a vasúttól került felelősségteljes beosztásába.

Tőle, a zászlóaljparancsnoktól kértem:

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

Ezután neveztek ki Pusztai Istvánt függetlenített kerületi parancsnoknak. Jelenleg Molnár László elvált vezető az alegységet, amelyhez a vasutasszakasz is tartozik. Amiben tud, ő is segít, de az már nem rajta múlt, hogy az idén nem sikerült harmadszor elnyerni a kiváló szakasz címet. A régi nagy rivális: a Kohó-és Gépipari Minisztérium Tervező Intézetének munkásorségei most elvették a pálmát, de azért a dícséretből a vasutasoknak is jutott.

A legjobb raj tagjai heten vannak. Puskás Istvánt motorvezető sorolja a neveket: — idős Aitzyer Ferenc, Beke László, Kalász Attila, Marosvári László, Sábits Lajos és Zsiga László.

— Mi a siker legfőbb titka?

— Az összességesség. Majdnem tíz éve együtt vagyunk. Nemcsak a munkásorségben,

hanem a hétköznapi munkájában és a magánéletben is tart az elvtársi barátság. Sikerként a felügyelőkkal úgy összehangolni a vezényléseket, hogy se a szolgálat, se a testület ne lássa kárát hiányuknak. Valamennyien mozdony-, illetve motorvezetők vagyunk, s havonta sok-sok kilométer teszünk meg a Dunántúl vasútvonalain...

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz? — Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz? — Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz? — Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz? — Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz? — Eppen tíz évvel ezelőtt. Akkor én lettem a szakaszparancsnok. Tudtuk, hogy így ütőképesebb lesz a gárda, és politikailag is jobban összeharthat bennünket a pártbizottság. Kétévi szívós munka után kezdtek először komolyabban felfigyelni ránk az egységben. Éjszakai gyakorlatokon például mindig a mi szakaszunk kapta a legnehezebb feladatot. Tény, hogy vasúti szolgálatunk természetéből adódóan éberebbek vagyunk, mint például a kerületi tudományos intézetek dolgozói. Újabb két év múlva már kiérdemeltük a zászlóalj legjobb szakaszát megillető, kiváló címet.

— Dícséret illeti ezeket az embereket — kapcsolódik a beszélgetésbe Tóth János igazgató. — Ezért néhányukat most jutalomban részesítettük, de ez csak jelképes viszonya annak a felbecsülhetetlen értékű helytállásnak, amit a társadalom érdekében a munkásorség tanúsítanak.

— Ez így igaz — veszi át a szót Török János, a csoporton pártbizottság titkára. —

— Mikor alakult a csoporton önálló szakasz?

— Eppen tíz évvel ezelőtt.

Harmincnyolcmillió forint a várható nyereség Eredményes évet zárt a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat múlt évi tevékenységének előzetes gazdasági adatai figyelemre méltó jelzések arról a dinamikus fejlődésről, ami ennél az elsődlegesen a MÁV részére dolgozó vállalatnál megindult. A számok megközelítő pontossággal jelzik, hogy a párt és a kormány irányelveinek megfelelően a vállalat 1971-ben elérte elsőrendű céljait.

Kielégítette a népgazdaság, ezen belül elsősorban a MÁV-talpa, rakodólap és parketta igényét. Telítésből 190 millió forint árbevétel irányzott elő, ezzel szemben várhatólag 248 millió forint bevétele lesz. Ipari gyártásból és egyéb munkákából az előzetes számítások szerint 58 millió forint bevételt várnak. Évi 245 millió forint tényleges tevékenységi tervét tehát várhatóan 306 millió forint körül teljesíti a vállalat.

Ezek a számok egyúttal azt is érzékeltetik, hogy a vállalat bővülő kapacitásának jelentékeny részét átállította jövedelmező ipari gyártási tevékenységre. Mégpedig korszerű módon, elsősorban munkaszervezéssel, a nehéz fizikai munka gépesítésével, műszaki fejlesztéssel, a termelés hatékonyságának emelésével. Ezeknek a módszereknek az alkalmazásában ugyan még az elején tart, annál figyelemreméltóbb, hogy ipari gyártási tevékenysége máris számottevő.

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat vezetői azt is elhatározták, hogy rugalmas üzletpolitikával megfelelő szintre emelik a dolgozók jövedelmét. Ennek örvendetes jele, hogy 1971. évi nyereségtervét az 1970. évi 10 millióval szemben várhatólag 38 millió forint-ra teljesíti.

DEBRECENBEN TANÁCSKOZTAK a vasutas eszperantisták

Az ország vasutas eszperantó szakszervezetének küldöttei január 16-án Debrecenben gyűltek össze, hogy szót adjanak az elmúlt év munkájáról, és megbeszéljék az ez évi teendőket. A debreceni eszperantisták, akik már az állomáson várták az érkezőket, kisebb kulturális műsorral is színesítették a tanácskozást.

Másnap a MÁV Művelődési Otthonban került sor az értekezletre, melyen az ország vasutas eszperantó-szakszervezetének küldöttein kívül részt vett dr. Mátéffy József, a Magyar Eszperantó Szövetség elnöke, Otto Walder, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség vezetője, a

Volosinovszki János, a Vasutas Szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára, valamint néhány szomszédos és baráti állam vasutas eszperantószerkezetének küldöttei.

A beszámolóiból, melyet dr. Szegedi Mihály, a szakszervezet titkára mondott el, a küldöttek tájékozódhattak a csoportok munkájáról. A tanácskozás után kedves epizód következett. Általános iskolás gyermekek köszöntötték eszperantó nyelven az érkezőket, és virággal ajándékozták meg a vezetőket és a külföldi vendégeket.

A hivatalos program után a debreceni vendéglátók bemutatják városuk nevezetességeit.

Megjegyzés egy bírálathoz

A szerelvény takarítása itt is, ott is elmaradt

A miskolci vasúti csoport dolgozóit váratlanul érte az a bírálat, amely a Magyar Vasutas Január 4-i számában jelent meg. A Jelentés az ünnepi forgalomról című beszámolóban megállapította a szerelvények állományát, hogy a Keleti pályaudvarról december 23-án induló, de a miskolci igazgatóságához tartozó egyik szerelvény kívül belül rendkívül piszkos volt.

A bírálatot nem akarjuk visszautasítani, mert az — sajnos — jogos. A 413. számú vonat szerelvényének tisztítása Sátoraljaújhely állomás feladata lett volna, ahol ez a szerelvény — ha rendszeres közlekedik a 420/a számú vonat — 157 percet tartózkodik.

Ez a hiányosság derített fényt arra is, hogy nem szabad szerelvény nagytisztítását olyan állomásra hárítani, ahol sem a létszám, sem a műszaki feltételek nincsenek biztosítva a munka elvégzéséhez. Reméljük, hogy a vasút illetékes szervei ezt a hiányosságot a jövőben felszámolják.

A kérdéses napon az említett vonatot Miskolc-Tisza pályaudvaron mi is láttuk. Az állomás vezetősége rögtön meghozta a döntést: amennyiben a szerelvény Budapestről másnap ugyanolyan állapotban jön vissza — ahol naponta 18 óra 42 perctől 2 óra 10-ig, tehát 448 percet tartózkodik —, akkor Miskolcon az utasokat átszállítják a tartalék szerelvénybe. Másnap, december 24-én ez meg is történt, és a szerelvényt Miskolcon megtisztították.

A bírálat jogos volt, de a mulasztás nem várható kizárólag a miskolci igazgatóság nyakába, amelynek dolgozói lelkiismeretesen felkészültek az ünnepi forgalomra. Decemberben 116 szerelvény 1048 személygépkocsijának gépi

mosásáról és nagytakarításáról gondoskodtak. A tanácsolat tehát másoknak is le kell vonniuk, már csak azért is, mert az említett szerelvényt Budapestre Keleti pályaudvar állította össze. Napi hétfőn tartózkodás alatt helyes lett volna ott gondoskodni a mosás és a takarítás elvégzéséről.

Ez is hozzátartozik a tárgyilagos bírálatnak.

Kisvárdal János

L. Simon Zsuzsa

VÁRJUK

a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit valamennyi szolgálati helyünkön

FELVÉTELRE

személypénztáros, raktárnok, forgalmi tanuló, kocsi rendező, váltóór, váltókezelő, sarukezelő, vonatkezelő munkakörbe.

Munkavállalási követelmény: nőknél 17, férfiaknál 18 éves életkor betöltése és általános iskolai vagy középiskolai végzettség.

Budapest-Ferencváros állomáson, illetve Rákospuszta pályaudvaron munkát vállalóknak kiemelt fizetést és szállást biztosítunk.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

Kétszeres kiváló együttes

MEGALAKULÁSÁNAK TÍZÉVES JUBILEUMÁT ÜNNEPELTE A TÖREKVÉS TÁNCEGYÜTTES

Egy évtizede, hogy az Északi Járműjavító Törekvés művelődési házában Vadas Lajos, akkori igazgató és Polgár Ilonka művészeti vezető hívó szavára megalakult a népi táncegyüttes. A fiatalok önszántukból jöttek, hogy szabad idejük feláldozásával bátor zászlóvivői legyenek a népi tánc gyöngyszemei megjelenítésének, felelevenítésének, a szocialista táncművelés terjesztésének.

Fáradhatatlan energiával

A lelkesedés, a tenniakarás acélozta meg akaratukat. Manning Miklós az együttes művészeti vezetője és koreográfusa a népi tánc iránti „megszállottságból”, a rábizott csoportért érzett felelősségtől áthatva, fáradhatatlan energiával, éjszakákba nyúló próbákkal igyekezett elérni, hogy a vállalkozó fiatalok megismerjék a táncok eredetét, hogy ezáltal hű tolmácsolói lehessenek a népi táncoknak.

Éveken keresztül alakították, szűkítették programjukat, szélesítették repertoárjukat. Közben ösztönző, a további munkára serkentő fellépések a művelődési házból és kisebb művelődési otthonokban Budapest területén. Az együttesben felhalmozódott energia, a feszített próbákon elért tudás kitörni készült. A nagy lehetőséget meg is kapták, mert 1966-ban a balatonalmádi országos vasutas ifjúsági béketalálkozó nagy tömeg előtt mutathatták be műsorukat. A siker óriási volt.

Az első külföldi út

Az első külföldi út — 1966-ban — Be'grába vezetett. Itt már egy igen jól felkészült jugoszláv és egy francia táncegyüttesel mérhették össze tudásukat. A Partizan stadionban 15 000 néző lelkesen köszöntötte őket, s a jugoszláviai újságok elismeréssel írtak produkciójukról.

Azután próbák végtelen sora, új táncok tanulása következett, közben szereplések, majd

részvétel a tévé 1968. évi *Ki mit tud?* vetélkedőjének különböző fokozatain, s végül a döntőben.

Decemberben a Madách Színház színpadán az 1963. évi „Táncantológia” című műsorban arattak osztatlan sikert. Az egész addigi munka koronájaként megkapták a *Kiváló együttes* címet.

1968-ban már közel 60 szereplést tartanak számon. Részt vesznek Szegeden a szakszervezeti táncegyüttesek fesztiválján. Egy évvel később 10 napos út az NDK-ban, ahol részvételükkel emelték az ottani vasutasnap ünnepségsorozatának színvonalát, majd bemutatónkon ismertették meg a magyar táncművelés hagyományait. 1971-ben egyik legnagyobb sikerüket könyvelhetik el. Balatonföldváron az V. dunántúli néptáncfesztiválon elnyerik a fesztivál nagydíját, a legjobb szolistának járó különdíjat, valamint a zenekarok részére kiírt első díjat. Az első alkalommal megtartott minősítő versenyen aranykoszorús csoport minősítést kapnak. Nem sokkal ezután angoliai meghívásnak vesznek eleget. A billinghami nemzetközi néptáncfesztiválon 14 fellépés során 75 000 ember tapsolt műsoruknak és négy televíziós fellépés során az angolok milliói élvezik a magyar népi tánc szépségeit.

Jubileumi ünnepi műsor

A tízéves jubileumi ünnepségre decemberben került sor a József Attila Színházban. A színházat zsúfolásig megtöltött közönség szünni nem akaró tapsal jutalmazta a 10 év munkájáról keresztmetszetet adó táncokat. Osztatlan siker a nézőtérben, mosolygó arcok, csillogó szemek a színpadon, kitörő taps, amikor Kellner István, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője átadja az együttesnek a második ízben elnyert *Kiváló együttes* címet igazoló oklevelet.

Manning Miklós következetes munkával, tervszerűen, célratoróan alakította, formálta a csoportot, melyhez nagy segítségül adott testvérbarátja Manning György is. Végvári Rezső a zenei anyagok felkutatásával és feldolgozásával járult hozzá az egyes táncszámok sikeres előadásához. Berkó László és zenekara a táncok zenei kíséresén felül önálló számok bemutatásával színesítette a műsorokat.

Az alapító tagok közül négy ma — 10 év után is — aktív táncosai az együttesnek Zsigri Lenke, Várkonyi Károly, Kellner Ferenc, Kiss Gyula, Magas Imre. Az évek során a csoportba került fiatalok a jó közösségi szellem folytán beilleszkedtek és jól érzik magukat.

További tervek?

— A *Kiváló együttesek* a kamera előtt c. tv-bemutatóra való felkészülés és eleget tenni a különböző meghívásoknak.

T. B.



ELHUNYT BÓBIS GYULA

Bóbis Gyula, a magyar birkózó-sport egyik legkiemelkedőbb egyénisége 63 éves korában elhunyt. Nagyon nehéz tudomásul venni, hogy eltávozott közülünk. A sport-szerető társadalom minden rétege rég szívbe zártta őt, de legközelebb állt hozzánk, vasutasokhoz.

Hosszú éveken át a BVSK színeiben versenyzett, s ennek az eredményeként a tagjaként képviselte hazánk birkózóportját az Ellátási Igazgatóság helyettes vezetőjeként, 1948-as londoni olimpián is, amikor nehézsúlyban aranyérmes szerepelt, legyőzve a 12 évvel fiatalabb svéd Bertil Antonsson. Bóbis Gyula akkor csaknem 40 éves volt...

Később is mindig korát meghazudoló lendülettel állt helyt, nemcsak a sportban, hanem az élet egyéb területein is. Nyugdíjazásig a MÁV Anyagszállítási és Ellátási Igazgatóság alap- és főosztályvezetőjeként dolgozott, s szakmai teendőit is nagy szaktudással és eszélettel látta el. Munkatársával, beosztottjával kialakított emberkapcsolatai révén szintén kivívta a legnagyobb elismerést és tiszteletet.

A Thália Színház művészei a vasutas-szakszervezetben



Szabó Antal főtájtár üdvözlöi a Thália Színház művészeit (Laczko Ildikó felvétele)

Mint ismeretes, szakszervezetünk immár egy évtizede jó kapcsolatot tart fenn az Allami Operaházzal. Ennek eredménye, hogy az Erkel Színházban évről évre kibocsátásra kerül az öt előadásból álló vasutas operabérlet. Hasonlóan jó a kapcsolat a József Attila Színházzal is. Ebben a színházi évadban az Erkelben 1500, a József Attila Színházban pedig 450 vasutas rendelkezik bérlettel.

Szakszervezetünk vezetői most tovább léptek a művészeti propagandamunkában. A közelmúltban újabb színházal, a régi hagyományokat folytatva Tháliával is felvették a kapcsolatot. Január 19-én Szabó Antal főtájtár meghívására Keres Emil, Kossuth-díjas művész, a társulat igazgatója és Siro Emil gazdasági igazgató vezetésével hét fiatal

Fellendült az újítómozgalom a pécsi vasúti igazgatóság-nál. A szolgálati helyek dolgozói 1971-ben 431 javaslatot nyújtottak be, 95-tel többet, mint az előző évben. Lényegesen több volt az elfogadott és a bevezetett újítások száma is. A megvalósítottak összege 2 és fél millió forint, a korábbi 1,8 millió forinttal szemben. Az újított 168 000 forintot kaptak, ami 36 000 forinttal több, mint az 1970-ben kifizetett újítási díj.

KOSZORÚZÁS. A BVKH KISZ-szervezetének fiataljai január 23-án megkoszorúzták az ifjúsági alapszervezet névadójának, dr. Rajczay Rezsőnek emléktábláját, amely munkahelyük épületének falán van elhelyezve. A névadó halálának 52. évfordulójára rendezett ünnepségen részt vett dr. Rajczay Rezső özvegye is.

Nyugdíjasok fogadása. Tóth János, a budapesti vasúti igazgatóság vezetője mintegy hetven idős vasutas tiszteletére adott fogadást január 24-én. A meghívott vendégek a közelmúltban mentek nyugdíjba, de hosszú szolgálati éveik idején kiemelkedően helytálltak, s az utánpótlás nevelésében is kitűntek. Az igazgató személyenként 500 forint jutalomban részesítette őket.

Ezerről kétezer kötetre nőtt a könyvtárolás a miskolci járműjavítóban. Az olvasók száma is megkétszereződött 1971-ben. Tavaly 30, az idén újabb 22 dolgozó nevezett a Magyar-Szovjet Baráti Társaság olvasópályázatára, de még legalább 50 jelentkezőre számítanak az idén.

Üreges napja Sajópüspökben. Az immár hagyományossá vált, évenként ismétlődő hangulatos esemény ismét jól sikerült. Hajdu József, a bányarévi öszezott tanács elnöke, és Ribánszky Pál sz. elnök, valamint Babik István, a szakmaközi bizottság elnöke köszöntötte a közseg legidősebb lakóit, köztük a MÁV nyugdíjasait is, akik közül többen pénzjutalmat kaptak.

Pályamunkások vetélkedője Miskolcon. A szellemi vetélkedő győztese az ómszőlői pít-főnökség nyelvelőházi szakosán dolgozó Április 4. szocialista brigád lett. Második helyen a tiszkarádi szakasz Kossuth-brigádja, harmadik helyen pedig az újmiskolci pít-főnökség gépesített mozgó szakaszának Zrinyi-brigádja végzett.

Négy és fél évtizeden át dolgozott a szolnoki járműjavítóban Cseh Zoltán. Pályafutását géplakatos tanoncként kezdte, majd kazánkovács, segédművezető, a kocsiosztály műszaki munkatársa lett. A többször kitüntetett és üzemi tudósítóként sok megbecsülést szerzett vasutasolt ünnepélyesen vettek búcsút társai a nyugdíjazása előtti utolsó munkanapon.

A Hivatalos Lapból

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

- számból: 122 362/1971. 3. C. A vasúti állományi és egészségügyi orvosi vizsgálatoknál kapcsolatos eljárásokat szabályozó A.2. sz. Utasítás módosítása.
- számból: 122 330/1971. 3. A. A Vasúti Ruházat Utasítás módosítása.
- 100 547/1972. 3. A. Több szerződés megszüntetése.
- 100 725/1972. 3. A. Az anyagszállítók szakszervezetének korszerűsítése a vasúti igazgatóságok területén.

Lakáscsere

Elcserélném 2 szoba összkomfortos, kertes MÁV-lakásomat 1 szoba összkomfortos központi vagy gázfűtéses beépített tanácsos lakásra. Érdeklődni lehet: Farkasné, a 135-017-es telefonszámon.

Dunabaraszti vasútiállomás mellett levő 2 szoba komfortos, kertes (állattartási lehetőség) MÁV szolgálati lakásomat elcserélném komfortosra Budapest bármely területén. Érdeklődni lehet: Reményi Magdolna, 141-837 telefonon 10 és 18 óra között.

F. L.

KERESZTREJT VÉNY

Előző számunkban a keresztrejtvény rajza nyomdatechnikai okok miatt tévesen került a lapba. Ezért rejtvényt megírtunk szíves elnézését kérjük. A hibát az alkalommal korrigáljuk a szöveg megismétléseivel, illetőleg a helyes rajz közlésével.

Vízszintes: 1. Február 4-én kerül sor erre az eseményre. (Folytatás a függőleges 48-ban.) 13. Karthágó város. Itt győzte le Scipio Hannibált. 14. Bolívia fővárosa. 15. Rágtala vala. 16. Híres olasz hegedűkés-

sztő család. 17. Méhek lakása. 18. Nem nekem. 19. A hegedű tartozéka. 22. Mesterkéletlen, ártatlan. 23. Becézett női név. 24. Orosz. 26. A Viszula mellékfolyója. 28. Lépdelt a közepén. 29. A nátrium vegyjele. 30. Letesszi a fegyvert. 33. Erdel állat. 34. Afrikai állat. 35. Az elem alkotórésze. 36. Juttat. 38. Eteliszitő. 39. Veri. 40. Orom szel. 41. I.T. 42. Ohajtósó. 44. Vité, pártatlan betű. 46. Olasz névelő. 47. Egy percre sem áll meg. 48. Nehéz fém. 50. Az illó folyadék testi. 51. ... odil. tojással szaporodó csúszómászó. 54. Rákóczi számúze-

tés helye. 56. Egéstermek névelővel. 58. Hangtalanul sír. 59. Van amikor ideoban valamin. 61. Régi úrnémetek. 62. Utolsó posta. 64. Keservesen sír. 66. Barna, szelék nélküli. 68. Bámészokó (ékhány). 70. Nagyon álmos. 71. Oseik. 73. Nemes fajtaga drágakő.

Függőleges: 1. Trópusi füves síkság. 2. Világhírű spanyol futballkapus. 3. Arabial szultánsgá váló. 4. Római író, Karthágó nagy ellensége. 5. Az alumínium vegyjele. 6. Ház. 7. A népgazdaság egyik ága. 8. Ragadozó madár. 9. Tíz mássalhangzó. 10. ... ner, hágo az Alpokban. 11. Részokik. 12. Nyelvtani fogalom. 20. Kutya. 21. Mértani test. 24. Nigéria fővárosa. 25. Ludolf-téle szám. 26. Bánat. 27. Akadályoz. 30. Hím juh. 31. A Tisza itt ömlik a Dunába. 32. Huldok. 37. Zenei műszó, fájdalmasan. 41. Hasonulás. 43. Vízidallat. 45. Üvegessok használják. 46. Régi indián törzs. 47. Szellemi alkotó művész. 49. Ruhát tisztított. 51. Házállat. 52. Azonos magánhangzók. 53. Krómmal bevon. 55. Halak közül. 57. Szovjet folyó. 60. Betűpótlással péksütemény. 63. Adriai kikötő. 65. Jelző. 66. Nem fölé. 67. Város Jugoszláviában. 69. Zupás közep. 71. Kiejtett betű. 72. Azonos betűk.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13				14					15		
16					17				18		
19				20				21		22	
23				24		25	26	27		28	
29			30			31			32		33
34									35		
36	37		38			39			40		41
42	43			44	45				46		47
48		49		50	51		52		53		
54			55				56		57		
58		59			60		61		62	63	
64	65			66		67		68		69	
70				71		72		73			

Reklámdendő: vízszintes 1. és függőleges 46. Béküldési határidő: 1972. február 20.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A2. Áruellátásban továbbra is fenn kell tartani a mai színvonalat.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtésért: dr. Nagy Elekné ny. feldy., Szombathely, Engels u. 1.; Györfy György Szeged, József Attila sugárút 19.; Horváth Márta, Nagykanizsa 2. Vasútiállomás, Üzememléki iroda.; Szabó S. János, Hatvan, Arpád utca 41.; Bozsár László, Szombathely, Hámor utca 23.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Márkos József Zalaegerszeg; Halmai János Pécs; Kovács Gyula, Pál István, Kisvárdai János Miskolc; Murányi Tibor Bányász; Gazdag András Szolnok; Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kiss Lajos Alsóörs; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tandori János Szeged; Földi József Szolnok; Leveleket illetékes helyre továbbítotuk.

MAGYAR VASUTAS A Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Visi Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Bemzúr utca 41. Telefon, városi: 229-672, üzemi: 19-77. Kiadja és terjeszt: a Népszava Lapidadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 294-619. Levélcím: Bp. 70. Pf. 62. Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapidadó Vállalat igazgatója Cselekszámszámunk: MNB 215-11 659 Szikra Lapnyomda

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban vásárolhat

AJÁNDÉKOT, ÉDESSÉGET, TRAFIKÁRUT

UTASELLATÓ

Emeljük a mércét magasabbra!

A Törekvés Művelődési Központban tanácskozott a vasutas szocialista brigádvezetők parlamentje

A vasúti szolgálati helyeken, üzemekben és intézményekben megtartott tanácskozások után február 4-én, az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központjának nagytermében került sor a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására. Az elnökségben foglalt helyet Virizsny Gyula, a SZOT titkára, dr. Mészáros Károly miniszter-helyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal főtitkár, Szűcs György, a KISZ-kb intéző bizottságának tagja, Gulyás János és Molnár György, szakszervezetünk titkára, Turba Sándor, a KPM munkaügyi önálló osztály vezetője, Gábor Zoltán, a KPM pártbizottságának titkára, Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

A tanácskozást Gulyás János nyitotta meg. Köszöntötte a küldötteket, a meghívott vendégeket, majd javaslatot tett a napirendre. A tanácskozásnak három napirendi pontja volt:

1. Dr. Mészáros Károly miniszter-helyettes, a MÁV vezérigazgatójának az írásos értékeléshez kapcsolódó beszámolója, Szabó Antal főtitkár korreferátuma a szocialista brigádmozgalom helyzetéről és a további feladatokról — majd az ezt követő vita.

2. A szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozása küldötteinnek megválasztása.

3. Kötöttesek átadása. A küldöttek írásban kéhez kapták A szocialista brigádmozgalom helyzete és tovább-



Gulyás János titkár megnyitja a tanácskozást

fejlesztésének feladatai a vasút területén című értékelést.

A jelentés kiemelte, hogy a vasút területén 13 év alatt a dolgozók 45 százaléka tömörült szocialista brigádokba. Nagy részük kiemelkedő munkasikeret ért el. Hatására emelkedett a dolgozók műveltségi színvonala, gondolkodásmódja, közösségi szelleme.

tok területén dolgozó szocialista brigádok többsége kulturális vonatkozású vállalatoknál, és a vállalatok teljesítésénél az eddiginél nagyobb támogatásra szorul.

A hiányosságok ellenére: tapasztalható előrehaladás, különösen az utóbbi években. Ehhez hozzájárultak a nagy jelentőségű évfordulók, illetve az azok megünneplésére kezdeményezett megmozdulások, amelyekhez a szocialista brigádok csaknem minden területen valamilyen formában kapcsolódtak. (Lenini centenárium, hazánk felszabadulásának 25. évfordulója, az MSZMP 50 éves megalakulása, brigádteljesítők, ki mit tud stb.)

Jelentős az is, hogy a szocialista brigádoknak mintegy 50 százaléka vesz részt szakszervezeti politikai iskolákban, 20 százaléka pedig pártoktatásban kapcsolódott be. A brigádok vállalásaiban megtalálhatók a szakmai és a humán tagozatú munkaszakademiák, valamint ismeretterjesztő előadásokon való részvétel. A szocialista brigádok tagjai közül kerülnek ki többségében azok a dolgozók, akik különböző társadalmi megbízatásokat vállalnak.

A szocialista munkaverseny fejlesztése, megfelelő színvonalon tartása, ezen belül a szocialista brigádmozgalommal való megkülönböztetett foglalkozás a gazdasági és társadalmi szerek harmonikus együttműködését követeli meg.

A MÁV vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete között a mozgalommal kapcsolatos kérdések, feladatok vonatkozásában az együttműködést jónak tartjuk. A munkaverseny szervezésére, irányítására, a szocialista brigádmozgalom fejlesztésére, tartalmi

(Folytatás a 2. oldalon)

A vállalatok épüljenek a szolgálati helyek feladataira

A szocialista brigádmozgalom számszerűségében a II. országos tanácskozás óta eltelt három év alatt lényegében nem változott. A tanácskozás nem is tűzte ki célul a brigádok számának növelését, hanem a meglévő munkájának javítását, a hármas jelző követelmények megvalósítását tette fő feladatává.

Alapvető követelmény, hogy a szocialista brigádok vállalása a szolgálati hely feladataihoz igazodjon, arra épüljön. A brigádok munkája a szolgálati hely egészének tevékenységét tükrözze. A szolgálati helyek nagyobb részénél a brigádok vállalásai összhangban vannak a gazdasági egységek éves, és ezen belül operatív feladataival.

De még találhatók olyan vállalatok, amelyek a követelmények tekintetében alacsonyabbak vagy más irányúak, mint a szolgálati hely fő feladata, célkitűzése.

A szolgálati helyek célkitűzései és a brigádok vállalásai teljesítésének hiányzó összhangja az 1970. évi munkák értékelésénél, az elismerések adományozásánál vált különösen nyilvánvalóvá.

A gazdasági vezetők nem adtak megfelelő támogatást a brigádoknak. Tartalmatlan, avagy alacsony színvonalú vállalás teljesítése esetén is javasolták a termelési tanácskozásokon a szocialista cím odaítélését. De a termelési tanácskozások sem voltak igényesek a brigádok munkáját illetően.

A jövőben csak megfelelő, az átlagos kötelezettségen felüli munka esetén ítéljék oda a szocialista címet. Így járulhat hozzá a szolgálati hely egésze a mozgalom fejlesztéséhez. A brigádoknak önmagukkal szemben is magasabbra kell a mércét állítani. Fokozottan vonatkozik ez a címet már elnyert brigádokra.

A szocialista brigádnál alapvető követelmény, hogy a termelési feladatok ellátásában éljen a munkája legjavát adja, és tevékenysége több legyen az egyszerű szolgálati kötelezettségeknél.

A termelési vonatkozású vállalások 1971-ben javultak, általában jónak értékelhetők. A szolgálati helyek a vállalások elfogadásánál már a termelési

si tanácskozásokon fokozottabb igényeket támasztottak. Rendszeresebbé vált a brigádok munkájának értékelése.

Ahol a termelési feladatok műszaki-gazdasági mutatókkal, tervekkel nem határozhatók meg, a szocialista brigádok gazdasági vonatkozású vállalásainak kialakítása nehezebb és a legtöbb helyen csak általános. Az ilyen munkaterületeken a szolgálati vezetőknek, szakszervezeti szerveknek a jövőben fokozottabb segítséget kell adni a konkrét és értékelhető vállalások kialakításához.

A szocialista brigádok vállalásainak azon része, amely a szocialista módon tanulni és élni jelszóból adódó követelményeket foglalja magában, nem mondható olyan konkrétnek, mint a termelési vállalások.

A feladatok természetéből adódóan meghatározása, konkretizálása nem könnyű feladat. A vállalatok milyenségét, azok teljesítését döntően a brigád tagjainak összetétele, képzettségi szintje határozza meg.

A végrehajtó szakszolgálá-



A tanácskozás résztvevői a beszámolót hallgatják

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. FEBRUÁR 15.

BUDAPEST—ANGYALFÖLD:

A „szállítási lánc” kísérleti állomása

— A harminchárom-hetvenes húszon ki az ötről! — hangzik Kiss Kálmán forgalmi szolgálattevő hangja, amint befordulok Angyalföld állomás macskaköves peronjára.

Csend a válasz, de néhány perc múltán megrándul a hosszú kocsisor. Rajta — egy-egy fékbódé lépcsőjén kapaszkodva — Ács János kocsimester és Tanyi János tolatásvezető.

Azonos célok

Varga Károly állomásfőnököt és Juhász Lajos kereskedelmi főnököt a téren találom. Kiderült, hogy a jobb munka, a kocsi gyorsabb kihúzása és beállítása, az ügyfelekké váló szorosabb kapcsolat megteremtése érdekében összehívott termelési tanácskozás éppen az előbb fejeződött be.

Vasutasok között is mindig van új a nap alatt — gondolom, amikor Varga Károly a tanácskozáson megvitatt „szállítási lánc”-ról beszél.

— Szállítási lánc? — Igen. Megvalósítása fontos részét képezi a közlekedésfejlesztési koncepció végrehajtásának. A kísérletet egyik kijelölt állomásra letti Angyalföld...

Juhász Lajos, az ügy kiváló szakmóje veszi át a szót:

— A feladó, a címzett, a Volán és a MÁV között létrejött kapcsolat, az azonos célú forgalom szabályozásának gyűjtőfogalma a szállítási lánc elnevezés. A cél azonosítása abban valósul meg, hogy valamennyi félnek egyaránt érdeke a gyorsabb szállítás, a kocsi-forduló rövidítése, illetve az áruk mielőbbi be- és kirakása, korszerű rakodógépek beszerzése, a MÁV és a Volán fuvarújságjának összehangolása, rakodóterületek építése, jobb megvilágítása, a komplex brigádmozgalom fejlesztése stb.

— Ezen belül a MÁV és a Volán szorosabb együttműködését, kooperációját mindjobban előtérbe helyezi a nagyvárosok növekvő gépkocsiforgalma is. Hovatorább eljutunk oda, hogy a nappali órákban szükségyszerűen megtöltjük a teherszállítást, illetve az iparvágányok forgalmát. De

legyen a jövőben bárhogy, közösen kell felkészülnünk minden eshetőségre...

Megbízható partner

Az állomásfőnök ezután arról beszél, hogy eddig jól bevált a Volánnal kialakított együttműködés.

— Nálunk, Angyalföldön 220 szállítási ügyfél közül 156-ot a Volán gonoz, és ez a vasútnak, a szállítatóknak is előnyös. Egyszerűbb lett minden-nem adminisztráció. Az érkező küldeményeket a Volán átveszi és a MÁV-nak semmi gondja a címzettek értesítésével. Ezenkívül a Volán nemcsak elfuvaroz, hanem ide is szállítja a küldeményeket az állomásra.

Az elmúlt évben már 20 236 vasúti teherkocsit írtatt ki és rakott meg Angyalföld állomásra a „gunikerekes” szállítási vállalat. Az egy vagonra jutó szállított áruk súlya 20,4 tonnára nőtt, az előző évi 18,7 tonnáról.

— Lesz ez még több is — kapcsolódik a beszélgetésbe Somogyi István állomásfőnök-helyettes. — A vonatokban egyre több 30—40, sőt 60 tonnás kocsi közeledek, a régi 15—20 tonnásak helyett. S a szerelvényeket sokkal gyorsabban hozzák a díszelők, mint a régi gőzök. Naponta 12 vonat érkezik mintegy 5000 tonna áruval Dorogra, Rákospuszta felől és a Körvasútról.

Általában 3200 kocsi körül van a havi leadás, s a kiürült va-

gonok nagy része megrakásra kerül. Az utóbbi időben Vízafogó ipartelep is ide tartoznak. Már csak ezért is gyorsítanunk kell a tolatást, a kocsik szétszerelését és beállítását. Az elegy nem ácsoroghat, a felek rakodómunkái sem várhatnak.

A tolatásvezető tagjai, a kocsirendező és forgalom többi katonája nemcsak a termelési tanácskozáson elhangzott szavak tanúsága szerint késznek vállalni a többletfeladatot. Ezt bizonyítják tetteik is.

Ahogy vállalták...

— Ma reggel a 3250/II. számú vonat a hatodik órában érkezett állomásunkra — mondja a helyettes főnök. — Szentet hozott a Budapesti Fűtőerőmű Révész utcai telepére. Mire a szolgálat letelt, vagyis a hetedik órában, be is állítottuk az összes kocsit a rakodóhelyre és átadtuk a Volán dolgozóinak. Még nem telt el tizenkét óra, de a nappalok éppen most, húzzák is kifelé az üres kocsikat — mutat Somogyi a távolban mozgó tartalékmozdony felé.

S ez nemcsak ma történt így. A szocialista brigádok vállalásában ugyanis szerepel, hogy a műszakváltás előtti órákban érkezett vonatokat eleget a szolgálati idő leteltéig be is állítják rakodóházhoz.

Ök így értelmezik a „szállítási lánc”-ot.

Gergely József

CENTENÁRIUM ELŐTT

a szombathelyi járműjavító

Áprilisban lesz 100 esztendő a Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem, Vas megye egyik legrégebbi ipari létesítménye, a megye munkásmozgalmának bölcsője. Az üzem 1600 dolgozója kimagasló munkasikerrel ünnepli a jubileumot. A legfiatalabb üzemrész, a Diesel-osztály december 10-re teljesítette 1971. évi tervét, s öt nappal később az egész üzem végrehaj-

totta az évi termelési célkitűzéseit.

Ezek annál inkább méltányolandó teljesítmények, mivel nagyszabású rekonstrukció folyik az üzemben. Az utóbbi esztendőben gyors fiatalodás indult meg. Ez azzal függ össze, hogy itt hozták létre az első vidéki vasúti Dieselműjavító bázist. Szombathelyen javítják a MÁV és az egyéb vállalatok tulajdonában levő kisebb teljesítményű Dieselműmozdonyokat — évente 180-at. Ezenkívül 6000 különböző kocsit javítanak.

A régi üzemre már rá sem lehet ismerni. A mozdonyosztályt Diesel-csarnokká alakították át. Háromezer alkatrészt tartalmazó raktárt, a próbatermét hoztak létre. Az utóbbira különösen büszkék, mert óriási zajsztintjét országosan újszerű módszerrel sikerült „elhalkítani”. Falaira salakgyapotot helyeztek, s erre forgácslemezt erősítettek. A kazánkovács műhelyből modern szerelőcsarnokot építettek.

Nyomdában van az üzem 100 esztendőjét ismertető műhelytörténet. Németh Mihály szobrászművész, az üzem egykori dolgozója, kétalakos márvány szobrot készített, amelyet az irodaház előcsarnokában állítanak fel. Az üzem mai aktív dolgozóit együtt ünnepelnek majd a nyugdíjasokkal, akik 30—40 évet töltöttek a különböző műhelyekben. A képzőművész kör kiállítását rendez, a fotósok a 100 év fontosabb eseményeit megörökítő fényképeket mutatnak be.

(Hemző Károly felvétele)

Sz. T.

(Folytatás az 1. oldalról)

Emeljük a mércét magasabbra!



A szegedi igazgatóság küldötteinek egy csoportja

színelvonalának növelésére kiadott felső szintű irányelvek, célkitűzések és utasítások elkészítése és kiadása a vezérigazgatóság és a szakszervezet részéről közösen történik. A mozgalom eredményeinek értékelése, az erkölcsi és anyagi elismerések adományozása terén foganatosított intézkedéseket az együttműködés jellemzi.

A szolgálati helyeken a gazdasági, párt-, szakszervezeti és KISZ-szervek együttműködése gyakorlatilag meghatározza a munkaverseny-mozgalom tartalmát és színvonalát. A gazdasági vezető és társadalmi szervek funkcionáriusai a munkaverseny szervezésénél, szocialista brigádok segítésénél egymásra vannak utalva. Az együttműködést tartalmilag és formailag a szolgálati helyeken is jónak tartjuk. A vasutas pártbizottságok, csúcsvezetőségek és alapszervezetek a szocialista munkaverseny hatékonyságának fokozása érdekében — tapasztalataink szerint — megfelelően segítik a gazdasági szervek munkáját.

Az országos tanácskozást megelőzően azokon a szolgálati helyeken, ahol a szocialista brigádok száma az ötöt eléri, szocialista brigádevetítő értekezletet kellett tartani. Az értekezleteken részt vettek a felügyeleti szervek vezető beosztású dolgozói és előadói. A beszámolókat a gazdasági vezetők, néhány helyen helyettesek tartották. A szakszervezeti szervek kiegészítőve járultak hozzá a mozgalom értékeléséhez. A beszámolókat tartalmilag meg kellett értékelni, a brigádok törekvéseit gátló tényezőket nem mindenhol kellett felszárni.

Az értekezletek tapasztalataiból azt a megállapítást szűrtük le, hogy a brigádok elsőrendű feladatuknak a gazdasági eredmények fokozását tekintik. Lényegesen kevesebb

hozzászólás hangzott el a szocialista tudatot, a segítségadást, a tanulást érintően. A brigádevetítő többsége egyetértett azzal, hogy magasabb követelményeket kell megfogalmazni a szocialista cím adományozásánál. A követelményeket fokozottabban kell érvényesíteni az egyes fokozatú elismerések odaítélésénél. Kértek a gazdasági vezetést, hogy a brigádokat rendszeresen vonják be a feladatok megbeszélésébe és megoldásába. Szabjanak célkitűzéseket és célfeladatokat a mindenkorai helyzetnek megfelelően.

A szocialista brigádok részére adományozásra kerülő elismerési és kitüntetési formákra vonatkozóan az MT-SZOT határozat alapján, a szakszervezettel egyetértésben 1970-ben végrehajtott utasítás készült.

brigádmozgalomban. A KISZ-szervezeteknek az ilyen „együtt” brigádokban dolgozó fiatalokkal is rendszeresen kell foglalkozni. Helyes, ha az ilyen brigádok eredményeinek értékelésében is részt vesznek a KISZ-szervezetek.

A szocialista brigádmozgalom fejlesztése, tartalmának,

színelvonalának, fokozása első sorban a brigádoknak a feladata. Szilárdítsák meg belső egységüket, növeljék aktivitásukat, amely eredményezheti, hogy közvetlen környezetükre nagyobb mértékű pozitív hatást gyakorolnak.

A mozgalomban a korábbi években tapasztalt ellentmondás, amely a tömegszerűség és a mozgalom szocialista tartalma között nyilvánult meg, az előző tanácskozás óta lassan kezd megoldódni. Még nagyon sok tennivaló hárul a brigádokra annak érdekében, hogy a szocialista tartalom továbbfejlődjön.

A vasút munkaerő-utánpótlásának folyamatos biztosítása érdekében a szolgálati helyekre került fiatal dolgozókkal a szocialista brigádok a jövőben hatékonyabban foglalkozzanak. Segítsék a fiatalokat, hogy gyorsan beilleszkedjenek a munkahelyi kollektívába és minél eredményesebben elsajátíthassák a munkakörük betöltéséhez szükséges ismereteket.

Az írásos értékelő a továbbiakban ajánlásokat tartalmaz az országos tanácskozás vitájához.

zelseinket úgy kell megfontolni, hogy nemcsak a jelen, hanem a távoli jövő számára is dolgozunk. A negyedik ötéves tervben elfogadott célkitűzések megvalósítása biztosítja, hogy a vasút megfeleljen a népgazdasági követelményeknek és a nemzetközi szállítási munkamegosztásban betöltött, egyre növekvő szerepének.

A vasút előtt álló feladatok végrehajtása érdekében minden területen igen fontos a jó munkahelyi légkör biztosítása. Csakis azokon a szolgálati helyeken lehet eredmény

nyes munkát végezni, ahol kölcsönös bizalom alakul ki a vezetők és a dolgozók között. Az üzemi szintű tanácskozások tapasztalatai is azt bizonyítják, hogy a szocialista brigádevetítő igénylik a gazdasági vezetők segítségét.

A Magyar Államvasutak vezetése nagy megelégedéssel értékeli, ugyanakkor nagy figyelemmel kíséri a közel hét-ezer szocialista brigád mintegy 67 ezer tagjának munkáját. Büszkék vagyunk rá, hogy a százezres tőrszázadtagságon belül ilyen hatalmas erőt képvisel a vasútnál a szocialista brigádmozgalom. Mindez biztosítja arra, hogy feladatainkat a jövőben is eredményesen végre fogjuk hajtani — fejezte be beszámolóját dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes.

Az elvek helyesek, de a hibás szemléletet változtatni kell

A miniszterhelyettes beszámolója után Szabó Antal főtitkár tartotta meg korrefektumát. Bevezetőjében a szakszervezet központi vezetősége nevében üdvözölte a küldötteket és a meghívott vendégeket, majd ezeket mondta:

— Meggyőződésem: nem túlzok, amikor azt mondom, hogy a vasutasok szervezeti életében az év egyik legfontosabb eseménye ez a tanácskozás. Fontos azért, mert mintegy nyitánya annak a munkának, amit a Központi Bizottság 1971. december 1-i határozatának megvalósítása érdekében a szocialista munkaverseny továbbfejlesztését illetően elvégezni szándékozik. A határozat kimondja: „A munkaversenyt elsősorban munkahelyi mozgalomnak kell tenni. A munkahelyeken kell kezdeményezni, ahol a feladatok a dolgozókhöz közel állnak, konkrétan meghatározhatók és levezethetők, a munkahelyi valóságban számbevitelre. Munkaverseny-tevékenységként azokat a kezdeményezéseket és eredményeket kell elismerni, amelyek a feladatok megvalósítását, a munkaköri követelményeket meghaladó mértékben segítik elő és erősítik a munka megjavítására irányuló újszerű törekvéseket... A szocialista brigádokkal szemben olyan követelményeket kell támasztani, hogy a dolgozó tömegek vezetői, élénjáró kollektívái legyenek, mozgósító erők, példamutató szerepük érvényesüljön a munkában, a tanulásban és a közéleti életben.”

A főtitkár ezután az üzemi szinten megtartott tanácskozás tapasztalataival foglalkozott. Úgy értékelte, hogy vitaközvetítésben, őszinteséggel és felelősségvállalással mindenütt hűven tükröződött: a legfontosabb dolgozók fóruma tanácskozik. Példaként említette az egyik üzemi gazdasági vezetőjének meggyőzését, amely szerint máskor az értekezleteket úgy szervezték, hogy az első vonat indulásáig befejeződjenek. Amikor a szocialista brigádevetítő tanácskoztak, már a harmadik vonat is elment, a résztvevők még nyugodtan ültek a helyükön. Hogy miért? Nyilván azért, mert a brigádevetítő számára nem volt közömbös: az üzemi gazdasági és mozgalmi vezetői hogyan értékelik munkájukat, s a többi brigádevetítő milyen tapasztalatokról számolnak be a tanácskozás vitájában.

Egységes volt a brigádevetítő véleménye abban is, hogy a gazdasági vezetőket nagyobb figyelmet tanúsítottak a tanácskozások iránt, mint korábban. Több helyen úgy fogalmaztak, hogy jent és lent a dolgozó nagyjából mindenhol vannak, de közepén még van javítani való. Ismerik az általános elveket, a főnkésség, illetve az üzemi álló feladatokat, de azt már nem ismerik, hogy a nagy egészből milyen részfeladatokat várnak el tőlük.

Ezekkel a megzavartulandó tanulságokkal összefüggésben jegyezte meg, hogy a szocialista brigádok munkájának értékelésénél eléggé elterjedt az a vélemény, hogy a természetes kapcsolatok vállalások konkrétumai, mi több, jök, a másik két felszóra vonatkozó vállalások azonban még eléggé formálisak.



Szabó Antal főtitkár korrefektumát tartja

lista brigádok munkájának értékelésénél eléggé elterjedt az a vélemény, hogy a természetes kapcsolatok vállalások konkrétumai, mi több, jök, a másik két felszóra vonatkozó vállalások azonban még eléggé formálisak.

— Kétségtelenül igaz, hogy a termelési vállalások általában konkrétak, de csak a legkritikusabb esetekben jök — hangsúlyozta a főtitkár. — A kialakult gyakorlat ugyanis az, hogy a brigádok az év elején elkészítik vállalásukat, de megkövetelhetjük-e tőlük vagy akár a szolgálati hely vezetőjétől, hogy egy évre előre pontosan meghatározza mi az amit elvárunk, méginkább, mi az amit az elvárásom felül kell tenni a cím elnyeréséért. Nem egy brigádnak, hanem még a vasútra nézve sem tudjuk előre meghatározni, hogy az adott évben mennyit kell szállítani. Jó példa erre az 1971-es esztendő. Az év elején megtett vállalások akkor lesznek jök, ha azokat a vezetői év közben többször is felülvizsgálják, s a többi kollektívával együtt aszerint módosítják, ahogy azt a feladatok megkívánják. A gazdasági vezetőknek e tekintetben is vannak még tennivalók. Ezzel kapcsolatban találok fogalmazott az egyik brigádevetítő: „Ha a vezetői hozzáállása olyan lesz, mint a brigádok akaratára, lesz eredmény a mozgalomnak.”

A meglévő hiányosságok ellenére is megállapíthatjuk, hogy a szocialista brigádmozgalom az utóbbi években sokat fejlődött. A szocialista brigádok munkája jelentősen hozzájárult a vasút kiemelkedő áruszállítási teljesítményének eléréséhez. Öröndetes jelenség az is, hogy a mozgalomban mind nagyobb számban kapcsolódnak be a fiatalok és a nők. Ezek a tényezők is igazolják, hogy jó úton járunk. Az elvek helyesek, csupán a szemléletet kell változtatni. Ezt támasztja alá a párt Központi Bizottságának határozata is. A jövőben még fokozottabban gondoskodni kell róla, hogy a versenymozgalom súlypontja a termelés legyen. Ugyanakkor arra kell törekedni, hogy megőrizzük a mozgalom tisztaságát, tekintve

(Folytatás a 3. oldalon.)

Nem lehet közömbös számunkra: hogyan dolgozunk



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes beszámolóját mondja

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes az értékeléshez kapcsolódva azzal kezdte beszámolóját, hogy két okból is nagy jelentőséget tulajdonít a tanácskozásnak. Egyrészt azért, mert a vasút és a vasutas szakszervezet vezetői találkozhatnak a szocialista brigádevetítő legjobbjával, másrészt ez a tanácskozás kitűnő alkalom arra, hogy ezen a fórumon számba vegyük a megtett utat és közösen kialakítsuk a továbbhaladás feladatait.

Rövid bevezető után a miniszterhelyettes ismertette a vasút 1971. évi eredményeit. Kiemelte, hogy a népgazdaság szállítási igényeit kielégítettük, sőt az áruszállításban olyan teljesítmény született, amely a 125 éves magyar vasút fennállása óta egyedülálló. A 118,1 millió tonna áru elszállítása 2 százalékkal, az árutonni kilométer teljesítmény 3,3 százalékkal haladja meg az 1970. évi teljesítményt. Ez annak tulajdonítható, hogy a tervezettnél több volt a nagyobb távolságra fuvarozott export-, import- és tranzit-szállítás. Jól szemlélteti ezt az alábbi adat is: a szállításon belüli, a nemzetközi áruszállítás volumene 7,9 százalékkal nagyobb az előző évinél.

Az eredmények ismertetése után rámutatott a hiányosságokra is. Ezek közül első helyen említette a korszerű mozdonyok kihasználatlanságát, a tehervonatokat menetrend szerinti közlekedtetésénél — első sorban a budapesti igazgatóságnál — bekövetkezett visszaesést. Azzal sem lehet dicsekedni, hogy indokolatlanul megnőtt a gépre várások száma és a fajlagos üzemenyag-költségeknél csaknem 120 millió forint túllépés keletkezett.

A beszámoló ezután a munkaerő- és a bértömeggazdál-

kodás tapasztalataival foglalkozott. Mint mondta: munkaerőgazdálkodási intézkedéseink, a rendelkezésre álló élőlomb optimális felhasználása nem mindig és nem mindennél érte el célját. A munkaerőgazdálkodást sokan még ma is abban látják, hogy a hiányzó létszámot új felvételekkel kell pótolni. Ez a helytelen szemlélet is hozzájárult ahhoz, hogy még mindig nem elég hatékony a területek közötti munkaerő-átmozgósítás. Ennek következménye, hogy a rendelkezésre álló munkaerőt nem ott használják fel, ahol arra a legnagyobb szükség van. Pedig a forgalmi és a vontatási utazószemélyzet hosszú szolgálati idejének csökkentéséről sem beszélhetünk addig, amíg nem teremtjük meg a munkaerőgazdálkodás és a vonatforgalom tervszerűségének feltételeit.

A vasút a népgazdasági termelési folyamat szerves részét képezi — hangsúlyozta. — Ahhoz, hogy a termelés zavartalan legyen, a vasúti közlekedés magas szintű szervezésére, az üzemi munkafolyamatok hatékony összehangjára van szükség. Nem lehet tehát közömbös számunkra: hogyan dolgozunk, milyen a dolgozók termelési, politikai aktivitása, hangulata és egyéb, az üzemi jellemző paraméterek alakulása.

Ez évi feladataink mennyiségileg megegyeznek az 1971. évi teljesítményekkel. A követelmények azonban nagyobbak lesznek, mert a múlt évinek fokozottabban előtérbe kell kerülnie az igények pontos, gyors és gazdaságos kielégítésének. Fő célkitűzésünk a személyszállítás kultúráltságának javítása. E tekintetben a kezdeti lépéseket már megtettük. Egyik legfontosabb tendenciák a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének javítása. De megfelelő körülményeket kell teremteni a pályaudvarok, az utasforgalmi helyiségek és a személykocsik tisztaságának biztosítására is. Ami pedig az áruszállítást illeti, ezzel kapcsolatos feladatainkat minden időben a népgazdaság igényei szabják meg, erre kell tehát a hálózat egészén felkészülni.

A miniszterhelyettes ezután a vasút jövőjéről, illetőleg az elkövetkezendő évek perspektívájáról beszélt.

— Az élet igazolta, hogy a tömegszállítási feladatokat elsősorban a vasút képes gyorsan és jól lebonyolítani. — mondotta. — Vasutunkat ennek érdekében fejlesztjük, modernizáljuk, s a dolgozók életének érdekében javítjuk. Eppen ezért intézkedéseinket, elkép-

Az elismerés alapja munka legyen

A brigádok munkájának újszerű értékelése magasabb követelmények elé állította az értékelést végző, illetve az elismerést adományozó gazdasági és mozgalmi vezetőket. A szolgálati helyek többségénél a brigádok munkáját kritikusán, előremutatóan értékelték. Egyes szolgálati helyeken azonban csak mechanikus értékelést végeztek és pénzügyi keretbe hivatkozva nem adományoztak elismeréseket. Azok a szolgálati helyek, amelyek saját részesei állapall rendelkeznek, a szocialista brigádok jutalmazására lényegében csak a központi kiadott keretet használták fel.

A szocialista brigádok döntő többsége az elismerési rendszert jónak tartja. Egyetértenek azzal is, hogy az elismerés és kitüntetés alapja ne elsősorban a már régebben megszerzett szocialista brigád címet, hanem a munkát legyen.

Azok a szocialista brigádok, amelyek már a régi kitüntetési rendszerben eljutottak a magasabb fokozatú kitüntetésig, helyenként sérelmeztek, hogy az új rendszerben esetleg alacsonyabb fokozatú elismerésben részesültek. A szocialista brigádok elismerésére és kitüntetésére 1971-ben 10 millió forintot fordítottunk. 1971-ben első ízben került sor a „MÁV kiváló brigádja”, továbbá a „Közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja” kitüntetések adományozására.

A szocialista brigádok munkájának elismerése legtöbb szolgálati helyen csak az éves tevékenységük alapján adományozásra kerülő erkölcsi és anyagi elismerésekben nyilvánul meg. A brigádok szolgálati helyeken az élenjáró kollektívák közé tartoznak. Munkájuk általában folyamatosan kiemelkedő szinten áll. Ez nem hagyható figyelmen kívül a rendelkezésre álló évközi anyagi juttatások adományozásánál sem.

A rendszeres (havi, negyedévi prémium) anyagi ösztönzők felhasználásánál, a célkitűzések kialakításánál a szolgálati helyek a jövőben foko-

zottabban törekedjenek a brigádmunkaért prémiumfeladatok meghatározására. Az anyagi ösztönzés továbbfejlesztésénél figyelembe veendő szempontnak tartjuk, hogy a kiérdemelt prémiumok egynek a szocialista brigádok szolgálati hely vonja be a szocialista brigádok vezetőit is. A munkaverseny-mozgalomban kiemelkedő eredményeket elért szocialista brigádok részére a jövőben a legmagasabb állami kitüntetések adományozására is sor kerül. A közép- és felső irányító szervek fokozottabban vegyék figyelembe vezérigazgatói, miniszteri és kormánykötüntetésre vonatkozó javaslatoknál a szocialista brigádmozgalomban élenjáró dolgozókat.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága 1971. évi decemberi üléséről kiadott irányelvek leszögezik, hogy a szocialista brigádok a dolgozó tömegek olyan vezető kollektívái legyenek, amelyek úttörő, mozgósító és példamutató szerepet töltenek be a munkában, a tanulásban, a közösségi életben, érvényesítik a kölcsönös segítést, a munka- és technológiai figyelem lazasságai ellen fellépnek. A szocialista brigádmozgalom emellett tartsa meg tömegmozgalmi jellegét.

A szolgálati helyek vezetői folyamatosan gondoskodjanak a munkaverseny anyagi, műszaki, szervezési és személyi feltételeiről, értékeljék a verseny eredményeit, s biztosítsák a hatékony erkölcsi, anyagi ösztönzést. A brigádok munkaversenyét, felajánlásait a jövőben is célszerű igénybe venni előre nem látható, a vasútüzemet érintő vagy a munkahelyek előtt álló nehézségek megoldásához.

A szocialista brigádmozgalomban részt vevő dolgozók közel egynegyede fiatal. Az ifjúsági brigádokkal való foglalkozás ezen brigádok irányítása, segítése elsősorban a szolgálati helyeken működő KISZ-szervezetek feladata.

A vasúti munka sajátosságait figyelembe véve jelenleg azoknak a fiataloknak a száma is, akik az idősebbekkel együtt vesznek részt a

(Folytatás a 2. oldalról)
lyét. Ennek érdekében fel kell számolni a még meglevő formális vonásokat, a címek odaítélésénél esetenként tapasztalható liberalizmust. A különböző fokozatú elismeréseket csak azok részére ítéljék oda, akik az átlagosnál kiemelkedőbb munkával, a közösség érdekében végzett önzetlen áldozatvállalással azt kiérdemlik.

Fel kell számolni az olyan nézeteket is, amelyek a címek adományozásánál teret engednek a „keretszemléletnek”. Ez

káros a mozgalom fejlődésére és sérti a brigádok önértetét. Meg kell változtatni — ha kell a felelősségre vonás eszközeivel is — a vezetők egy részének szemléletét.
Szabó Antal főtitkár végeztül felhívta a figyelmet a baloldali helyzet kedvezőtlen alakulására és arra kérte a tanácskozáson résztvevő szocialista brigádvezetőket, szolgálati főnököket, párt- és szakszervezeti tisztségviselőket: **fordítsanak nagyobb gondot a megelőzésre, a vasutasok testi épségének védelmére.**

Jutalmazásnál kérdezzék meg a brigádvezetőket



Pados Imre

Dr. Mészáros Károly beszámolója és Szabó Antal korreferátuma után megkezdődött a vita. Elsőnek Pados Imre (Szombathelyi állomásfőnökség) szólt fel. Foglalkozott többek között a vasút gazdaságosságának kérdéseivel. Megemlítette: **jelenleg az a helyzet, hogy minden szombaton minden vonat közlekedik egyméhány kivételével, ugyanakkor a munkásvonatok kihasználtsága csupán 40–50 százalékos.** Ha ezen változtatnánk, az utazószemélyzet pihenőnapjainak biztosítását és a szolgálati órák csökkentését is eredményezné. Javasolta továbbá, hogy vizsgálják meg a vonali menetirányítók hatáskörét, hogy a rendelkező állomások forgalmi szolgáltatásai hatékonyabban vehessenek részt a vonatforgalom szabályozásában. A hatáskörök felülvizsgálatával és pontosabb szabályozásával létszámmegtakarítást lehetne elérni. Indítványozta többek között azt is, hogy a szocialista brigádok elsőrendű feladataiknak tekintésük az utánpótlás nevelését és kövessenek el mindent, hogy egyre több fiatal lépjen be a vasúthoz. Minden brigád vegyen fel kapcsolatot egy-egy iskolával, a helyi tanáccsal, s kérjék, hogy a vasút iránt érdeklődő fiatalokat irányítsák a MÁV-hoz.

Pataki József (Záhonyi Vontatási Főnökség) arról beszélt, hogy a szocialista brigádok tagjai nehéz szolgálatuk mellett sok társadalmi munkát is végeznek, szíves örömmel. Azt a túlmunkát azonban nem szeretik, amelyet a **tervszerűtlenség és a szerve-**

zetlenség okoz. Sok szolgálati vezető nem úgy tekint a verseny szervezésre, mint a termelésirányítás fontos részét. Több helyen a szocialista brigádmozgalom létjogosultságát kétségbe vonó megnyilvánulások is hallhatók. Arra van szükség, hogy a szolgálati vezetők minden munkaterületen konkréten ismertessék egy-egy tervidőszak feladatait, kiemelve a legfontosabbakat, amelyek megvalósításához fokozott kezdeményezés szükséges. Az anyagi ösztönzéssel kapcsolatban szövege tette: **számos gazdasági vezető a jutalmak elosztásánál figyelmen kívül hagyja a jól dolgozó szocialista brigádtagokat, s meg sem kérdezi a brigádvezetőket a jutalmak elosztásakor.** A szolgálati vezetőket főnöki értekezleteken számoltassák be arról, hogyan tűzik ki a szolgálati hely sajátos feladataiból eredő versenycélokat.



Hegyi Józsefné

Ezután ebédszünet következett, majd Hegyi Józsefné (Pécsi Szeriárfőnökség) felhívásával folytatódott a vita. Brigádjának eredményeit ismertette elmondta, hogy munkahelyén az anyaghiány kiküszöbölésére, a felesleges készletek felszámolására súlyt helyeznek a brigádtagok. Nagy gondot fordítanak ezenkívül a fiatalokkal való foglalkozásra. Igyekeznek velük megszeretni a vasutas szakmát, hogy megszünjön a munkahely gyakori változtatása. Azt tapasztalták: **jó hatással van a brigádmozgalomra a törzsgárda anyagi és erkölcsi megbecsülése, ezt azonban még tovább kell fejleszteni.**

A mozgalom legyőzi a visszahúzó erőket

Virizlay Gyula, a SZOT titkára szólt fel ezután. Átadta a tanácskozás résztvevőinek a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének üdvözlését.

— Azt várjuk a szocialista brigádoktól, a vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozásától is — mondotta —, **hogy összegezzék a mozgalom és a szocialista munkaverseny eddigi eredményeit, elemezzék módszereit, hogy az így szerzett tapasztalatok birtokában tovább tudjunk lépni a jövő feladatainak megvalósítása útján.** A szocialista brigádmozgalomra a munkásoktól, a társadalomtól továbbra is szüksége van. Vannak azonban bizonyos



Virizlay Gyula

agályaink, mert úgy látjuk, hogy néhány akadály útjában

áll a mozgalom teljes szépségében és mélységében való kibontakozásának, még a fejlettség mai fokán is. Az egyik ilyen akadály: **a szocialista brigádmozgalom nem kellő megbecsülése.** Akik nem becsülik meg kellőképpen ezt a mozgalmat, nem ismerték fel a rendeltetését. Nem látják, hogy milyen óriási szerepet töltenek be a brigádok a szocializmus építésében. Ez a meg nem értés nem egyszer formálissá teszi a brigádok munkáját és szűrkíti a szocialista munkaversenyt. **A vezetői stílus, amely nem számol eléggé a szocialista brigádmozgalommal, rendszerint egyéb hibák forrását is elősegíti.** Ahol például az ilyen stílus érvényesül, ott a vezetők nem értik az üzemi demokrácia lényegét, szerepét sem, és megsértik az üzemi demokráciát. A szocialista típusú gazdasági vezető az embereket nem egyszerűen az utasítás, a parancs végrehajtójának tekinti, hanem olyan embereknek, akiket be kell vonni a vezetésbe, vagy ha szükség van rá, feladatának tekinti politikai meggyőzésük erősítését. **Fock elvtárs mondotta nemrég a Parlamentben, hogy vannak kitűnő gazdasági vezetőink, de viszonylag kevés a politikai gazdasági vezető.** A vasutas szolgálati vezetőknek is politikai gazdasági vezetőkké kell válniuk.

A vállalásokat új utak keresése jellemzi

Tóth Géza (Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség) a Május 1. brigádnak és a főnökség többi brigádjának kulturális munkáját emelte ki a termelési munka mellett. Büszkén említette, hogy a miskolci igazgatóság és a szakszervezet területi bizottságának szellemi vetélkedőjén a döntőbe került négy brigád közül a nyelvérdőző pályamesteri szakasz **Április 4.** szocialista brigádját nyerte el az első helyet. Különben a főnökség valamennyi brigádjának nevében örömmel üdvözölte a kormánynak azt az intézkedését, hogy ma már a pályamunka is lehet szakmunka. Az egyre több korszerű gép, az új fenntartási és építési technológia műveltebb, kiterjedt ismeretekkel rendelkező vasútépítő és karbantartó szakmunkást kíván. A főnökségtől 12 dolgozó, az igazgatóság területéről pedig összesen 60 szocialista brigádtag szerzte meg a sikeres vizsgák után a vasútépítő és karbantartó szakmunkás bizonyítványt.

Lendvai István (Szolnoki Járműjavító Üzem) ismertette a II. országos tanácskozás óta szolgálati helyén a szocialista brigádok munkájában bekövetkezett lényeges változásokat. Saját brigádjának munkájáról szólván megemlítette, hogy a sikerek mellett akadt sikertelenség is. Az aranykoszorús jelvényért versenyezve az egyik vállalásukat nem tudták teljesíteni, mert központilag szinte lehetetlen feltételhez volt kötvé. Ez a versenypontra az 1970. évi egy főre és egy napra jutó jelenléti óra 2 százalékkal való növelése volt. Mivel az időtájt sok beteg volt a brigádban, egy brigádtag pedig katonaszkodott, létszámlény miatt nem tudták teljesíteni a vállalást. **Javasolta: az ilyen objektív okokat vegyék figyelembe a brigádmunka értékelésénél, hogy ne sújtsák jogtalanul a verseny résztvevőit.**

Berendi Tibor állomásfőnök (Budapest—Ferencváros) a legnagyobb teherpályaudvar szocialista brigádmozgalmának fejlődését ismertette. Budapest—Ferencváros pályaudvaron a sokmillió értékű megvédése, a balesetmentes forgalom lebonyolítása, az egyre növekvő szállítási feladatok teljesítése mind magasabb fokú szervezést igényel. Ezeknek a követelményeknek a pályaudvar jelenlegi 30 szocialista brigádja, amelynek 647 tagja az **összletszám felét teszi ki, teljesen megfelel.** A brigádok vállalásai a tagok erős munkafegyelmére épülnek. A vállalásokat

lati vezetőknek is politikai gazdasági vezetőkké kell válniuk. Végeztül arról beszélt a SZOT titkára, hogy meggyőződése szerint a következő években hatványozottabb lesz a szocialista brigádmozgalom fejlődése. Azok a szocialista brigádvezetők és brigádtagok, akik ezekben a napokban összegezik eddigi eredményeiket, és jövő feladataikat, már nem azok az emberek, akik 10–15 évvel ezelőtt voltak. Műveltségben, politikai érettségben a munkásoktól lesz az a következő: **hallgassák meg tanácsaikat, és a tanácsok megszívlelése meggyőrtíja majd az előrehaladást.**
— A brigádmozgalom fejlődésének jelenlegi szakaszában bizonyosra vehető, hogy a mozgalom legyőzi a visszahúzó erőket és a mostani tanácskozáson felvetett problémák a következő években már sokkal kevésbé lesznek problémák — fejezte be felszólalását Virizlay Gyula.

az új utak keresése, a kollektív munka erősítése jellemzi. **Rehák József (TBFF Siófok)** idézte a pécsi távközlési és biztosítóbiztosítási fenntartási főnökség vezetőjének azt a kijelentését, hogy a szocialista brigádok öntudatos munkája, vagyis a gazdasági feladatokhoz illeszkedő vállalkozások teljesítése nélkül a főnökség nem lett volna képes növekvő feladatokra eleget tenni. A TBFF szocialista brigádjai az utóbbi két évben **34 444 munkórát fordítottak a munkásmozgalmi ünnepekre tett vállalásait teljesítésére.** A brigádtagok általános és szakmai műveltségének gyarapítása lehetővé tette, hogy — miközben a fenntartási körzetbe tartozó berendezések 80 százalékát korszerűbbre cserélték — a **legnehezebb műszaki követelményeknek is meg tudták felelni.** Hozzájárult ehhez a politikai képzés is. Saját brigádjának tagjai közül például ketten végeztek el a marxista-leninista középiskolát, és a többiek is tanulnak.



Rehák József

Hrabovszky János (Békéscsaba állomás) arról beszélt, hogy az egykori Viharsaroknak ezen a forgalmas szolgálati helyén a szocialista brigádmozgalom eredményeként javult a vasutasok és a fuvarozatók együttműködése. Ez részben annak tulajdonítható, hogy az állomáson évek óta jól működik a szocialista brigádvezetők tanácsa, amely minden megmozduláson — műszaki konferencián és más vezetői megbeszélésen — részt vesz, és a szolgálati hely minden problémáját megtárgyalja. A fejlődés ellenére: **Békéscsaba állomáson is vannak a brigádmunkának fogvatékosai.** Akadnak brigádtagok, akik vétnek a szolgálati kötelesség és a munkafegyelmellen, megsértik a szocialista együttélés szabályait,



Hrabovszky János

családi életük rendezetlen, nem fordítanak elég gondot gyermekeik nevelésére. Egyek mértéktelenül italoznak. Súlyos hiba, hogy brigádjukban nem vonják őket szigorúan felelősségre.

Ezután helyi tapasztalatokból kiindulva, a vasútüzem szervezésének elégtelenségéről beszélt. **A vasúti munka egyik legfőbb hátráltatóját az ala-**

A gazdasági vezetők hozzáértése biztonságérzetet kölcsönöz

Gyenes Imre (MÁV Kiterőgyártó Üzem, Gyöngyös) beszámolt arról, hogy üzembem jó lehetőségek vannak a szocialista brigádmozgalom fejlődéséhez. **Az üzem gazdasági és tömegszervezeti vezetői úgy ítélik meg a mozgalmat, hogy alapvetően hozzájárul a termelési feladatok teljesítéséhez.** A szocialista brigádtagok tapasztalják, hogy munkájukat anyagilag és erkölcsileg elismerik és munkájukhoz minden segítséget megkapnak.

Leszák Lajos (Landler villamos vonalfelügyelőség) elmondta, hogy a szobi vonal villamosítása után a felügyelőség váci kirendeltségénél nyomban megalakult három szocialista brigád. Sajnos, az új brigádok rendkívül nehéz körülmények között — jelenleg is fabarakkokban — dolgoznak. Szóval tette továbbá, hogy tapasztalatai szerint nemcsak saját szolgálati helyén, hanem szerte a vasúton ellentétek vannak az idősebb és a fiatalabb dolgozók között. **Az a véleménye, hogy az idősebbek nem elég türelmesek a fiatalokkal, holott arra van szükség, hogy megértéssel foglalkozzanak velük.** Szóval tette végül, hogy érzése szerint a villamos vonalfelügyelőség dolgozói kissé „mostohagyermeknek” érzik magukat. Egyik bizonyíték, hogy a szocialista brigádvezetők tanácskozásán a vasutas küldöttek között egyetlen villamos felügyelőségi dolgozó sem képviseli a szakmát.



Karacs Lajos

Karacs Lajos (Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat püspökladányi üzeme) vállalta a szocialista brigádmozgalom korábbi, számszerű fejlődését vizsgálta. 1969-ben azonban a brigádok száma csökkent, annak következté-

ben, hogy a vállalat helyzete nyugtalanító lett. A dolgozók bizonytalanságban érezték magukat. **Az a gazdasági eredmények felfelé ívelnek, ezért a dolgozók bizonytalansági érzete megszűnt és a szocialista brigádmozgalom ismét felfelé ível.** A brigádok munkája tartalmában is javul, és magával ragadja az üzemek valamennyi dolgozóját. Az új gazdaságirányítási rendszer célja és az a szellem, amelyben a vállalat vezetősége dolgozik, minden esetben találkozik a dolgozók érdekeivel. A vezetés kielégítően támaszkodik a szocialista brigádok munkájára és anyagi, valamint erkölcsi tekintetben is elismeri eredményeiket.



Devecseri Gyula

Devecseri Gyula (Kaposvár vontatási főnökség) a szocialista brigádok egyik legfőbb feladatára, a balesetek megelőzésére hívta fel a figyelmet. Kérte a tanácskozás résztvevőit: **mindannyian tekintsék központi feladatuknak, ha eddig meg nem tették volna.** A vezetés alatt álló brigád négy balesetet hártott el. Két esetben három-három, két esetben négy-négyezer forint jutalmat és igazgatói dícséretet kaptak érte. Ezután a vontatásban bekövetkezett műszaki fejlődésről beszélt. **Megemlítette, hogy szolgálati helyén korszerű és korszerűtlen járművek egyaránt találhatók.** A kétféle munka sok nehézséget okoz a brigádoknak. Neheztli helyzetüket az is, hogy munkájuk végzéséhez nincs elegendő és megfelelő minőségű anyag, s alkatrész. Mindent megtesznek azonban, hogy legyőzzék ezeket a nehézségeket, de a felsőbb vezetők segítségét is kéri hozzá.

(Folytatás a 4. oldalon)

A mozgalom lehetőséget nyitott a pályakezdekők nevelésére

(Folytatás a 3. oldalról)

Szűcs György a Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának üdvözlését és jókívánságait tolmácsolta a vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozása valamennyi résztvevőjének.

— A KISZ fontosnak tartja a fiatalok mozgósítását a munkaversenyben való részvételre — mondotta —. A vasút területén a szocialista brigádmozgalomban részt vevő dolgozók egyneként fiatal és a szocialista brigádok 10 százaléka ifjúsági brigád. Jelenként azoknak a fiataloknak a száma is, akik az idősebbekkel együtt vesznek részt a brigádmozgalomban. Ez igen arányos, mert a szocialista brigádmozgalom lehetőséget nyitott a pályakezdekő fiatalok nevelésére, a munka szeretetének, megbecsülésének, a munkahelyhez való ragaszkod-



Albert Ferenc

Déli pályaudvar) szintén a fiatalok vasúti munkára való neveléséről és ezzel kapcsolatos

latban az idősebb dolgozók feladatairól beszélt. Felhívta a fiatal vasutasokat: *becsüljék meg idősebb társaikat, nyeljék meg bizalmukat, és igyekezzenek elsajátítani tőlük a szakma fortélyait.* Budapest—Déli pályaudvaron a fiatal és idősebb dolgozók jó megértésben dolgoznak egymással. Az ifjúsággal való kitartó foglalkozás révén sikerült elérni, hogy 15 fiatal kocsirendező — aki eléinte arra készült, hogy elhagyja a vasutat — megmaradt szolgálatában, és ma is hasznos dolgozója az állomásnak. A Déliben azonban így is nagy a munkaerőhiány. Ezen próbálnak segíteni, többek között azzal, hogy a fiatal kocsirendezőket igyekeznek bevonni a brigádmunkába. A földalatti vasút építése miatt sok korlátozást kellett bevezetni a Déliben. A nehézségek leküzdésében az állomás három szocialista brigádja járt az élen.



Antal Lajos

beépítik a kiváló szolgálati hely címért folyó versenybe, mégpedig a munkahelyi adottságoknak megfelelően. Így születtek a kiemelkedő eredmények. Saját brigádja, a Kun Béla szocialista brigád a fuvarozatókkal még szorosabbra fűzte kapcsolatát. Együttműködési megállapodást kötöttek a Dunai Vasmű Radnóti Miklós szocialista brigádjával, valamint a Papíripari Vállalat dunatúrvárosi üzemének Május 1. szocialista brigádjával. Az együttműködés eredményeként a kocsiállásépítés a korábbi ötszög egyharmadára csökkent, annak ellenére, hogy a Gazdasági Bizottság felemelte a díjtételeket. Az állomás tavaly minden kocsigépjárművel kielté. Ez azt jelenti, hogy fennállása óta tavaly érte el a legjobb teljesítményt: 2,8 millió tonna áru került elszállításra. Komplex brigádszűrés és együttműködési megállapodást kötöttek a Volán Trósz 14-es számú üzemegységével is. Közösen, a legszorosabban együttműködve hajtják végre a feladatokat, ennek következtében az egy kocsi jutó kocsiállásépítés ma már fele a korábbihoz.



Szedlár István

teljesítményű Diesel-mozdony javító bázisának munkára hárul. Feladatuknak tartják, hogy a javításra beadott korszerű járműveket minél előbb üzemképes állapotba helyezik. Tavaly mind a Diesel-, mind a villamosmozdony javításánál munkaerő-átcsoportosítást hajtottak végre. A szocialista brigádok a legnagyobb mértékben eleget tettek az átszervezéssel irányított támasztott magasabb követelményeknek. Ez érezte hatását az őszi forgalomban, amikor a lehető legtöbb villamosmozdonyt idejében javítva, visszaküldték a vontatási főnökségeknek. Hangsúlyozta, hogy a brigádmozgalom fejlesztése érdekében a szocialista cím elnyerésének feltételeit a jövőben tovább kell szigorítani. Elsősorban a vállalkások minőségét és az évi tervek teljesítését kell szigorúbban értékelni. Elégedetlen szöveget arról is, hogy munkahelyén — a villamosmozdony osztályon — a vezetők nagymértékben támaszkodnak a szocialista brigádvezetők véleményére.

Antal Lajos (Dunatúrváros állomás) felszólalásából kitért, hogy a dunatúrvárosi szocialista brigádok oly módon segítik a szolgálati hely munkáját, hogy céltűzéseiket



Nagy Lajos

„Nem vagyunk olyan gazdagok — mondotta —, hogy nagy értékű, hasznos munkagépeket alkatrész hiányában ne tudjunk foglalkoztatni”. Felhívta az illetékesek figyelmét: vizsgálják meg az anyag- és alkatrészellátást, s mindenképpen gondoskodjanak róla, hogy a szocialista brigádok — és általában a dolgozók — ne kényserüljenek télen ségre anyag- és alkatrészellátási nehézségek miatt.

Szedlár István (MÁV Északi Járműjavító Üzem) arról számolt be, hogy az üzem 144 szocialista brigádjának mind az 1854 dolgozója és 10 ifjúsági brigádjának 139 tagja alaposan tisztában van azzal a fokozott felelősséggel, ami a vasút jelenleg még egyetlen villamosmozdony- és nagy-



Szűcs György

vasúti munkára. Az idősebbekre vár a feladat, hogy a velük egy brigádban dolgozó fiatalabb társaikat gondosan, hozzáértéssel neveljék. Részt vesz a szocialista brigádoktól vár az is, hogy hozzájáruljanak a fiatalok „kiváló” mozgalmának fejlesztéséhez, a fiatal szakmunkások, technikusok, mérnökök, közgazdászok, szakmai-politikai fejlődésének előmozdításához. A vasútnál is szélesíteni kell a Kiváló ifjúsági munkás, szakmunkás, a Kiváló ifjú dolgozó és a Szakma ifjú mestere mozgalmat.

Kerekes Istvánné (Füzesszony állomás) a vasutas nők helyzetével foglalkozott felszólalásában. Ma már általánosan elfogadott elv, hogy a nőket képességeiknek megfelelő munkakörben foglalkoztassák, szerinte azonban ez sokszor írott malaszt marad. *Nagyon sok nő van, akinek megfelelő az általános, a szakmai és a politikai műveltsége, sőt a rátermettsége is megvan ahhoz, hogy felelős beosztásban foglalkoztassák.* Sok helyen meg is tessék ezt, mint például a miskolci igazgatóság területén, ahol vizsgálók főkelezték is dolgoznak, de a nők foglalkoztatása még további fejlesztésre vár. Szükséges azonban, hogy a lányok, asszonyok közéleti érdeklődése javuljon, s erre elsősorban a szocialista brigádokban lehet ösztönözni őket. Miskolc térségében 2700 nő dolgozik a vasútnál, s 55 százalékuk szocialista brigádba tartozik.

Zöld Ferenc (Debreceni Pályafenntartási Főnökség) kijelentette: *„Tudomásul kell venni, hogy a pályamunka a jelenlegi viszonyok között nem vonzza a fiatalokat, de remény van rá, hogy a gépesítés gyorsítása ezt a helyzetet megváltoztathatja”.* A felszólaló gépesített pályamesteri szakasz egyik brigádvezetője, s tapasztalatból tudja, hogy a gépesített fenntartásnál már a műszaki munkához vonzó fiatalok is megtalálják életcéljukat, vagyis kedvvel dolgoznak. Ezért is szükséges a pályafenntartási munka gépesítésének fokozása.

Albert Ferenc (Budapest—



Telnek a jegyzetfüzet lapjai

Dr. Csanádi György levele a tanácskozáshoz

Kedves Elvtársak!

Másirányú halaszthatatlan elfoglaltságom nem enged meg, hogy az Önök tanácskozásán személyesen részt vegyek. Engedjék meg, hogy ezúton szeretettel üdvözlöljem a tanácskozás résztvevőit és Önökön keresztül valamennyi vasutas szocialista brigádvezetőt és brigádatagot.

A szocialista brigádmozgalom a vasút területén 13 éves múltja tekintetében és a vasutas dolgozók mintegy 45 százalékában szocialista brigádokban végzik felelősségteljes munkájukat. A vasútnál a szocialista brigádmozgalom emelte a vasutas dolgozók műszaki műveltségi színvonalát, fejlesztette a szocialista gondolkodást, a közösségi szellemet és erősítette a dolgozók hivatásszeretét.

Az 1969-ben megtartott II. Országos Tanácskozási helyesen határozta meg a feladatokat. Azóta eltelt három év. Ez alatt az idő alatt a vasút területén a szocialista brigádmozgalom egészségesen fejlődött. A vasúti üzem műszaki fejlesztése, modernizálása, a vonóerő és a kocsi park tereszerű felújítása, a vasutas dolgozók életszínvonalának emelése terén elért eddigi eredmények számottevőek. Sikeresen végrehajtottuk a III. ötéves tervben előirányzott programot és megfelelő szinten teljesítettük a IV. ötéves terv első évének feladatait is. Nyugodt gazdasági és politikai légkörben dolgoztunk és a feladatok végrehajtásánál a szocialista brigádok, mint korábban is, élen jártak. Előreléptünk a munkaidőcsökkentés vonatkozásában, de még további feladatok vannak előttünk, különösen a forgalmi és a vontatási utazószemélyzet túllórának csökkentésében. A munka- és üzemszervezés javítása terén lassú, de folyamatos eredmények már tapasztalhatók. Növeltük a közép- és alsófokú szervek önállóságát, a gazdasági vezetők hatáskörét és az ezzel együtt járó felelősséget.

A vasút előtt álló feladatok megvalósítása érdekében kérem Önöket, hogy a vasút területén segítsék a szocialista brigádmozgalom. Erősítsék a vasutas dolgozóknak a munka becsületét. A brigádvezetők és a brigádatagok az eddiginél is nagyobb szerepet töltsenek be a szolgálati helyeken a közvélemény helyes formálásában, a munkahelyi légkör kedvező alakításában.

A vasút munkaerő-utánpótlásának folyamatos biztosítása érdekében a fiatalokkal a szocialista brigádok a jövőben hatékonyabban foglalkozzanak. Segítsék elő, hogy a fiatalok minél előbb sajátítsák el a szükséges szakmai tudást, műveltséget, hogy a magyar társadalomnak és a vasútnak minél hasznosabb tagjai legyenek.

A szocialista brigádok segítsék elő a közlekedési koncepció folyamatos megvalósítását, valamint a IV. ötéves tervben a vasútra háruló feladatok maradéktalan elvégzését.

Az előttünk álló feladatok végrehajtásához kívánok Önöknek és Önökön keresztül a vasút valamennyi dolgozójának erőt és egészséget és egyéni életükben sok sikert és boldogságot!

Dr. Csanádi György,
közlekedés- és postaiügyi miniszter

Az életben az egyszerűnek látszó feladatok a legnehezebbek

Dr. Mészáros Károly zsrzavában mélyrehatóan elemezte és tömören összefoglalta a vitában elhangzottakat. Több felszólalónak név szerint is válaszolt, rámutatva, hogy mivel lehet egyetérteni, mit kell feltétlenül megvalósítani, és mi az amit még jobban fontolóra kell venni. Többek között kijelentette:

— Nagyon egyetérték azzal, amit a kulturált személyszállítással kapcsolatban a vonatközlekedés tereszerűségében felvetettek. Itt az ideje, hogy legyenek olyan személyzetünk is, amelyek csak indokolt esetben közlekednek. Még az időjárást is figyelembe lehet venni. Szerepelhetnek például a menetrendben olyan vonatok, amelyek esős időszakban nem indulnak a Balatonhoz, mert úgyis üresen közlekednének. Sok szervezési lehetőség adódhat a mellékvonalakon is...

— Ha a vasútnál valamire szükség van, akkor munkamódszereink tökéletesítése, a munka helyes szervezése biztosan a legfontosabb feladat — mondotta a továbbiakban. — Kérjük a dolgozókat, a brigádokat: bizzanak bennünk, vezetőkben, mert ami az eszközök vonatkozásában szükséges, azt — mint előfeltételt — meg tudjuk majd teremteni. De a munkamódszerek megváltoztatását, az egyes munkafolyamatok vagy a munkahelyek követelményeihez igazítva, csak együtt, az önkéntes segítségével tudjuk elérni.

Ezután arról tájékoztatta a résztvevőket, hogy az év közepére összeáll a vasút munkatársi és üzemszervezési feladatainak koncepciója, amelyen a hat vasúti igazgatóság és valamennyi szakszolgálat együttesen dolgozik.

Utalt a hozzászólásokban elhangzott „nagy tettekre” is, amelyeket az árvíz idején, a zord télen és más, rendkívüli alkalom esetén hajtanak végre a vasutasok. A mindennapi helytállás méltatása közben megemlítette, hogy az életben az egyszerű dolgok mindig nehezek, sőt a legnehezebbek.

— Kérdezték tőlem egyszerű, hogy a mi viszonyaink között mit jelent az „emberközpontosság” szemlélet. Azt mondtam, hogy semmi más: csak annyit nyújtunk az utasoknak, mint amennyit magunknak elvárunk, ha mi lennénk az utasok. Az áruszállításban annyit adjunk a fuvarozatóknak, amit elvárunk, ha mi lennénk a fuvarozatók. Egyszerűnek tűnik, de ez nagyon nehéz. A beszédben, az írásban is az a legnehezebb, ami a legegyszerűbb. Nagyon nehéz röviden írni vagy beszélni. Egyszerűnek látszik, hogy eredményeinket stabilizáljuk, mégis ez a legnehezebb. A X. pártkongresszuson Kádár elvtárs mondta: „csak egy kicsit jobban...” Ez nagyon egyszerű, de ez a legnehezebb. Ha tehát szabad kérnem minden szocialista brigádtól, ezt az egyszerű dolgot, hogy eredményeinket stabilizáljuk és csak lassan, ám fokozatosan fejlesszük tovább, akkor ezt kérem.

Szabó Antal főtitkár szintén válaszolt a hozzászólásokra. Rövid történelmi visszajelentése idézte a munkamozgalom haladó hagyományait, s méltatta azt az igyekezetet, amellyel a szocialista brigádok az elért eredmények finomításán munkálkodnak, vizsgálva, hogy miként lehet az életet boldogabbá, az anyagi kö-

rülményeket jobba tenni, a szocializmust gyorsabban felépíteni.

— A következő lépés számunkra, hogy a gazdag tapasztalatok birtokában a mai tanácskozáson elhangzott fő mondanivalókat feldolgozzuk — mondotta. — Ezt a munkát a Vasúti Főosztállyal közösen el fogjuk végezni. Megjegyzem, hogy akik már nem juthattak szóhoz a tanácskozáson, de hozzászólásukat írásban beadták, véleményük ugyanolyan értékű, mintha szóban terjesztették volna elő. Minden jó javaslatra, észrevételre indítványra szükségünk van.

Az idei esztendő és a következő évek gazdasági feladatainak rövid válaszok után Szabó Antal így fejezte be szavait:

— Megköszönöm a tanácskozás résztvevőinek aktivitását, a tanácskozás szervezőinek és előkészítőinek nagyon áldozatkész, sokoldalú munkáját. Köszönöm ezenkívül az Északi Járműjavító Üzem és a Törekvés Művelődési Központ vezetőinek szives vendéglátását, az Utasellátó Vállalat dolgozóinak közreműködését. S köszönöm Önökön keresztül valamennyi szocialista brigádatag, az összes vasutas dolgozó helytállását.

A küldöttek ezután — a tanácskozás 2. naprendi pontjaként — megválasztották azt a 87 brigádvezetőt, akik a IV. országos tanácskozáson a szocialista brigádokat képviselik. Végül a kitüntetések átadására került sor. (A kitüntetettek névsorát lapunk más helyén közöljük.)

A kitüntetettek részére dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója fogadást adott.

NÉGYEN A KITÜNTETETTEK KÖZÜL

A szocialista brigádmozgalomban elért eredményeikért Kiváló vasutas jelvényvel illetve elismerő oklevéllel kitüntették és pénzjutalomban részesített brigádok vezetői közül négyet kapott lencsevégre fotóriporterünk. A brigádv vezetői arcképekhez szolgáljon kiegészítésként az alábbi néhány sor, amely, — ha vázlatosan is — brigádjukat is bemutatja.

Fegyelmelzeten, balesetmentesen

Halmágyi Domonkos a Rákostrendezőn dolgozó tereflévi gyázók, gurításvezetők, gurítói váltóállítók **Zalka Máté** szocialista brigádját vezeti. Saját beosztása: állomási kocsiintéző, de a múlt év elejéig ő is tereflévi gyázó volt az V-ös órhegyen. A brigádot különben 1965-ben alapította meg, s a tizenkét főnyi közösség azóta — a zöldkaszorú megszerzése után — kétszer nyerte el a bronzkaszorú kitüntetést.



Halmágyi Domonkos

— Mit tart a brigád eddigi legkiemelkedőbb eredményének? — kérdeztük Halmágyi Domonkostól.

— Azt hiszem, az a legnagyobb eredményünk, hogy a megalakulás óta nem történt sem személy-, sem árusérüléses balesetünk. Az összhang, a brigádtagok fegyelmelzeten példamutató... Ezenkívül elég sok társadalmi munkát végzünk, tavaly is 263 órát teljesítettünk.

Ebben persze nincs benne az az áldozatos munka, amit a brigádv vezető végez a felelősségteljes napi szolgálatok előtt vagy után. Ő ugyanis immár hat éve az állomási 2-es műszakjának műhelybizottsági titkára. Több mint száz ember ügyesbajos dolgait intézi. Gődöllőre jár be, s bizony hajnali 4-kor már indulnia kell otthonról, ha nappalok. Este szintén rendszeresen megoldja szolgálati idejét, hogy eleget ténhszen mindannak, amit elvárnak tőle a rákosrendező vasutasok.

— Szerencsére, sokan segítenek — mondja. — Közéjük tartozik **Végh Gyula** oktatótiszt, a szakszervezeti bizottság tarmelési felelőse, **Kiss Sándor** tereflévi, a brigád patrónusa, **Balogh Gyula** kocsimester, műhelybizottsági tag, **Szalóki István** helyettesfőnök és még jónéhányan. A létszámbányi leküzdésében pedig **Csányi István** „hid alatti” váltóállító, **Gados János** váltóór és a hozzájuk hasonló vasutasok szerepelnek nálunk kiemelkedő érdemeiket.

Csupaszív asszonyok

— **Majoros Ferencné**, segédmunkás tíz éve dolgozik Miskolc-Tiszal pályaúdváron a kocsiakarító részlegnél, s köztudott, hogy ennyi idő alatt általában nem lehet a hivatalos ranglétrán magasra jutni. A munka azonban, amelyet többek között ő is vállal és szívesen végez, olyan rangot biztosít, amely tiszteletadásra, megbecsülésre készíti az egész közösséget.

S a „segédmunkás” rang viselője most már kitüntetett kiváló vasutas.

— Az érdem nem csupán az enyém — mondja szerényen. —



Majoros Ferencné

Az 1964-ben alakult **Hámán Kató** szocialista brigád takarítói tettek lehetővé az elért eredményeket. Ennek a szorgalmas, segítőkész, „csupaszív” asszonyokból álló szocialista brigádnak a vezetője vagyok...

— Mit jelent a „csupaszív” jelző?

— Azt, hogy a nehéz fizikai munka példás elvégzése után rendszeresen arra is szakítunk időt, hogy mindenütt segítsünk, ahol segíteni kell. Amint ez a szocialista gondolkodású és érzelmi emberekhez méltó. Van rá eset, hogy egymásban is nehéz tartani a lelket, de azért mindig képesek vagyunk leküzdeni a problémákat. Nagyon jó együtt dolgozni **Taksás Annával**, az ötgyeremes **Posta Mihálynéval**, a négygyermekes **Lipusz Balázzsnéval**, a családját egyedül tartó **Bartal Jánosnéval** és a többi brigádtaggal. Van gond mindnyájunknál, de más családok patronálását sem hanyagoljuk el. Legutóbb egy özvegy asszonyt és két gyógykezelésű gyermeket látogattunk meg. Vettünk nekik öt kiló lisztet, zsírt, cukrot, rizst, babot és más effélet, amire éppen szükség volt a háznál...

Egy egész várost mozgósítottak

Barestői Szababattányig terjed a nagykanizsai pályafenntartási főnökség IX. szá-

Aki még nem járt **Városföldön**, a szentesi építési főnökség hegesztési építészeti osztályának köté- és hegesztőtelepén, a látottak, az első benyomások alapján igen elcsodálkozna. Még ilyenkor, télen is szembeötlő a rend és tisztaság.

A MÁV kiváló brigádjá

A csodálkozásnak azonban nincs helye, ha tudjuk, hogy a telep dolgozói már évekkal ezelőtt kiérdemelték a **Szocialista munka műhelye** címet, és hogy itt dolgozik a MÁV egyik kiváló brigádjá, a **Dózsa-brigád**. Tagjainak túlnyomó többsége valamikor — úgy egy-másfél évtizeddel ezelőtt — áll iskolázott tanyai emberként, segédmunkásnak szegődött ide. Most viszont — szerintük a szocialista brigádmozgalom jóvoltából — valamennyien jól képzett szakmunkások, külhonban is gyakran szétnevező, magánéletükben is **mindjobban boldoguló emberek**. A kiváló szocialista brigádnak **Vörös István** előmunkás a vezetője, aki szintén ott volt küldöttként a vasutas brigádv vezetői III. országos tanácskozásán, s örömmel vette át a Dózsa-brigád újabb kitüntetését és jutalmát.

Csendes, szerény ember. Amit azonban találkozásunk első pillanataiban mond, nem csupán a szerénysége, hanem igazságérzete is mondatja vele: — A mi brigádunk és az ugyancsak itt dolgozó **Petőfi szocialista brigád** között, amelynek **Szabó Pál** a vezetője, nincs semmi lényeges különbség. A munkánk és a munkaterületünk azonos, s az elért eredmények is közösek. Ők háromszor nyerték el az aranyplakettet, egyszer pedig miniszte-

kasához tartozó, Vasas lakatos-vízvezeték-szerelő fenn-tartó brigád munkaterülete. Azt híhetné az ember, ilyen nagy munkaterületen, amelyen hol ide, — hol oda vezénylik a 10 tagú brigádot, a folytonos mozgás közben nem is lehet brigádeletet élni. Amint **Farkas László** brigádv vezető elmondja, megtalálják a módját, hogy munkahelyükön kívül, munka után is együtt legyenek. Amint szolgálati helyükön végeznek egyik társadalmi munkájuk a másikat követi. Legutóbb a nagykanizsai **Thury György** Múzeum renoválásába kapcsolódtak be, olyan intenzíven, hogy példájuk a város sok-sok dolgozóját megmozgatta. A brigád baráti légköre a fiatalokat is vonzza. Legutóbb **Kovács László** ifjú Diesel-lakatos kérte felvételét a brigádba és



Farkas László

érettségi vizsgáját már a Vasas tagjaként tette le. A brigád mint újító kollektíva is ismert a főnökségen, 14 újításuk nagyrészt már bevezették. Két veteránjuk **Feszt Gyula** és **Szakács Józsi bácsi**, valamint **Szekerényesi Imre**, de a többiek is állandóan tele vannak újítási ötletekkel, amelyeknek

Megtanulták egymást és a hivatásukat becsülni

ri dícséretet kaptak. A vasutas brigádv vezetői második tanácskozásán **Szabó Pál** volt a küldöttünk, sőt utána az országos brigádv vezetői tanácskozásán is részt vett. De így van ez jól: ha nem teli fel fejt a feltételek, és együtt örülhetünk a közösen kivívott sikereknek...

A vezető ne legyen külső szemlélő

Ez után a bevezető után közelebbről vizsgáljuk a Dózsa-brigád vállalásainak teljesítését **Kovács László** műszaki intéző, a hegesztőtelep vezető pályamesterének bevonásával. „Civildő” ő is a brigád egyik tagja, mint ahogyan **Sárkány László** műszaki felügyelő, az építészvezető a **Petőfi-brigádba** tartozik. Ezzel kapcsolatban — amíg végiglapozzuk a szépen, pontosan vezetett brigádnaplókat — a pályamester megjegyzi:

— **A mozgalom tulajdonképpen minden gazdasági vezetőtől megköveteli, hogy a brigádokba tömörüljenek tiennelvalány embert a megalakulás után ne hagyja magára.** Még az sem elengedő, ha „kivülálló” módjára el-elvállalják a napló vezetését, vagy éppen a divatosan hangzó „patronálás” ürügyén tessék-lássék módon érdeklődnek néha a brigádok tevékenysége iránt. Az igaz eredmények titka abban rejlik,

nagy hasznát veszik munkájukban.

A záhonyi „idegközpontban”



Révész András

Az oklevél és a jutalom, amelyet **Révész András** brigádv vezető vett át, nemcsak őt, hanem **Záhony állomás Lenin-rol** elnevezett átrakás-frányító szocialista brigádját egészében illeti. Hogy miért, azt azonnal sejteti melléknevük, amellyel dolgozó társaik tisztelték meg őket: „az állomás idegközpontja.” A név talán, mert azt jelzi, hogy az ország legnagyobb „szárazföldi kikötője” életműködésének szabályozásában a **Lenin brigádnak központi rendeltetése van.** Feladatukat, a Szovjetunióból érkező vagonok beállítását, átrakását, az átrakáshoz szükséges brigádok, gépek vezénylését az automatikusan működő idegközpont aprólékos pontosságával, gyorsaságával, minden ingerre reagáló érzékenységgel intézik.

Az állomásirányítóból, vezénylőtisztből, kgt-s tisztből, kereskedelmi hivatalnokból, adagyűjtőből s több más dolgozóból álló brigád összehangoltságának tulajdonítható eredményes munkát már számos jelvény méltányolta. Most várják a második aranyjelvényt. Nőtágra is van a kollektívának: **Orbán Béláné** adagyűjtő.

Kovács József—Szász Ferenc

A TANÁCSKOZÁS UTÁN nem járt le a megbízatás

A szolnoki járműjavító brigádját **Dóra Imre** képviselte a vasutas szocialista brigádv vezetői III. országos tanácskozásán. A VII/a kocsiosztályon dolgozik, s a gépszervezők Ifjú-sági brigádjának a vezetője. En még a tanácskozást megelőző időben találkoztam vele, és beszélgetve ballagtunk a kazánműhely mellett, amikor rámutatott a mindig zajos épületre.

— Itt dolgozik a bátyám — mondta. — **Kazánkovács Kemény Gyerek**, kitűnően érti a mesterséget. De becsülik is érte: 1970-ben **Allami-díjjal** tüntették ki.

A motorok szerelése

— Hány éve dolgozik a járműjavítóban? — kérdeztem. Mielőtt válaszolt volna, pillantása a közeli tanműhelyre tévedt, min’egy érezetve velem, hogy onnan indult a pályafutása.

— **Húsz éve elmúlt, hogy a MÁV-nál dolgozom** — hangzott a válasz. — **Ipari tanulóként** kezdtem, majd **mozdonylakatos lettem.** Később **mozdonyvezető** akartam lenni, ezért átkerültem a főútházhoz. Ott három évet utaztam, közben katoná is voltam, utána visszajöttem a járműbe. A gépszervező tulajdonképpen a honvédségnél kedveltem meg. **Nagyon szeretem a motorokat, és már régóta sejtettem, hogy a gőzösöknek nincs már nagy jövőjük...**

Egy javítás alatt álló MDA —2-es kocsiában ültünk le a „Pálmaház” szomszédságában. Pálmaháznak nevezik a VII/a osztályt, mert a valóban szép, új világos műhelyt sok dísznövény teszi otthonosabbá.

— **Brigádom tagjaival együtt a „Piroskák” reviziói javításával foglalkozom** — folytatja szavait, és megveregeti az ülés kárpitját. — Ezek a járművek nagyon komoly szerkezettel, hidraulikus mechanikus megoldással működnek. Mindenképpen elérik a nemzetközi színvonalat. Csak az a sok rongálás, amit egyik-másik kocsiiban tapasztalunk, felháborítja a jobb érzésű embert...

Második érettségi előtt

Mivel érdemelte ki az igen megtisztelő megbízatást, hogy

az itt dolgozó brigádok küldöttévé választották?

— **Azt tartom, hogy bármilyen közösségben csak akkor lehet feszélyen viszony, megfelelő légkört kialakítani és eredményes munkát végezni, ha a munkatársak a vezetőben nem csupán parancsolót látnak.** En kezdettől fogva mindig azon fáradoztam, hogy olyan munkát követeljek a brigád valamennyi tagjától, amit magam is képes vagyok elvégezni, közben a munka célját és értelmét látni. Ez egyszerű, de fontos követelmény; s ezzel kapcsolatban **dolgozó társaim is egyetértenek velem.** Családos ember létemre az idén készülök a második érettségire, ezenkívül tanács-tag vagyok a lakóhelyemen, Újszászon. Természetes tehát, hogy a brigádban is én szorgalmazom legjobban a szakmai és politikai fejlődést, a tanulást. Mert mit is szólna az a tíz fiatal szakember, akik a középiskola különböző osztályaiba járnak, ha a brigádv vezető csak a vállalásokról beszélne, de nem mutatna példát, Azt hiszem, ezek a tulajdonságok játszottak szerepet abban, hogy engem küldtek el Budapestre, a nagy tanácskozásra.

Nemcsak vitt...

Dóra Imre felkészült arra, hogy felszólal majd a vasutas brigádv vezetői értekezletén. Sajnos, idő híján már nem kapott szót, de frásban benyújtotta javaslatait. A többi között felhívta a figyelmet, hogy a brigádok összejöveteleiken ne mindig csak az eredményekről számoljanak be egymásnak, mert úgy nem sok a tanulnivaló. A hasznos tapasztalatok, a jó módszerek átadása, megvitatása sokkal fontosabb. **Javasolta, ezen kívül, hogy a vasutasok szervezzenek akciókat a vasúti kocsi rongálások leleplezésére.**

Nem könnyű feladat mindenkiel beszélgetni, esetenként vitatkozni, és nem is valószínű, hogy mindez egyetlen nap alatt. De — mint **Dóra Imre** mondotta — a küldöttnek ez is kötelessége. A megbízatás érvényre nem jár le addig, amíg ezt el nem végezte.

Séra Sándor

le, s két nő kivételével a hegesztői képesítése sem hiányzik senkinek. Vannak ezenkívül, akik elvégezték a marxista középszintű vizsgát, mások anyag-szerkezelési vizsgát tettek, kőzettanfolyamot végeztek, vagy gépjárművezetői jogosítványt szereztek. A kezdet kezdetén mindössze egy lakatos ipari tanuló volt, a többiek képesítése a segédmunkási képzettség legalsó szintjét is alig érte el...

Boldogulni így lehet

A brigádv jelenleg kilenc újító van, s az itt dolgozó munkásokhoz szinte évenként jönnek tanulni, tapasztalatot szerezni a drezdai vasúti mérnököképző főiskola német diákjai és nevelői. **A városföldiek is jártak már Drezdában, saját költségen, brigádkirándulás alkalmával.** S ellátogattak más országokba is, jelenleg Moszkva, Leningrád meglátogatására készülődnek, ahol már járt „vasúti küldetésben” **Vörös István**, a brigád vezetője.

Ő különben a Cegléd mellett Törtel községben lakik, onnan utazik Városföldre naponta. Két gyermeke van: a 14 éves **Pisti** és a 4 esztendő **Marika**.

— **Most éppen építkezünk, ha az idő engedi** — mondja a brigádv vezető. — De épít vagy építkezett a brigádunkban majdnem mindenki. A hegesztők többsége Félégyháza, a pályamesterünk Nagykörsön, **Zana János** Kunszálláson és így tovább. Nemcsak **József** inkább házat vásárolt. **Szűcs József** lakatos meg autót vett. Munkájára révén ki-ki eléri vágyait...

K. J.

SZABÁLYSÉRTÉSI ELJÁRÁS

a kollektív szerződés rendelkezéseinek megsértése miatt

Népszabadság és Népszava, majd a Magyar Hírlap megírta, hogy a Vasutasok Szakszervezete illetékes osztálya szabálysértési feljelentést tett a tapolcai vontatási főnökség vezetője ellen, mert az utazószemélyzet foglalkoztatásánál több esetben megsértették a kollektív szerződés előírásait.

A vasutas dolgozók körében joggal felvetődik a gondolat: miért éppen Tapolca került reflektorfénybe, hiszen közismert, hogy máshol is — és sajnos, elég gyakran — megsértik a kollektív szerződés rendelkezéseit. Ismerjük a súlyos létszámbélyegzőből, a korszerűsítés átmenetéből adódó nehézségeket. Tudjuk azt is, hogy a kollektív szerződés szabályai is, mint általában a különböző szabályok és rendelkezések nem tisztán, hanem bizonyos mértékű tendenciával jellemezhetőek. Ha a szabályok megsértése a dolgozók jogai és érdekei ellen tendál, nem tűrjük szó nélkül, hanem intézkedéseket kérünk, súlyosabb esetekben felelősségrevonást kezdeményezünk. Bár attól idegenkedünk, hogy a dolgozók érdekeit védő szabályok megsértését, az általunk is ismert súlyos gondokkal küzdő vezetőket, a vasúton kívüli nyilvánosság előtt kipellengérezzük. Amikor azonban figyelmeztetések ellenére további, súlyos mulasztásokat tapasztalunk, nem térhetünk ki ilyen módszerek alkalmazásától sem.

A tapolcai vontatási főnökség vezetője ellen a szabálysértési feljelentésre az adott okot, hogy a főnökség létszámbélyegzője Moór István mozdonyvezető és Bódis Imre fűtő, 1971. április 24-én szolgálatuk 20. órájában, kimerült állapotban elaludtak és az általuk továbbított 4188 sz. vonattal Aszófő állomáson

meghaladták a megállj jelzési mutató kijáratát. Csak a véletlenül és a szembe haladó 4169 sz. vonat személyzetének éberségén múlott, hogy súlyos baleset nem következett be.

A baleset utáni felelősségre vonás során a mozdonyvezetővel szigorú fegyelmi büntetésben részesült. A fegyelmi határozat indoklásában az állt, hogy 18 órai szolgálat után nem kértek leváltót. A fegyelmi eljárás lefolytatása után a terheltek ellen bűnvádi eljárás indult, ahol — a szakszervezet jogi képviselője által előadott enyhítő körülmények figyelembevételével — a bíróság 5-5 hónap felfüggesztett börtönbüntetést szabott ki.

Tekintettel arra, hogy a kollektív szerződés nem a dolgozó részére tiltja meg a 18 órán túli szolgálat vállalását, hanem a munkáltató részére az ilyen foglalkoztatást, és ezáltal mégis csak a dolgozókat vonták felelősségre, a szakszervezet kénytelen volt a kollektív szerződés szabályának ilyen módszerrel érvényt szerezni.

A Magyar Vasutas 1971. szeptember 1-1. számában Vezénylés a presszó falán című cikkben rámutattunk néhány mulasztásra, köztük a tapolcai szabálysértésre is. Ennek ellenére, szeptemberben ötszázötven fordulót elő, hogy a mozdonyvezető részére — rendkívül indokolt esetben — maximálisan engedélyezett 18 óra szolgálatot túllépték.

Meggyőződésünk, hogy az alkalmazott eljárás más szolgálati főnökségek részére is tanulságul szolgál, és hasonló módszerek alkalmazására nem, vagy legalábbis nagyon ritkán lesz szükség.

Kajcsa József, a közgazdasági osztály vezetője

1972 MÁRCIUS 12—21

Lipcsei Vásár

„Világkereskedelem és technikai haladás”, ez a mottója az 1972 március 12—21 között megrendezésre kerülő Lipcsei Tavaszi Vásárnak, amelyen 350 ezer négyzetméter területen, 80 ország 9000 kiállítója vesz részt. Ezzel szemben 80 országból érkeznek látogatók, akik többnyire műszaki szakemberek. Jellemző a technikai haladásra, hogy 250 ezer négyzetméteren főleg szerszám-, csomagoló-, építő-, szállító-, raktározó-, automata-, adatfeldolgozó, iroda-, és elektrotechnikai gépeket, valamint sikek közlekedő járműveket állítanak ki.

Maga a vendéglátó Német Demokratikus Köztársaság közel 240 ezer négyzetméteren mutatja be 4 ezer ipari és külkereskedelmi cég új gépeit. Ezenkívül 12 szocialista ország is bemutatja műszaki exportanyagát. Ezek között a legnagyobb területet, 13 ezer négyzetmétert az ötvédenszer kiállító Szovjetunió foglalja el.

Az eredmények igazolják:

Kecskeméten jól dolgoznak a műhelybizottságok

Bokor Henrik szb-titkárral beszélgettünk Kecskeméten a múlt évi szakszervezeti munkáról, mindenképp a gazdasági munkát segítő tevékenységről.

— A teljes mérleg még nem készült el — mondja a titkár —, de az üzemgazdászok véleménye szerint ismét élvezményteljesítették feladataikat az állomás dolgozóit. Közben sikerült tovább javítani a vasutasok élet- és munkakörülményeit, emelték a béreket. Gondjaink persze, még mindig akadnak...

— Mi volt a legnehezebb?
— A létszámbélyegző. Kevés

Szocialista brigádvezetők kitüntetése

A vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozása alkalmából a szocialista brigádmozgalmában, valamint a mozgalom szervezésében, irányításában és továbbfejlesztésében elért eredményeikért a közlekedés- és postaiügyi miniszter a

Közlekedés Kiváló Dolgozója

kitüntetésben részesítette: Rákóczi István főtanácsost, a budapesti területi bizottság titkárárt; Kovács Lászlót, az Utasellátó Vállalat szb-titkárárt; Matyó Istvánnét, az Utasellátó Vállalat szocialista brigádvezetőjét; Karacs Lajost, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat szocialista brigádvezetőjét.

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesültek: Molnár László tanácsos, Vasutasok Szakszervezete; Tóth János főtanácsos, Vas. Főoszt. I. Szakoszt.; Molnár Lajos s. felvigyázó, Bp. Nyugati pu.; Halmágyi Domonkos ellenőr, Rákóczi László ellenőr, Huzsal Károly ellenőr, Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Nyemcsok János felvigyázó, Bp. Tereztvárosi Pft. Főn.; Vái Ist-

vánné ellenőr, Vont. Főn. Szolnok; Zele József felvigyázó, Bp. Ep. Főn.; Tóth József segédellenőr, Vont. Főn. Miskolc; Majoros Ferenc segédmunkás, Miskolc Tiszal. pu.; Pataki József segédtitkár, Vont. Főn. Záhony; Rostás Tibor intéző, Nagykőrös áll.; Ivanics Jenő segédellenőr, Pft. Főn. Kecskemet; Devecseri Gyula segédellenőr, Vont. Főn. Kaposvár; Pados



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes átadja a kitüntetésekkel

Imre főellenőr, Szombathely áll.; Adam Sándor főfelügy., Landler Jenő J. U.; Szeczlár István főellenőr, Eszaki J. U.; Csereznay László ellenőr, Debreceni J. U.; Varga György ellenőr, Dunakeszi J. U.; Baka György műsz. segédellenőr, Vont. Főn. Debrecen; Mészáros István ellenőr, Kiszálkás J. U.; Faragó Lajos felvigyázó, Szolnok J. U.; Bálint István főintéző, Ózd áll.; Wágner Ede műsz. ellenőr, Vont. Főn. Sopron.

A közlekedés- és postaiügyi miniszter

Dicséretben

részesítette: Pönce Idát, az Utasellátó Vállalat szocialista brigádvezetőjét; Molnár Sándornét, az Utasellátó Vállalat dolgozóját; Hoffmann Jánost, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat szocialista brigádvezetőjét.

A szocialista brigádmozgalmában elért eredményes munkájukért a közlekedés- és postaiügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége

Elismerésben

és jutalmazásban részesítette: Huszár Károly vezette Petőfi szocialista brigádját (Bp. Angyalföldi Pft. Főn.); Nyemcsok János vezette Kossuth szocialista brigádját (Bp. Tereztvárosi Pft. Főn.); Fekete Ferenc vezette Gagarin szocialista brigádját (Rákóczi áll.); Tóth György vezette Április 4. szocialista brigádját (Szolnok áll.); Küröstői Károly vezette Kándó szocialista brigádját (Győr Vont. Főn.); Vái Istvánné vezette Tyersekova szocialista brigádját (Szolnok Vont. Főn.); Joó Andor vezette Nagykatal szocialista brigádját (Bálpárdi Birt. berend. Fenn. Főn.); Papp Jánosné vezette Május 1. szocialista brigádját (Bp. Nyugati Sztartárton.); Tóth Géza vezette Május 1. szocialista brigádját (Ómiskolci Pft. Főn.); Majoros Ferencné szocialista brigádját (Miskolc Tiszal. pu.); Csönka Pál vezette Kándó szocialista brigádját (Miskolc Vont. Főn.); Márton László vezette Zrínyi szocialista brigádját (Miskolc Vont. Sztart.); Baka György vezette Kun Béla szocialista brigádját (Debrecen Vont. Főn.); Eterer Anna vezette Zrínyi Ilona szocialista brigádját (Debrecen Sztartárton.); Zöld Ferenc vezette Petőfi szocialista brigádját (Debrecen Déli Pft. Főn.); Révész András vezette Lenin szocialista brigádját (Záhony áll.); Úrady Ferenc vezette Munkácsy szocialista brigádját (Székesfehérvár áll.); Simesik Sándor vezette Egyetértés szocialista brigádját (Vésztő Vont. Főn.); Rostás Tibor vezette Kossuth szocialista brigádját (Nagykőrös áll.); Ivanics Jenő vezette Petőfi szocialista brigádját (Kecskemét Pft. Főn.); Farkas László vezette Vasas szocialista brigádját (Nagykanizsa Pft. Főn.); Reháki József vezette November 7. szocialista brigádját (Pécsi TBFF); Novák János vezette Zrínyi szocialista brigádját (Óraskesztői áll.); Rábavölgyi László vezette Zalka szocialista brigádját (Pécs Vont. Főn.); Németh János vezette VIII. pm. szakasz szocialista brigádját (Pápa Pft. Főn.); Pados Imre vezette vonatkísérő szocialista brigádját (Szombathely áll.); Papp Józsefné vezette Hámán Kató szocialista brigádját (Szombathely Vont. Főn.); Hartmann Károly vezette Kossuth szocialista brigádját (Szombathely Vasútg. VI. oszt.); Szeczlár István vezette Józsiás Fucsik szocialista brigádját (Eszaki J. U.); Kőfarragó Csaba vezette Martinovics szocialista bri-

gádját (Landler Jenő J. U.); Varga György vezette Ifjú Gárdia szocialista brigádját (Dunakeszi J. U.); Dóra Imre vezette Ifjúsági szocialista brigádját (Szolnok J. U.); Márton József szocialista brigádját (Miskolc J. U.); Csereznay László vezette Béke szocialista brigádját (Debreceni J. U.); Janszó Lajos vezette Petőfi szocialista brigádját (Szombathely J.

U.); Takács József vezette Gábor Áron szocialista brigádját (Székesfehérvári J. U.); Horinka László vezette Gagarin szocialista brigádját (MÁV Magasép. Főn.); Szalay István vezette B/Mozgó szocialista brigádját (Bp. Ep. Főn.); Csökömel Lajos vezette Keskeny János szocialista brigádját (MÁV Hidép. Főn.); Márkus Zoltán vezette Esztergályos szocialista brigádját (MÁV Gépjármű U.); Bük Tibor vezette Május 1. szocialista brigádját (Kihatógyártó U. Gyöngyös); Györi Gyula vezette Gagarin szocialista brigádját (Bp. Főn. Debrecen); Vörös István vezette Dózsa szocialista brigádját (Bp. Főn. Szentes); Nagy Lajos vezette Béke szocialista brigádját (Bp. Főn. Cselldömök); dr. Ecsedi Tamás vezette Záhonyi szocialista brigádját (Tervező Int.); Komáromi János vezette Bláthy Ottó szocialista brigádját (Tervező Int.); Mészáros József vezette Baross Gábor szocialista brigádját (BVKH III. oszt.); Füzfa Géza vezette Haladás szocialista brigádját (MÁV Gépesített Adatfeldolgozó. Főn.); Szentpéteri Ferenc vezette Béke szocialista brigádját (MÁV Nyugati. Hiv.); Bodor János vezette Hess András szocialista brigádját (MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv.); Szuda János vezette November 7. szocialista brigádját (MÁV TBFF); Ifj. Hegedűs Pál vezette Fejérvadány 25. szocialista brigádját (MÁV TBFF).

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága

Aranykoszorús KISZ-jelvény

adományozott: Kovács Lászlónak (MÁV Gépesített Adatfeldolgozó. Főn.); Csönkok Dénesnek (Bp. Kelti pu.).

Dicsőítő KISZ-oklevelet

adományozott: Albert Ferencnek (Bp. Déli pu.); Vái Jánosnak (Székesfehérvár Vont. Főn.).

Gyógyfürdő épül Dombóvárott

A 18 000 lakosú Dombóvárt nemrég avatták városá. A helyi tanács nagy reményeket fűz a városzéli Gunars-pusztán feltört, gyógyhatású termálforrás hasznosításához. A városi fürdőtelep kiépítésének tervei már elkészültek, de a megvalósítás anyagi fedezetel még hiányoznak.

A város vezetősége felkérte a lakosságot, az üzemek, vállalatok dolgozóit, hogy felajánlásokkal segítsék elő a tervek mielőbbi valóra váltását.

A felhívás jóformán még el sem hangzott, amikor megtörtént az első vállalás. A pécsi MÁV TBFF dombóvári fenntartási szakaszának Május 1., Petőfi és Tancsics szocialista brigádjai jelentették a városi tanácsnak, hogy egy-napi átlagbérükkel és személyenként 8 óras társadalmi munkával járulnak hozzá a fürdő építéséhez.

Bánáti József

Forintokból milliók

Pontosak, fegyelmezettek a személypénztárosok

Budapest Nyugati pályaudvar pénztárőrnökségi okmányai szerint decemberben 9 millió 245 ezer forint értékben szolgáltattak ki menetjegyeket a személypénztárosok. A viszonylag nagy összeg renegeteg munka, figyelem, türelmes szó, idegfeszültség eredményeként jött össze, részben 2-4, esetleg 10-20 forintos jegyekből. Mondhatjuk azt is, hogy a 24 pénztárosnak 321 171 menetjegyre és 14 000 helyjegyre kellett a bélyegzőket ráültetni, a beszédett pénzt ennyiszor megszámlálni, ennyi utassal szót váltani stb.

— Ki a legjobb pénztáros? A pénztárőrnök, dr. Malatinszky Jánosné alig tud különbséget tenni köztük.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

— Jól dolgoznak a lányok — mondja, amin nézegeti a kimutatást. — Talán... Mester Istvánné tartja a rekordot azzal, hogy az 5-ös pénztárban 20 275 jegyet szolgáltattott ki.

ul az ünnep estéjén nem teljesített szolgálatot gyermekes anyja. Az egyedül élők, fiatalok, gyermektelenek vállalták át helyettük a munkát...

Az ünnepek elmúltak, a most ismét a szokásos módon telnek a szolgálatok. Am a Nyugati pályaudvaron mindig nagy a forgalom. A 6-os pénztárnál például most is „meleg a helyzet”. Mátyás Attilánál szemben egy élesszájú asszonyság. Egyszer hajtogatja, hogy a kifizetett egy egész és két féláru jegye közül az egyik féláru nem kapta meg. Mátyásné az ellenkezőjét állítja. Végül a vita tárgyat képező jegyet egy fiatalember felveszi a csarnok közvetéről, ahová azt az ideges utas leejtette jegyváltás után.

— Sajnos, jegyvizsgáló rendszerünk eléggé foghíjas. — súgja a pénztárőrnőnk, vigyázva, hogy a néni meg ne hallja. Mert gyanúsítani senkit sem szabad.

Az utasok jönnek, mennek. Pontosak, fegyelmezettek a pénztárosok.

(gergely) Molát Ferenc

a „sok kicsi sokra megy” elvnek megfelelően gyűjtik a forintokat, növelik a bevételt.

— A gazdasági feladatokkal párhuzamosan tovább javult, tökéletesedett az szb munkája is. A legutóbbi választások sok új aktivista került a műhelybizottságokba és a szakszervezeti bizottságba. Így részben kockázatos volt a segíthető elosztásának jogát a műhelybizottságokra bízni, de nem történt semmi hiba.

S ez nem véletlen. Tavaly, a balatonkeneseli központi szakszervezeti iskolán heten tanultak a kecskeméti közl, s az idén újabb tisztségviselők vesznek részt a továbbképzésben. Nagy a felelősség, fontos a tudás, tapasztalat a hatász jót számláló szolgálati hely szakszervezeti bizottságánál. Az idej feladatokat még nehezebbek, de a felkészülés garantálja azok eredményes elvégzését. Az első eredmények egyike, hogy bővül a vasutasok kultúrháza, s ebben március elején megnyitják a fiatalok klubját.

(gergely) Molát Ferenc

Az utasok jönnek, mennek. Pontosak, fegyelmezettek a pénztárosok.

(gergely) Molát Ferenc

Véradótálalkozó a Vasúti Főosztályon

A Vasúti Főosztály Vöröskereszt szervezete véradótálalkozót rendezett a vezérigazgatósági székház művelődési termében. Részt vett a találkozon dr. Kádás Lajosné, a Vöröskereszt VI. kerületi szervezetének titkára.

Dr. Bogdát Lajosné, a főosztályi Vöröskereszt titkára üdvözölte a megjelent több, mint másfélszáz véradót, köztük Kellner Istvánnét, aki már kilencvenszer adott vért, hétszer

tértíftmentesen és kétszer közvetlenül, továbbá Szentesi Lajosné ötvenkétszeres véradót, valamint Szabó Imréné, abból az alkalmából, hogy először vett részt véradáson. dr. Kádás Lajosné, a Vöröskereszt és Országos Vérellátó Központ nevében megköszönte a főosztályi véradónak az életmentő vért, és átadta a kerületi szervezet ajándékát Bogdát Lajosnénak. A találkozó véradó-igazolványok átadásával és tombolával zárult.

(gergely) Molát Ferenc

TÖBB MEGBECSÜLÉST VÁRNAK a ferencvárosi raktárnokok

Panaszkodnak Budapest-Ferencvárosi raktárnokok. Azt mondják, hogy szolgálatuk szakmai követelményének mércéje magas, felelősségük nagy, munkakörülményeik sok kívánnivalót hagynak maguk után, bérezésük mégis messze elmarad a forgalmi végrehajtó szolgálat egyéb területein foglalkoztatott dolgozókéval. „Rádásul” a raktárnokok még a budapesti pályaudvarokon rendszeresített 20 százalékos területi pótlékot sem kapják.

Egyértelmű választ!

Sérelemlüket megírták a budapesti vasútgazgatóság vezetőjének is. A válasz azonban eléggé szokványos és elentmondásos. Úgy látszik, mintha senki sem foglalkozott volna érdemben a panasz kivizsgálásával.

„...A bértömeggazdálkodás keretén belül lehetőség van alapbéremelésre, ha a főnökség megfelelő munkaszervezéssel tartós létszámigazgatást ér el — hangzik a levél egyik kitétele. Ez persze nem más, mint fából vaskarika. Mert a csomópont forgalmi nem utazó állománycsoportjában ugyan 151 fős a „tartós” létszámhiány, de a társisgazgatóságok területéről a hiány pótlására kirendelt 91 dolgozó munkabére is havi 500, meg 1000 forintos jutalma súlyos milliósok terhel, illetve túlhaladja a megszabott évi bértömeget. Ilyen ígérettel tehát nem szabad hitegetni az embereket.

A válasz másik ellentmondása a területi bérpótlékkal kapcsolatban. Ezt ugyanis „kizárólag a közvetlen végrehajtó munkaterületeken foglalkoztatott dolgozók kaphatják magasabb munkaintenzitásuk és kedvezőtlen munkabérezési körülményeik ellensúlyozására”. Eszerint a raktárnokok éppen jogosultak lennének a pótlékokra. Major András ipartelep-i raktárnok mutatja is a munkaköri besoroláslól 1971. októberében kapott értesítést. Ebben szóról szóra az áll, hogy az állományfőnökség „a 110023/1971. számú utasítás rendelkezései alapján forgalmi végrehajtó I. megnevezésű munkakörbe” sorolta be a raktárnokokot. Am ez csak papíron van így, a fizetésre nem vonatkozik.

Nincs utánpótlás

De hagyjuk a fölösleges szócséplést, induljunk el inkább az ország legnagyobb teherpályaudvarán, és nézzük a kérdés gyakorlati oldalát.

— A helytelen bérezést elv következménye, hogy nyolc raktárnoki állást szakvizsga

nélküli dolgozók töltenek be — mondja Ujvári Ferenc főfelügyelő, kereskedelmi főnök, amikor elindulunk iródájából a végtelennek tetsző vágányhálózatra.

Miközben rójuk a kilométereket, s bukdácsolunk a szimézók bagikövein, kerülgetve a szerelvényeket, Görög Imre oktatóbízást szintén az utánpótlás nehézségeiről beszél. Szerinte is helytelen, hogy az itt szolgálatot teljesítő, 20—30 éves munkaviszonnyal és 4—5 szakvizsgával rendelkező raktárnokok havi fizetése 700—800 forinttal elmarad a szakképzés nélküli, újonnan beállított forgalmi dolgozók beeresztésétől. Pedig a munkájuk sem könnyebb...

Közben megérkezünk a Vegyipari Készlethez Vállalat ipartelepére, ahol Horti János raktárnok teljesít szolgálatot. Ez azonban csak egy a hatáskörébe tartozó hét ipartelep közül. Tizenkét órás szolgálatában még el kell jutnia a pesterzsébeti TÜKER-telepre, a MEDICOR-ba és a többi gyárba. Cipő-, bakancs- vagy csizmajárandósága nincs, tehát esőben, hóban, sárban a saját lábbelijét koptatja. A fuvarlevelek kezelésén kívül ő merlegeli, ő mozgatja, bárcázza a vagonokat.

Nekik semmi sem jár?

— Hozzánk mintegy 4800 fajta vegyianyag érkezik, nagy részük külföldről. Rengeteg árut indítunk is az újonnan megakott kocsikban — magyarázza Balogh Sándor, a telep legfőbb gazdasági vezetője. Aztán dicseri a vasúti raktárnok helytállását, szakismeretét, az általa kialakított jó együttműködést, majd megjegyzi:

— Igazán sajnálom, hogy a MÁV nem fordít több gondot az ilyen jól képzett, a szállítási ügyekben járatos dolgozók anyagi megbecsülésére. Nekünk is kellene az ügyes raktárnokok. Ha például Horti János belépne hozzánk, többet kereshetne. Csak hát — megértem — huszonöt éves szolgálati múlttal senki nem válik meg könnyen a munkahelyétől...

A Budapesti Vegyiművek kénsvagyári ipartelepén, ahová naponta átlagosan 60—80 vagon állítanak be a ferencvárosi vasutasok, Major András és a már 35 éve szolgáló Gál József váltja egymást a raktárnoki munkakörben. Hozzájuk tartozik az Aszfaltútépítő Vállalat szomszédos ipartelepe is.

A Kénsvagyári 40—42 órás a munkahét, csak a vasúti raktárnokok nem dolgoznak csökkentett munkaidőben. A rakterületen, sőt a teljes egész területén szétfo-

lyó sav szintén a saját lábbelijüket marja. A gyáriak az egészségre veszélyes gázok káros hatása ellen védőételet és védőórákat kapnak.

— A MÁV idevezényelt dolgozóinak nem adhatnának? — kérdeztük a Kénsvagyári szállítási vezetőitől, Jánoki Emiltől és Szűcs Györgytől.

— Ó, kérem, nem volna ennek semmi akadálya, hiszen itt élnek, itt dolgoznak velünk együtt. Csupán egy hitatalos átirat kellene, hogy el tudjunk számolni az adagokkal... Hasonló a helyzet a „Csontgyár”-ban, azaz a Vegyiművek II-es telepén, ahol Nagy III. Lajos képviseli raktárnoki minőségben a vasutat. A rothadó szerves anyagok és a savak, gázok bűze miatt gázálarcot viselnek az üzemi dolgozók. A vasúti raktárnokok ezzel szemben a részükre bérpótlékot sem kapják, mivel — így mondják — időközben beépítették azt a fizetésükbe. Vagyis: annak már nyoma sincs a viszonylag túl alacsonyan maradt havi jövedelmükben.

Hogyan is mondták a „kívülállók”?

Az egyik helyen úgy, hogy a MÁV-nál több figyelmet kellene fordítani a raktárnokok anyagi megbecsülésére. A másik helyen pedig azt hallottuk: egy hivatalos átirat is sokat segíthetne...

Mert ez nem csupán a vasút érdeke. Am a probléma megoldásához vezető első lépéseket a MÁV-nak kell megtennie.

Kovács József

Úton az Etalon-kocsik

Szeged-Tisza pályaudvaron a budapesti, a miskolci és a debreceni vasútgazgatóság szakemberei, valamint a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség és a szolnoki mérlegosztály dolgozói jelenlétében mutatták be a hídmerlegvizsgáló Etalon-szerelvényt.

A bemutató, illetve szakmai tanácskozási alkalmával Gáspár Ferenc felügyelő, a szegedi igazgatóság mérlegügyi előadója ismertette a kocsik rendeltetését, az időszakos

JELENTŐS SZOCIÁLPOLITIKAI INTÉZKEDÉS

A továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlék bevezetése

A múlt év végén jelentős szociális rendelkezéseket adott ki a Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszti Kormány. Tekintettel arra, hogy a továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlékról és a nyugdíjasok foglalkoztatásáról, valamint a családi pótlék felemeléséről, illetve egyes betegségi biztosítási szolgáltatások módosításáról kiadott rendelkezések valamennyi dolgozót és családját is érinti, ismertetjük a jogszabályok rendelkezéseit.

Általános szabály

A továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlékról szóló rendelkezések célja, hogy javítsa egyes nyugdíjas rétegek szociális helyzetét. Ugyanakkor a nyugdíjak folyósítására vonatkozó rendelkezések módosítása lehetővé teszi a nyugdíjasoknak az eddiginél nagyobb mértékű foglalkoztatást és ezáltal a munkaerőhiányt fesszültségeinek enyhítését is. Az új rendelkezések legnagyobb jelentősége az, hogy az ösztönző nyugdíjpótlék bevezetésével a nyugdíjjogosultság megszerzése után a továbbdolgozók többletjuttatásban részesülnek. Itt tartjuk szükségesnek megjegyezni, hogy az új rendelkezések nem érintik a nyugdíjjogosultsággal kapcsolatos hatályban levő jog-

szabályokat. Ennek megfelelően a dolgozók megtartják szerzett jogukat, a nyugdíj megállapítására vonatkozó szabályok továbbra is változatlanok maradnak.

Az ösztönző nyugdíjpótlék mértéke és feltételei kétféleképpen, azaz két csoportra oszthatók, aszerint, hogy azt a nyugdíjjogosultság megszerzése után, az 1971. évet követően munkában töltött évekre vagy az 1972. évet megelőzően munkában töltött időre állapítják meg. Általános szabály, hogy ösztönző nyugdíjpótlék annak a dolgozónak jár, aki öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíj igénybevétele nélkül — legalább egy évet (365 naptári napot) munkában töltött. A munkában töltött időt azonban csak akkor lehet figyelembe venni, ha a dolgozót teljes munkaidőben foglalkoztatták és az alatt ténylegesen munkát végzett, vagyis munkabért (munkadíjat) kapott. Figyelembe kell hagyni tehát a munkaviszonynak azt a tartamát, amely alatt a dolgozó munkaképtelen beteg, fizetés nélküli szabadságon volt stb.

A nyugdíjpótlék mértéke

Az ösztönző nyugdíjpótlék mértéke, az 1972. január 1. után munkában töltött minden teljes év után:

— a termelésben és a forgalomban valamint a lakosság ellátásával kapcsolatban álló fizikai munkakörökben, az öregségi nyugdíj 7—7 százaléka;

— egyéb munkakörökben munkában töltött minden teljes év után pedig az öregségi nyugdíj 3—3 százaléka.

Az 1972. január 1-ét megelőzően munkában töltött időre, ha a nyugdíj megállapítása az 1971. évet követően történik:

— a fizikai munkakörökben munkában töltött évekre az öregségi nyugdíj 3—3 százaléka;

— egyéb munkakörökben pedig 1—1 százaléka.

Az ösztönző nyugdíjpótlékot a 365 napot el nem érő töre-

dék időre megállapítani nem lehet. Ha a dolgozó a munkában töltött ideje alatt különböző mértékű ösztönző nyugdíjpótléka jogosító munkakörökben végzett munkát, a töredékidőket megfelelően egybe kell számítani és ebben az esetben a 365 napot elérő időre is jár az ösztönző nyugdíjpótlék.

Az ösztönző nyugdíjpótlékot a nyugdíjazásig megszerzett összes szolgálati idő figyelembevételével kiszámított nyugdíj után kell megállapítani. A nyugdíj kiszámítására vonatkozó jelenlegi szabályok továbbra is változatlanul érvényben maradnak. A nyugdíjnak az ösztönző nyugdíjpótlékkal növelt összege a munkabérről 90 százalékát azonban nem haladhatja meg.

Korlátozás nélkül

A 840 órás foglalkoztatási keret azt jelenti, hogy ha az a nyugdíjas túllépte, az öregségi nyugdíj folyósítását szüneteltetni kell, mégpedig abban a naptári hónapban, amelyben a foglalkoztatási keretet túllépte, továbbá a naptári év ezt követő minden olyan hónapjában, amelyben — bármilyen rövid időre — foglalkoztatták.

Azok az öregségi vagy rokkantsági nyugdíjasok, akiknek a nyugdíja 1972-ben nem haladja meg a 700 forintot, ezt követő években pedig ennek a naptári évenkénti 2—2 százalékkal növelt összegét, korlátozás nélkül dolgozhatnak. A 700 forint szempontjából figyelmen kívül kell hagyni az öregségi és rokkantsági nyugdíjjal együtt folyósított egyéb ellátások összegét, így különösen az öregségi nyugdíjat, a baleseti járadékot, családi pótlékot, házastársi pótlékot. Be kell azonban számítani a nyugdíjas részére engedélyezett kivételes ellátás összegét.

Azok a nyugdíjasok, akiket nem munkaviszony, hanem egyéb jogviszony, például megbízás keretében foglalkoztatnak, az eddigi évi 6000 forint helyett évi 9000 forintot kereshetnek a nyugdíjuk korlátozása nélkül.

Szabóéknál Pusztaszabolcson



Szabó Pál, vonatvezető

Az elmúlt év végén a budapesti igazgatóság által rendezett szakmai Ki mit tud? döntőjén 238 pontot ért el egy pusztaszabolcsi vasutas. A maximálisan elérhető pontszám 240 volt, előtte egy ponttal megugrott egy kollégája, így a vonatvezető a forgalmi kategóriában „csak” második lett. Hogy ez a 48 éves fekete hajú vasutas mit művelt a válaszokkal a szakmai tudományokban, azt a főlényes biztonságot szalagra kellett volna venni. Vették is, igaz, de nem a nyilvánosság számára, hanem dokumentumnak.

Takáros ház

Amikor a szünetben megtörtölte izzadó homlokát — amely nem a drukkólól, hanem a Jupiter-lámpáktól gyöngyözött — bemutatkozott: — Szabó Pál vagyok. Vonatvezető Pusztaszabolcsonról.

Megismerkedtünk, megbarátkoztunk. Nem volt nehéz, mert ennek az embernek a fellépése szerénysége mellett is annyira magabiztos, annyira kiegyensúlyozott életről árulkodik, hogy a rokonszenv megteremtődése nem nehéz. Megígértem neki: meglátogatom otthonában.

Csak jóval a döntő után került erre sor, soha nem tudtuk időnként egyeztetni, hol ő nem ért rá, hol én. Szabolcson az Arany János utca 52-ben lakik, takaros kis családi házban, amelyet gondosan ápolt kert övez. Ime ez is gazdája gondosságát dicseri, minden a helyén, sehol egy elhullajtott falevél, kidőlt oszlop, leszakított lécz. Az 1800 vetélkedő közül a csúcsra felérkezett egyszerű vasutas öntudatos magabiztossága erről a rendes portáról indult el. Az udvar mélyében fűrészel Szabó Pál egy nyurga szöke fiatalemberrel.

Pista tanárnak készül

— Szabó István negyedikes gimnazista vagyok.
— Az egyetlen gyerek?
— Igen. Az idén érettségizem.

Pista nagy áldozatokat hoz naponta: Budapesten, a XI. kerületi Marios Flóra Gimnáziumban tanul. Hajnali ötkor kel, kigyalogol az állomásra, vonatozik Pestig, aztán délután ugyanúgy vissza.

A naponta vállalt nagy próbatétel hallatán félve kérdezem meg:

— Milyen tanuló vagy, Pista?
— Négyes az átlageredményem.

Dicséretes, derék dolog!
— Milyen pályára készülsz?
— Általános iskolai tanár szeretnék lenni, a szegedi tanárképző főiskolára pályázom, matematika-fizika-országos szakra. Itthon, Szabolcson szeretnék tanítani.

Váltott műszakban

Az édesanya itthon van, szabadságát tölti. Misképp nehéz volna vele találkozni, mert ő is szövetségben van a vasúttal: naponta felszáll a budapesti vonatra, egyik héten Pistével, másik héten csak egyedül. Budapesten a Belvárosi Középti Vállalat egyik boltjában dolgozik váltott műszakban, mint előző.

— Itthon nem akadna hasonló munka?

— Megszoktam már a munkahelyemet és ha akadna is, nehezen szakadnék el onnan. Inkább vállalom az utazás fáradsalmát.

— Ennyi utazás mellett nem nehéz a pultrál való álldogálás, szaladgálás a raktárba, bajlódás a nyugős vevőkkel?
— Nem nehéz. Nagyon szeretem a munkámat, soha télen nem vagyok.

Valóban: a lakás is arra váll, hogy gondos asszonyi kéz uralkodik felette, szeretettel és szenvedéllyel.

Egyébként mama és fia — ha az anya műszakja úgy engedi — együtt jönnek haza a vonaton és ha délelőtti, együtt is mennek.

Arra a kérdésre: nem volna-e jobb a kollégium, Pista erősen megrázza a fejét:
— Jobb itthon, még ha néha éjjel kell is tanulni!

Kedves, szelíd, halk szavú idős néni: Mariska édesanyja. Ő van a család centrumában. Három naponta elutaznak, anya és fia Budapestre, Szabó Pál pedig hol ide, hol oda, egyszerű Bajára, egyszerű Fehérvárra, majd onnan Pestre, vagy Dunaujvárosba. Csak a nagymama marad otthon, várja haza a „hűtleneket”, akik mindig elhagyják, ám naponta visszatérnek.

A jószágos nagymama

— Gróf Wenheim Ferencnél voltunk cselédek az Ercsihez tartozó rohodai pusztán — mondja a 78 éves nagymama. — Szegény uram, hatodik éve, hogy meghalt, hetvenöt éves korában. Azóta vagyok özvegy. Rendben tartanám a házat, de ezek a gyerekek olyanok, hogy nem hagynak maguk után rendetlenséget. És könnyű csillog a jószágos arcú nagymama arcán. A veje megismogatja a fejét:
— Ugyan mama, ne ríjjon mindig!
— De mikor annyira szeretnek...

Rájöttem a nyitjára, honnan az a páratlan kiegyensúlyozottság, a magabiztosság, amit ott a vetélkedőn láttam Szabó Pálon.

Innen ebből a kedves kis pusztaszabolcsi otthonból! Kép és szöveg:

Balogh József

VÁRJUK

a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit valamennyi szolgálati helyünkön

FELVÉTELRE

személypénztáros, raktárnok, forgalmi tanuló, kocsirendező, váltóór, váltókezelő, sarukezelő, vonatfékező munkakörbe.

Munkavállalási követelmény: nőknél 17, férfiaknál 18 éves életkor betöltése és általános iskolai vagy középiskolai végzettség.

Budapest-Ferencváros állomáson, illetve Rákosrendező pályaudvaron munkát vállalóknak kiemelt fizetést és szállást biztosítunk.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

EGÉSZSÉGÜNK MEGÓVÁSA ÉRDEKÉBEN

Naponta tíz perc munkaközi torna

Az 1950-es évek végén a SZOT titkárságának állásfoglalása alapján munkahelyi testnevelési mozgalom indult az ország gyáraiban, üzemeiben. A mozgalomba — többkevesebb lelkesedéssel — bekapcsolódott néhány vasúti szolgálati hely is. Elsősorban helytelen szemlélet eredményezte, hogy néhány év után a kezdeményezők lendülete alábbhagyott. A munkahelyi testnevelés az ország számos üzemében ugyanakkor a dolgozók munkarejének és egészségvédelmének bevált módszere lett.

munkájukhoz a sportegyesületek szakembereitől és az aktív sportolóktól.

A közeljövő feladata, hogy mind több és több szolgálati helyen naponta elhangozzék a frissítő percek után: „Váljék egészségükre!”

Székely György



Üdít, frissít a torna



Karokat lendíteni... Munka közben jól esik egy kis mozgás

Pécsett, a távközlési és biztosítóberendezési főnökség központi épületében dolgozó vasutasok munkahelyükön naponta tíz percet tornáznak. A délelőtti 10 órakor kezdődő tornán 36 adminisztratív, műszaki és fizikai dolgozó vesz részt.

Egy héttel a munkahelyi torna bevezetése után Márta Jánosné bérelszámoló így vélekedik a szakszervezeti bizottság által szorgalmazott kezdeményezésről:

— Beosztásom napi nyolc órára az íróasztalhoz köt. Igen fárasztó, megerőltetőnek érzem a munkát, s rendszerint délre szellemileg is, fizikailag is kimerültem az üléstől és a számolástól. A torna óta — amilyen aktívan és derűs kedvvel részt veszek — egész nap kitünő a közérzetem. Javaslom, hogy más szolgálati helyek dolgozóit is kérjék a munkahelyi torna bevezetését, s vegyenek részt azon

fizikai és szellemi frissességük megóvása érdekében.

A pécsiek tornájáról készített, és itt látható fényképet az egyik szocialista brigád naplójából kölcsönöztük.

Magasabb színvonalon

Mint ismeretes, a közelmúltban Dombóvár is belépett a városok sorába. A sportélet azonban még mindig a régi színvonalon mozog. A város két sportegyesülete közül a Dombóvári VSE a nagyobb, de a vasutas egyesületnek sincs NB III-asnál jobb csapata. Pedig a sporteszközök vasutasok mindent elkövetnek annak érdekében, hogy egy-két szakosztály magasabb osztályban szerepeljen. Ehhez azonban a vasút felsőbb szerveitől és a város vezetőitől egyaránt több segítségre lenne szükség.

Bódogh Mihály

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A vasutas szülők gyermekeinek továbbtanulása segítése érdekében az Utasellátó Vállalat iparitanuló-jelöltélt hirdet az 1972/73. tanulmányi évre szakács, cukrász, felszolgáló és vendéglátóipari előadó szakmára.

Jelentkezhetnek azok a leányok és fiúk, akik az általános iskola VIII. osztályába járnak, vagy 1972-ben érettségiznek.

Tanulmányi idő: általános iskolát végzeteknél három, érettségizetteknek másfél év.

Munkaidő: napi 7 óra.

Szabadság: a Szakmunkástanuló Törvényben előírtak szerint.

A tanulók tanulmányi idejük alatt — évfolyamuktól és tanulmányi eredményüktől függően — havi 95—130 forint közötti ösztöndíjat kapnak és az utolsó évben jutalékban részesülnek. Ezen túlmenően munkaruha-ellátást, valamint a melegkonyhával rendelkező üzemekben dolgozók részére térítésmentes, a többi egységeinkben dolgozóknak pedig kedvezményes üzemi étkezést biztosít a vállalat. A tanulókkal — előmeneteltől függően — társadalmi tanulmányi ösztöndíjszerződést is kötünk, melynek alapján a fentiekben megjelölt ösztöndíjon felül havi 250 forintot is kaphat a tanuló társadalmi tanulmányi ösztöndíj címén.

Sikeressé szakmunkásvizsga letétele után — egyéni elbírálás alapján — külföldi kiküldetésre is sor kerül.

Jelentkezni lehet a lakhely szerint illetékes területi kirendeltségeinken.

Jelentkezési határidő: 1972. március 20-ig. A jelentkezők az iskolai ellenőrző könyvet vigyék magukkal!

Utasellátó Vállalat

Üzembehelyezés: 1973 tavaszán

Elkészült a MÁV Vezérigazgatóság új telefonközpontjának épülete

Új, négyemeletes épület emelkedik néhány hete a főváros VI. kerületében, a Kmetty utca és a Bokányi Desző utca sarkán. Az építők dolgoznak ugyan még rajta, de nem sok munkájuk van már hátra, és az építési területet nemsokára teljesen átadják a szerelőknek, akik a múlt év szeptemberében ota velük együtt tevékenykednek. A szerelők, a Beloiannisz Híradástechnikai Gyar dolgozóit, a MÁV Vezérigazgatóság új telefonközpontját rendezik be az épületben.

Ez az összefoglaló meghatározás azt jelenti: otthont kap itt a Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség, amely jelenleg szétszórtan, több helyen, a főosztály Népköztársaság úti épületében, a Keleti pályaudvaron, a Nyugati pályaudvaron barakkokban, szerelőkocsikban van elhelyezve, továbbá a több mint 30 éves vezérigazgatósági központ és a BVKH telefonközpontja — egyesítve. Az új 2000 vonalas központ kiszolgálja a TBKF-et, a vezérigazgatóságot, a BVKH-t Budapest Nyugati és Rákospalotai pályaudvart, a térségükben levő MÁV-hivatalokkal és szolgálati helyekkel együtt. Kapcsolatban lesz természetesen Budapestben a többi vasúti telefonközponttal, valamint a távolsági vonalkapcsolóval, amelyen az ország bármely részében levő szolgálati helyre lehet telefonálni.

Az új 7—D PBX típusú telefonközpont a MÁV legnagyobb kapacitású telefonközpontja lesz. A tavaly szeptemberben megkezdett szerelések készültégi foka jelenleg 10—15 százalékos. A szerelés várhatólag az év végére fejeződik be. Ezután kezdődnek a különböző próbák és vizsgálatok, amelyek pár hónapig tartanak. Az új központot a vizsgálatok befejezése után, előrelátólag 1973 áprilisában — májusában — helyezik üzembe.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Behán Rózsa Miskolc; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Szűcs Ferenc Hatvan; Pacz József Kétegyháza; Egyri Ferenc Bp.; Bánáti József Pécs; Volosinovszki János Debrecen; Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szarka Antal Kaposvár; Kesztihelyi Béla Újzásd; Tóth János Debrecen; Bánfalvi Imre Bp. Déli pu.; Telek János Hódmezővásárhely; Kálmán László Erd; Renkó Tiborné Pécs; Leveleket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos lapból

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

4. számból: 131 089/1971. 1. D. Utasítás a vasúti igazgatóságok felügyelete alá tartozó végrehajtó szolgálat dolgozóinak premizálására.

5. számból: Pályázat vasúti szakközépiskolai mérnök-tanári állásokra. Pályázati felhívás.

LAKÁCSERE

— Eicsereimén 2 szoba összlakásom forras, Gyáli út MÁV lakásomat egy- vagy másfél szobás összlakásomra tanácsra. Érdeklődni lehet: 351-512 vagy 34-12-es telefonon (Déli pu.) 6-tól 22 óráig.

— Torbágy vasútiállomás mellett levő nagyméretű, 2 szoba komfortos, kerítés lakásomat eicsereimén budapesti lakásra. Érdeklődni lehet: 17 órától a 832-056-as telefonszámon.

Szoba-konyha, mellékhelyiséges lakásomat 100 négyzetméteres telekkel eicsereimén fővárosi fővárosi lakásra. Cím: Virágh Gábor, Dunaharaszti, Rózsa Ferenc u. 88. Érdeklődni lehet: 18-16-os üzemi telefonon 8-16 óra között.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Viski Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 61. Telefon, városi: 239-872, üzemi: 19-77. Kiadja és terjeszt: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-819. Levélcím: Bp. 70. Pf. 62. Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekk számlaszámunk: MNB 215-11 659 Szikra Lapnyomda



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT nagy választékból vásárolhat az



pályaudvari pavilonjaiban.

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. Rövidesen a termelési tanácskozáson elé kerül. (Folytatása a függőleges 35-ben.) 12. Az ezüst vegyjele. 13. Észak-afrikai és közel-keleti nép. 14. László tartanak benne. 15. Akna fele. 16. A hajó része. 18. Fehér, igen kemény fém. 20. Helyhatározó. 21. ... bator, Mongólia fővárosa. 22. Híres gyomai nyomdász neve, tárgyraggal. 23. Nem gyarkorlat. 24. Béke, oroszul. 26. Y. 24. I. 28. Aktív a végén. 29. Dalm. 31. Az ellenállásban résztvevő jelentős csoport neve. 34. Juss

Grid for the crossword puzzle with numbers 1-73.

Amerikai helyesítés. 69. Vastal az elején. 70. Ne a tetején. 71. Kérdőíven olvasható. 73. Végtelel írt. Függőleges: 1. Fekete-tenger parti szovjet város. 2. Egyelőleg (francia). 3. Fordított névelő. 4. Eladársza szánt termék. 5. Régi német község. 6. Baranya megyei község. 7. Egyiptomi isten. 8. Vízszintes: 9. Vas megyei község. 10. Okozat szülője. 11. Kis autóbussz márkája. 17. Kopasz. 19. Tagadószó. 20. A Duna mellékvölgye. 25. A test csatornája. 27. Tok-félékhez tartozó hal. 29. Alvás alatti szellemi működés. 30. Határrag. 32. Kettős mássalhangzó. 33. Rakodó. 36. Részvénytársaság. 37. Ez is a Duna mellékvölgye. 39. Római s. 41. Japán nemesi osztály volt. 42. Hindu eposz (ék. csere). 45. A Szahara is ez. 46. Dió magánhangzó. 47. Személyes névmás. 48. Finom juhprém. 50. Emberi porhüvely. 51. Tág. 53. Fehér fémcs elem. 54. Bankátutalás. 56. Éneklő hang. 58. Mint 20 vízszintes. 60. Nyak közepe. 62. Fekete, törökül. 63. Francia város. 68. Lóbetegség. 67. Betűpótlással férfinev. 70. Tiltószó. 72. Német névelő.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 33. Beküldési határidő: 1972. március 16. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtését: Szocialista brigádvezetők országos tanácskozása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 3. számunkban hibásan, majd a 3. számunkban helyesbített keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Karsay Márta, Budapest I., Győző u. 5. III. em. Galambos Ferenc, Hajdúbesztermeny, Makarenkó u. 12. Berényi Mihály, Zagyvarekás, Kúlsó Alkotmány u. 48. Jánoshegyi Gyuláné, Csongrád, Sport utca 1. Széplaki József főint., Jászárokszállás, Lehel utca 36.

Népgazdasági igények kielégítése

A vasút 1972. évi feladatai a központi vezetőség és a Vasúti Főosztály pártbizottságának együttes ülésén



Gyöcsi Jenő elnök megnyitja a tanácskozást (Laczko Ildikó felvétele)

A Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége és a Vasúti Főosztály pártbizottsága február 17-én együttes ülésen megtárgyalta a MÁV 1972. évi tervének végrehajtásából, az üzem- és munkaszervezés korszerűsítéséből adódó feladatokat. Az ülésen megjelent dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Urbán Lajos, az MSZMP KB munkatársa, dr. Móró István, a VII. kerületi pártbizottság első titkára, Gyöcsi Jenő, a vasutasok szakszervezet elnöke, Pánti Béla és Tóth Györgyné

dr. alelnök, Szabó Antal főtitkár, Gulyás János és Molnár György titkár, Gábor Zoltán, a KPM és Peitkes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Az ülést Gyöcsi Jenő nyitotta meg. Üdvözlő szavai után bejelentette, hogy hosszas betegség után elhunyt Batta Ferenc, a szombathelyi járműjavító igazgatója, a központi vezetőség tagja. Az ülés részvevői egyperces néma felállással adóztak emlékének. Ezután ismertette a napirendet, majd átadta a szót dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesnek, az első napirend előadójának.

nösen örvendetes, hogy mindaz, amit elértünk, a termelékenység révén jött létre. Ez is mutatja: helyesnek bizonyult a munkaverseny-mozgalom, továbbá az anyagi-erkölcsi ösztönzők megfelelő szintézise.

— Az eredményes munka legnagyobb mutatóját abban tudnám kifejezésre juttatni, hogy 1972-re nagyon kiegyensúlyozottan léptünk át — vélekedett dr. Mészáros Károly. — Ez igaz akkor is, ha az átlagosnál kedvezőbb időjárás volt ezen a télen. Itt szeretném megemlíteni, hogy a GYSEV munkájában is javuló gazdasági és kereskedelmi szemlélet érvényesül. Az Utasellátó Vállalatnál is nagyon sok olyan új profil és új szolgáltatás került bevezetésre, ami eredményességüket javította. A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat munkájában a vezetés nagyobb szervezetsége és hatékonysága révén stabilizálódott a helyzet.

(Folytatás a 2. oldalon)



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. MÁRCIUS 1.

NAPIRENDE

a kádern munka értékelése

Tudósítás az elnökség február 11-i üléséről

A szakszervezet elnöksége február 11-i ülésén megtárgyalta a MÁV 1971. évi személyi üzemelési helyzetének alakulásáról szóló jelentést. (A jelentés legfontosabb részeit lapunk következő számában ismertetjük.)

A második napirendi pont a kádern munkára vonatkozó, 1968. július 5-i határozat értékelése volt. A határozat alapján minden szinten növekedett a kádern munka demokratizmus, a választott testületek szerepe, hatásköre és felelőssége. A hatáskörök rendezésénél előbbre léptünk az alapelvek következetes érvényesítésében. Elsősorban abban, hogy az emberek sorsáról ott döntsünk, ahol ismerik munkájukat, magatartásukat, és ennél fogva reálisan tudják megítélni tevékenységüket. A káderekért érintő minden jelentős kérdésben az illetékes testületek döntsének személyes elbirálása alapján.

A korábbiakhoz képest a szakszervezeti szervek nagyobb figyelmet fordítottak a női és fiatalok funkciójára állítására, szakszervezeti munkába való bevonására. Többségük megfelelt a várakozásoknak. Egy részüknél azonban kiütközött a szakmai és szakszervezeti ismeretek, valamint a vezetőkészség hiánya.

Az elnökség, tekintettel a szakszervezet megnövekedett jog- és hatáskörére, a feladatok sokrétűségére, nagy gondot fordított a tisztviselők politikai képzésére. Az elmúlt években a függetlenített funkcionáriusok jelentős része megszerezte a középiskolai és az egyetemi végzettséget. Nőtt a marxista-leninista egyetem és szakosított végzettségük száma. Az 1971-es választások során a különböző szintű vezető testületekbe 2030 új funkcionáriust választottak. Azóta bentlakásos tanfolyamon 1500 társadalmi tisztségviselő részesült alap- vagy továbbképzésben.

A pozitívumok mellett a határozat végrehajtása során nem bizonyult kielégítőnek a káderekkel való folyamatos törődés, a menetközbeni segítségnyújtás, véleménynyilvánítás. Együttalán nem megnyugtató a káderek egészségi állapota, letereltsége.

Az elnökség hosszas vita után megjelölte azokat a teendőket, amelyek segítik a határozat következetesebb végrehajtását. Szükségesnek tartja az egészséges kádercsere bővítését, a tervszerűbb utónpótlás elérését. Az utónpótlást elsősorban azok köréből kell biztosítani, akik társadalmi tisztségekben már bebizonyították alkalmasságukat.

Tovább kell javítani a káderek eszméleti-politikai, szakmai és általános képzését. A felsőbb választott szervek tagjai rendszeresen adjanak tá-

jékoztatást az időszerű politikai és gazdasági kérdésekről a tisztviselőknek. Felül kell vizsgálni a letereltséget, meg kell szüntetni a funkcióhalmozást. Szükségesnek tartja az elnökség olyan bérezési és jutalmazási rendszer kialakítását, amely lehetővé teszi a képzettség, a képesség, a munka differenciált elismerését.

Az elnökség a továbbiakban határozatot hozott a választott testületek két választás közötti beszámolására vonatkozóan. E szerint 1972. március 15. és május 31. között a központi vezetőségtől a bizalmi kiigazítások elvégzéséig a választott testületek két választás közötti beszámolására vonatkozóan. E szerint 1972. március 15. és május 31. között a központi vezetőségtől a bizalmi kiigazítások elvégzéséig a választott testületek két választás közötti beszámolására vonatkozóan.

Az alapszabály értelmében két választás között a vezető testületek új tagokkal, nyílt szavazással kiegészíthetők. Ha ilyen szükséges, a kooptálást a beszámoló értékelésen kell megemlíteni.

Végezetül az elnökség elfogadta a központi agitációs és propagandabizottság tagjait és főbb feladatait, majd egyéb ügyekben határozott.

A vasút 1971. évi munkáját a fejlődés jellemezte

A miniszterhelyettes bevezetésében az MSZMP Központi Bizottsága 1971. december 1-i határozatának értelmezéséről beszélt. Kiemelte, hogy az 1972. évi terv nagymértékben azon múlik: hogyan alkalmazzák az ismert beruházási szabályozókat, hogyan tárjuk fel a szervezésben rejlő tartalékokat. Ezután rátért a vasút munkájának értékelésére és az 1972. évi feladatok ismertetésére.

— Azzal szeretném kezdeni, hogy 1971-ben eredményesen, de sok alapvető hibával dolgoztunk — mondotta. — A személyszállításban javult a menetrendszerűség, az utasok kiszolgálása, megbecsülése. Jelentős előrehaladás történt a zsúfoltság csökkentésében. Ezzel szemben nem sok változás történt a tisztaság, a kulturáltság tekintetében. De akadt tennivaló a díjbevételekkel illetően is. Megállapításaink szerint azokon a vonatokon, ahol kevés a jegyvizsgáló és nincs ellenőrzés, az utasok 3,5 százaléka jegy nélkül utazik.

Az áruszállításban a múlt év elején jelentkezett nehézségek ellenére is kiemelkedő eredményeket értünk el. 118,3 millió tonna árut szállítottunk, ami 20,3 milliárd árutonna-kilométernek felel meg. A belső szállítások üteme nem növekedett az előző évekhez viszonyítva. Ezzel szemben a külkereskedelmi forgalomban 8 százalékkal emelkedett a volumen, ezen belül 15,7 százalékkal a tranzitszállítások volumene. Ez mind közlekedéspolitikai, mind gazdaságpolitikai szempontból igen előnyös, mert a devizaszerzéssel a népgazdaság fizetési mérlegének egyensúlyához a vasút jelentős mértékben hozzájárult. Figyelemre méltó az is, hogy a balesetelhárítás és a biztonság érdekében történt selejtezések miatt mintegy 4 százalékkal kisebb kocsiállomány dolgozott. A kocsiállomány is közel 4 százalékkal javult, a ki nem állított kocsi száma pedig 40 százalékkal csökkent. A tehervonatok menetrendszerűsége 5,1 százalékkal emelkedett, a tehervonatok statikus ter-

helése 3 százalékkal, a külföldi kocsik tartózkodási ideje pedig 8,3 százalékkal javult. Sajnos, az áruszállítás minősége és gazdaságossága nem minden tekintetben alakult kedvezően. A gépre várások száma szinte hónapról hónapra növekedett. Nem örülhetünk annak sem, hogy megnövekedtek az árúkárok és az energiaköltségek.

Külön szeretnék szólni a záhonyi térség munkájáról — folytatta szavait a miniszterhelyettes. — Annál is inkább, mivel Záhonyban egyre fontosabb szerepe lesz a tranzitszállításokban, ezt nekünk így kell értékelnünk. Hogy a záhonyi vasutasok eredményesen dolgoztak, azt egyebek mellett az is bizonyítja, hogy az előző évihez képest 18,1 százalékkal csökkent a rakott széles kocsik maradványa, ezzel szemben 6,1 százalékkal emelkedett az átrakott áruk mennyisége. A körzet munkája olyan mértékben javult, hogy napjainkban nagyon kevés gondot okoz a vasút vezetése számára.

Mint az az elért eredményekből kitérünk, a vasút 1971. évi szállítási tevékenységét a fejlődés jellemezte. Ezért mind a végrehajtó, mind az irányító szolgálat dolgozóit, vezetőit elismerés illeti.

A beszámoló ezután röviden érintette a vasút munkaerő-helyzetét és a munkaidő csökkentése érdekében tett erőfeszítéseket. Megállapította, hogy a munkaerőhiány az utóbbi időben néhány nagyobb szolgálati helyre koncentráldott, elsősorban a budapesti térségre, néhány rendező-pályaudvarra, valamint a járműjavító iparra. Egyes kulcsfontosságú beosztásokra például létszám-átcsoportosítás útján kellett intézkedni, amely mint tudjuk, az igazgatóságoktól elhozott munkaerő helyzetében politikai és emberi problémákat is felvetett.

Annak ellenére, hogy a munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos célkitűzéseket nem sikerült teljesíteni, nagy eredménynek számít, hogy a vasutasok átlagbérére 1971-ben 6,1 százalékkal növekedett. Külö-

EBBEN AZ ÉVBEN

Záhonyban 12 millió tonna árut kell átrakni

Magyar-szovjet tervegyeztető tárgyalás Budapesten

Budapesten tartották a magyar-szovjet vasúti szállítási-tervegyeztető tárgyalást, amelyen a jugoszláv vasutak képviselői is részt vettek. A tanácskozáson Lindner József vezérigazgató-helyettes elnököt

Előjáróban értékelték a múlt évi szállítási teljesítést. Megállapították, hogy a magyar és a szovjet vasút összehangoztan bonyolította le a két ország közötti áruszállítást, nemkülönben a Magyarországon áthaladó tranzitforgalmat. A Szovjetunióból 9 millió 960 ezer tonna áru érkezett vasúton Magyarországra, a tervezettnél 6,9 százalékkal több, Magyarországról pedig 1 millió 98 ezer tonna árut exportált a Szovjetunióba.

A MÁV tranzitforgalmában a szovjet-osztrák és a szovjet-jugoszláv szállítások voltak a legjelentősebbek. Mindkét viszonylatban egy-egy millió tonna áru haladt át a magyar vasútvonalakon. Ezzel együtt Záhony körzetében 12 millió tonna árut kellett átrakni széles nyomtávú kocsikból keskeny nyomtávúakba.

Ezután felmérték a tanácskozáson az ideai szállítási feladatokat. Ebben az évben is körülbelül 12 millió tonna szovjet árut kell átrakni Záhonyban, és kell elszállítani magyarországi rendeltetéssel vagy tranzitként Ausztriába, Jugoszláviába. Az átrakás könnyítésére, gyorsítására to-

vább fejlesztik Záhony körzetét. Folytatják a vágányhálózat korszerűsítését. Az operjeskei pályaudvar hat darujához 12 újat szereznek fel. A fedett kocsikban ömlesztve érkező áru átrakására a már meglévő kanalas rakodógépek mellé 15–20 újabbat szereznek be. A nyitott kocsikban érkező szén, koks, vasérc és egyéb ömlesztett áru átrakására rakodóhidat építenek.

A tárgyalások jegyzőkönyvét a MÁV részéről Lindner József vezérigazgató-helyettes, szovjet részről Sz. G. Ratyjn, a szovjet közlekedési minisztérium főosztályvezetője, jugoszláv részről M. Ivovics, a jugoszláv vasutak főosztályvezetője írta alá.



A szerződés aláírásának ünnepélyes pillanata

Jó úton halad a MÁV és a Volán együttműködése

A Volán Tröszt vasútforgalmi és menetirányítási főosztálya február 16-án termelési tanácskozást tartott a MÁV Vezérigazgatóság kistancstermében.

Dr. Juhász József főosztályvezető beszámolójában az elismerés hangján szökött a darabáros munkakörben foglalkoztatott vasúti dolgozók szakértelméről és helytállásáról. Elemezte azt is, hogy a kocsirakományok küldemények ki- és berakását, a Volán gépkocsijaival végzett el- és felfuvarozást miként lehet a jövőben tovább gyorsítani, a munkát még pontosabban megszervezni.

Az értékelésből és a hozzászólásokból egyaránt kitérte, hogy a szakmai és politikai vezetők együttműködése, nem kevésbé a két nagy közlekedési ág dolgozóinak jó munkája nyomán a közlekedési koncepció megvalósítása jó úton halad.

Ismerkedés a vasúttal

A budapesti igazgatóság vendégeként február 21-én külföldön Szolnokra érkezett a Fővárosi Főügyészség közlekedési osztályának három munkatársa, dr. Götz János főügyész vezetésével. A vendégek gyakorlati tapasztalatszerzés céljából megtekintették Albertirsa, Cegléd, Abony és végül a szolnoki pályaudvar különböző típusú biztosító berendezéseit és az ehhez tartozó külső szerelvényeket.

A vendégek elismeréssel szökött a szolnoki magasfokú Integra-dominó berendezéséről és az ott tapasztalt példás szolgálati rendről.

(Séra)

(Folytatás az 1. oldalról)

Engedjék meg, hogy az 1971-ben végzett munkáért minden vezetőnek s önkön keresztül minden vasutasnak köszönetünket fejezzük ki. Külön köszönöm a párt-szervezetek és a szakszervezeti szervek nagyon kritikus, de mindig korrekt, segítő munkáját. Megköszönöm dr. Csanádi György miniszter elvtársnak azt a segítséget,

ALAPVETŐ FELADATUNK:

a népgazdasági igények kielégítése

amelyet személyesen és a társas egész vezetésével együtt nyújtott 1971. évi munkánkhoz.

6 milliárd 600 millió forint beruházásokra

A vasút 1971. évi munkájának értékelése után a miniszterhelyettes rátért az 1972. évi feladatok ismertetésére. Előjáróban érintette a népgazdasági tervet, majd elemezte, hogy a termelés volumenének növekedésében mi az, amit lezárhatunk a magunk számára. Mindenekelőtt azt, hogy a vasúthálózat arányaiban is megfelel azoknak a feladatoknak, amelyekre néhány évvel ezelőtt a közlekedési koncepcióban már felvettük. Hazánk nemzetközi kapcsolatainak bővülése miatt azzal kell számolni, hogy az export-import tovább növekszik, s a Szovjetunióból Jugoszláviába és Ausztriába irányuló tranzitszállítások volumene is azonos lesz a múlt évvel, esetleg növekedhet. Eppen ezért a vasútnak a devizaszorításba a nemzetközi forgalom révén még intenzívebben be lehet kapcsolódni. Ez egyben szükségessé teszi a legfontosabb határátmenetek kiépítését.

A személyszállításban az előző évhez viszonyítva tovább csökkenés várható. Ez egyrészt az ipar decentralizációjából, másrészt a személygépkocsik számának növekedéséből adódik. Ennek ellenére az az elvárás, hogy az élet-színvonal emelkedésével nővele kell a személyszállítási szolgáltatásokat. Mindenekelőtt arra kell törekedni, hogy a személyszállító vonatok menetrend szerint közlekedjenek, a személygépkocsik és az állomások tiszták, az utasokkal érintkező vasutasok előkezenyek, udvariasak legyenek.

Az áruszállításban továbbra is azt kell szem előtt tartani, hogy a vasútnak legalapvetőbb feladata: maradéktalanul kielégíteni a népgazdasági igényeket. Ennek megfelelően 1972-ben 116–118 millió tonna áru elszállításával kell számolni. Az importszállításoknál bizonyos mértékű stagnálás, esetleg növekedés várható, a nemzetközi szállításoknál viszont az előző évekhez képest növekedést irányoztunk elő. A tranzitszállítások fokozását alapvető kereskedelmi politikának kell tekinteni.

Részletesen foglalkozott a beszámoló a beruházásokkal. Ennek tárgyalásánál a miniszterhelyettes kitért arra, hogy a vasúti közlekedés értéknövelő szerepéről fogva természetesen növekedés várható a fogyasztói árakra is kihatással van.

Beruházási politikánknak lényege elsősorban az, hogy véget kell vetni a mindenáron való luxuskivételű fejlesztés káros szemléletének — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. Volt nálunk olyan nézet, hogy kezdjük el, majd csak lesz valahogyan. Ezzel szaki-

tani kell. Tilos jelzőt kell állítani minden előkészítetlen, megalapozatlan vagy irreális célkitűzéseket támasztó beruházásnak és csak a tényleges, meglévő pénzügyi alapokra lehet támaszkodni. 1972. évi állóeszköz-fejlesztési tervünk 6 milliárd 600 millió forint. A fejlesztési célok alapja a biztonságos szállítás feltételeinek megteremtése. A fejlesztési-tervekben szem előtt kell tartani, hogy a közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseinek megvalósítását a rendelkezésre álló pénzügyi alapokkal kell elősegítenünk.

A központi vezetőség tagjai, a párt-szervezetek vezetői előtt külön is szeretném hangsúlyozni: a szociális, az egészségügyi és a munkavédelmi beruházások nem szorulhatnak háttérbe. Még akkor sem — ahogyan ebben a kérdésben a szakszervezettel már meg-egyeztünk —, ha a növekvő árak miatt korábbi elképzelésünket minden vonatkozásban nem is tudjuk teljesíteni.

A miniszterhelyettes ezután részletesen ismertette a beruházási összeg mikénti felhasználását. Mint mondtotta: a vontatás korszerűsítése és az utazás kulturáltságának növekedésében van a legnagyobb szerep. A vontatás korszerűsítésére 2 milliárd 620 millió forintot fordít a vasút. Ebben az évben 8–9 százalékkal növekszik a korszerű vontatási mek aránya. Selejtezésre kerül 212 teljesen kiöregedett favágó kocsi. Hálózatfejlesztésre is hasonló összeg, 2 milliárd 650 millió forint jut. Ebben az évben befejeződik az Apafa—Nyíregyháza, a Rákos Újszász közötti vonalon a második vágány építése. A tervek szerint az év végére Rákos és Nagykovács állomások között befejeződik a villamosítás.

Vonalkorszerűsítésre 1 milliárd 127 millió forint áll rendelkezésre. Ebből összesen 172 vonalkilométert lehet korszerűsíteni.

Fontos feladatként jelölte meg a beszámoló a határállomások átbeosztó képességének növelését, a biztonság és a kapacitás szempontjából egyaránt. Biztosítóbereendezésekre 385 millió, pályaudvarok, vasúti esomópontok és állomások fejlesztésére mintegy 580 millió forint jut. Záhony, Szolnok, Debrecen, Budapest-Déli pu., Veszprém-külső és Százhalombatta állomásokon kívül jelentősebb pályaudvari fejlesztés nem szerepel a programban.

zünk a szükséges előfeltételekkel. Még kell azonban jegyezni, hogy az eszközök jobb kihasználásával nagy lépést tehetünk célkitűzéseink elérésében. Nem mondhatjuk el ugyanazt a munkamódszereket. Ez az a terület, ahol a leggyengébbek vagyunk. Ez akkor is igaz, ha figyelembe vesszük, hogy 1971-ben sokat fejlődött a vasút.

Az igazgatás szervezésében is van előrehaladás. Ma már nem kell sok ezer rendeletből dolgozni. Az igazgatás szervezésében, az ügyvitel szabályozásában, a belső ügyrend kialakításában is léptünk egyet. Az elmúlt év második felében kidolgoztuk a vasúti szervezés koncepcióját. Ezzel egyidejűleg elkészült a másik három önálló vállalat szervezési koncepciója is. Ennek alapján ütem szerint készül a szakszolgálatok, az igazgatóságok és minden egyéb saját programja, amelynek szintézisére ez év első felében kerül sor.

A munkafolyamatok szervezésénél továbbra is alapvetőnek a népgazdasági érdek. Ennek kell alávetni minden vállalati érdeket. Alapvető feladatunknak olyan szervezési intézkedéseket teszünk, amelyek nem szabad és nem is lehet szervezeti kérdésekkel összekeverni. A tradíciókat nem töröljük szét, olyan munkafolyamatokat terem- tünk, amelyek révén korszerű eszközeinket helyesen, a cél- nak megfelelően tudjuk felhasználni. Járulékos tevékenységeink között szerepel az Utasellátó, továbbá a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat megfelelő feltuttatása azért, hogy az egész szállítási programban az egység kialakuljon.

Sokszor felteszik nekem a kérdést: milyen szervezési változtatásokra kerül sor a vasútnál? Úgy érzem, hogy a testület előtt is szükséges hangsúlyozni: mi nem szervezeti, hanem szervezési változtatásokra törekszünk. A szervezés önmagában nem cél, ha-

nem eszköz a korszerű vezetési munka megteremtésére. Azért hangsúlyozom ezt, mert a Központi Bizottság december 1-i határozata következtében a taggyűléseken is napirendre került ez a kérdés, és tartok tőle, hogy többet foglalkoznak majd ezzel, mint gazdaságpolitikai célkitűzéseinkkel. Mi gyakran szem elől tévesztjük, hogy ez egy eszköz, mégis jó magyar betegség módjára cél- lá léptetjük elő a szervezést is. Pedig ezt mint hatékony eszközt úgy kell felhasználni, hogy segítségével végrehaj- tassuk közlekedéspolitikai cél- kitűzéseinket. Külön felhívom a figyelmet arra, ahogyan alapvető törekvés megterem- teni a gazdasági irányítás egysé- gét a tervezésben, a pénzügyi, a kereskedelmi, a beru- házási politikában, ami a gaz- daság szférája, de meg kell teremtenünk az üzemi szférát is, amiben a szervezési mun- ka kapcsán a tartalmi és a formai kérdésekre egyaránt ügyelnünk kell. Az legyen a cél: olyan szervezeti nagyszámú- nek alakuljanak ki, amelyen belül az emberek még nem érzik feleslegesnek magukat. Külön felhívom a figyelmet a személyzetpolitikára, amely bér-, szociális, munkahelyi körülmények, munka- és szoci- ologiai kérdésekben feltétlen- nül egységes és olyan szinté- zist kíván, ami a vezetés kü- lönböző pontjain találkozik.

Az értekezlet előtt is feltet- ték a kérdést: mi történik a műszaki szférában, miután a műszaki fejlesztésünk más, mint az iparban. A műszaki fejlesztésben ugyanazok az el- velek érvényesek a vasútnál is, mint a népgazdaság más terü- letén. Az elmélet és a gyakor- lat törvényszerűségei nem- csak az iparban, hanem ná- lunk is érvényesek, azzal a kü- lönbőséggel, hogy a műszaki szférában azt mondjuk: a mű- szaki fejlesztés a gyártmány- fejlesztés. A vasútnál a gyárt- mány a szállítás. Ennek kell megoldanunk a műszaki fej- lesztését.

A dolgozókat a munka alapján kell megítélni

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes ezután a vasútnál meghonosodott munkamódszerekkel és a munkaerőhelyzettel foglalkozott. Elmondta, hogy a centrális irányítás és a decentralis vezetéknek megfelelően, a hatás- körök további decentralizá- ciójára kerül majd sor. Nem általánosságban, hanem már ebben az évben minden igazgatóságban, legfeljebb egy helyen ennek a kísérlet- nek az eredményeképpen szabad csak tovább lépni. Minden vezetőnek tudomásul kell venni, hogy felelősségük tudatában elsősorban nekik kell biztosítani a termeléshez szükséges munkaerőt. Ezt senki sem várhatja felülől.

Arra is rámutatott, hogy elsősorban a munkás-állomány-

csoporthoz dolgozók berfej- lesztését kell szorgalmazni, azért, hogy az új bérnomen- klátúra alsó határát legalább a munkakategóriában elér- jük. Külön kitért az utazószé- nyelvzet munkáidjére. Erthe- tő, hiszen ezen a területen ad- dig nem lehet szó a hosszú szolgálati idő csökkentéséről, amíg meg nem szüntetjük az egyenlőtlen leterhelést. A ve- zetőkhöz fordulva a követke- zőkre hívta fel a figyelmet:

— A rendelkezésre álló anyagi eszközök mellett az ed- diginél sokkal nagyobb erköl- csi megbecsülést kell biztosí- tani az embereknek. Az erköl- csi megbecsülés tőlünk, veze- tőtől függ, és ez nincs is anyagi keretekhez kötve. Egész emberközponos szemléletünk-

nek ez kell hogy az alapját képezze. Az embereket a munka alapján kell megítélni, ezt tekintésük vezetőink az ember- közponos szemlélet alapján. Vegyük valamennyien kriti- kának, amit a vasutas szocia- lista brigádvezetők értekezle- tén az egyik felszólaló így fo- galmazott meg: „Ne csak szocia- lista módon dolgozzunk, ha- nem szocialista módon vesze- sünk”. A vezetőnek mindig érezni kell, mit várhat el munkatársaitól, és mit kell neki megadni.

Olyan ügyet szolgálunk, amelyért egész emberként érdemes dolgozni

Dr. Mészáros Károly minisz- terhelyettes beszámolója után Szabó Antal főtájtár tartotta meg korreferatúráját.

— A mai együttes ülés je- lentősége abban van, hogy a számadás mellett az évi fel- adatainkat is meghatározza — kezdte beszédét. — A minisz- terhelyettes elvtárs számokkal alátámasztva elmondta: ho- gyan dolgoztunk az elmúlt évben. Nem akarok ismételní, néhány olyan kérdésre azon- ban szeretném felhívni a fig- yelmet, amely az 1971-es év tapasztalatait vizsgálva ta- nulásos. Szakszervezetünk el- nöksége és központi vezetősé- günk már többször megállá- pította, hogy hiába érünk el szállítási rekordokat, a nye- reség alig nő, mert ráfordítási költségeink kedvezőtlenül alakulnak. S addig nem is várhatunk számottevő javu- lást, amíg a korszerű eszkö- zöket régi, a fővontatásra jellemző módszerekkel dolgo- zunk. Ennek eredményeként nem lehet betartani a mozd- onyszemélyzeti fordulókat, sok az indokolatlan ácsorgás, ami óhatatlanul maga után vonja az improduktív szolgál- lati órák növekedését és a teljesítmények csökkenését. Sajnos, ez kihatással volt a fajlagos üzemanyag-fogyasz- tásra is.

A fogyatékoságok felsorolá- sa után a főtájtár az elmúlt esztendő legjelentősebb előre- haladásaként értékelte az öt évre szóló kollektív szerződés megkötését, a törzsgárda- szabályzat elfogadását, s a bér- színvonal várakozáson felüli növekedését, majd az 1972. évi feladatokkal foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy a MÁV és a szakszervezet vezetőinek megállapodása értelmében ebben az évben meg kell terem- teni az üzemszervezés, a mun- kaverseny-mozgalom és az ösztönzési rendszer egységét. Az a gyakorlat nem tartható tovább, mely szerint a pré- miumokat, jutalmakat, akkor is kijutnak, ha nincs meg a kívánt teljesítmény.

A szakszervezeti szervek feladatairól szólva rámutatott: meg kell érteni a dolgozóka- l, hogy üzemszervezésre nem

Beszéde végén szólt a fiatal- lok és az idősebb vasutasok kapcsolatáról, majd így fejezte be szavait:

— Megköszönöm önöknek az eddig elért eredményeket, s önkön keresztül a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó és a Fa- telítő Vállalat minden vezető- jének és dolgozójának. Önök lettek képessé bennünket arra, hogy megfelelően tudjunk vezetni. Nagy felelősség ez a választott testületekre, a szak- szervezeti szervekre, a párt- szervezetre és a gazdasági vezetőkre egyaránt. Mi a kö- vetelmények értékrendjét na- gyon magasra értékeljük, de azt is, amit dolgozónk tesze- nek és szeretnének testüle- tünkben 1972-ben is tenni. Meggyőződésem, hogy az elő- feltételek ehhez biztosítottak.

azért van szükség, mert vala- ki kitalálta, hanem azért, mert az a fejlődés, a vasút re- konstrukciójának velejárója. A párt-szervezetekkel közösen annak érdekében is többet kell tenni, hogy a dolgozók jól érezzék magukat a szolgálati helyeken, ne rideg utasítá- sáknak fogadják a vezetés in- tézkedéseit. Mindenki- ben tovább kell erősíteni azt az érzést, hogy csak jól szerve- zett, hatékony munkával le- het az egyének boldogulását elérni. Ha a vasutasok nem- csak elfogadják, hanem segí- tik is a munka- és üzemszerve- zési feladatok végrehajtását, az jó az egyéneknek, jó a vállalatnak és a társadalomnak egyaránt.

A halasztást nem tűrő fel- adatok között említette a baj- esetek megelőzését az utazó- személyzet és a fordulószo- gálatos dolgozók munkakidje- nek csökkentését, valamint a fiatalokkal való rendszeres fog- lalkozást. Végezetül a követ- kezőket mondotta:

— Az együttes ülés vala- mennyi részvevőjét nagyfokú társadalmi felelősség hatja át. Egyrészt felelősen kell dön- tenni és intézkedni abban, hogy a vasút rekonstrukciójá- zavartalan legyen. Másrészt, a korszerűsítéssel egyidőben ki kell elégíteni a népgazda- ság szállítási igényeit. Nem szeretnék nagy szavakat hasz- nálni, de úgy érzem, nem tú- lköz, ha azt mondom, hogy a vasút történelmi jelentőségű korszakában élünk. Ezért tör- ténelmi jelentőségű a felelős- ségünk is. Már pedig felelős- séggel csak azok az emberek cselekszenek, akik a vasúti munkát mesterembertként, hi- vatásudattal, nagy-nagy lel- kesedéssel végzik.

Mi, vasutasok olyan ügyet szolgálunk, amely lelkesítő, amelyért egész emberként ér- demes dolgozni. Ha a dolgo- zók azt látják, hogy a veze- tőköl sugárzik az ügy iránti lelkesedés, ha meggyőződésből végéztük feladatainkat, ha a gazdasági munka mellé oda- tesszük a mozgalom erejét, ebben az évben még nagyobb eredményeket érhetünk el — fejezte be szavait Szabó An- tal főtájtár.

A vállalati tervteljesítés, a korszerű üzem- és munka- szervezés elősegítése érdeké- ben a Vasúti Főosztály párt- bizottságának politikai fel- adatairól tartott korreferatú- mot dr. Pethes Imre, a párt- bizottság titkára.

— A vasút 1971. évi szá- mvetése azt bizonyítja, hogy öt- éves tervünk célkitűzései szí- lárd alapon állnak, a fejlődés dinamikus — mondotta be- vezetőjében. — Irányítási ren- szerünk egyre megfelelőbben működik, szabályozóink mind jobban orientálják a vasút egységeinek tevékenységét. Poli- tikai testületünk, de egész párttagságunk úgy ítéli meg, hogy a vasúti vezetés helye- sen tüzte ki a X. kongresszus határozataiból, a közlekedés- politikai koncepcióból a vasú- ra háruló feladatokat.

Nem szervezeti, hanem szervezési változtatásokra törekszünk

A vállalati beruházások kö- rébe tartozó javító- és kiszol- gálati üzemeknél a szolnoki, a dunakeszi és a szombathelyi járműjavító rekonstrukciója a tervezett ütemben folytatódik. A pályafenntartás gépésztésé- re, automatizálására, a számító- géppark növelésére is jelentős összegeket fordít a vasút.

A tervezett beruházások is- mertetése után a miniszterhe- lyettes elmondta, hogy a vasutasok bérszínvonalja a kormányzat által már engedé- lyeztet 2,6 százalékos bérprefe- renciával együtt mintegy 3,5 százalékkal növekszik. Ha eredményesen dolgozunk, a bérszínvonal is emelkedhet.

Ehhez mindenekelőtt arra van szükség, hogy a gazdaságosság szempontjából fontos mutatók kedvezőben alakuljanak a múlt événél.

— Az előttünk álló feladatok és az ezekhez szükséges esz- közök összhangjának és dia- lektikus kölcsönhatásának vizsgálata egyben a tennivaló- kat is megjelöli számunkra — mutatót rá a miniszterhelye- tetes. — A munkaeszközök, munkamódszerek és a munka- erő megfelelő stabilitását, egyensúlyi helyzetét csak ak- kor képzelhetjük el, ha mind- három kérdést illetően bizto- sítottjuk az előfeltételeket. Ami az eszközöket illeti, rendelke-



Szorgalmasan jegyzetelnek az együttes ülés részvevői

(Laczkó Ildikó felvétele)

(Folytatás a 3. oldalon)

Fontos szerepe van a szervezetek közötti jó együttműködésnek

(Folytatás a 2. oldalról)

Dr. Pethes Imre ezután méltatta a pártbizottság tevékenységét. Több példát is említett annak alátámasztására, hogyan segítettek a vezetők munkáját. Annak a meggyőződésének adott kifejezést, hogy a dolgozók különböző rétegeivel sikerült megérteni: a vasút célkitűzéseit csak a termelékenység emelésével, a műszaki haladás eredményeinek hasznosításával lehet elérni.

Kétségtelen, a tapasztalatok is azt bizonyítják, hogy az áruszállítási igények növekedésének, a személyszállítási teljesítmények csökkenésének tendenciája módosult arra, hogy az eddig elért eredményeket stabilizáljuk és a belső munka minőségi színvonalának, hatékonyságának növelésére koncentráljuk erőnket. Bár tény, hogy a finomítás mindig nagyobb gondosságot, aprólékosabb munkát igényel, az azonban biztató, hogy januári teljesítményeink jobbakként az előző évnél és ez az éves szállítási feladatok teljesítése szempontjából is jelentős — jelentette ki a pártbizottság titkára.

Mint az a beszámoló további részéből kitűnik, a főosztály pártbizottsága kiemelt gazdaságpolitikai feladatnak tekintti a vasút beruházási egyensúlyának megteremtését érdekében tett intézkedések hatékonysága végrehajtásának ellenőrzését. A pártbizottság szellemében azon munkálkodnak, hogy segítsék az üzemi és munkaszervezésben rejlő tartalékok feltárását. A feladatok végrehajtása közben is arra törekednek, hogy tovább javuljanak a vasutasok élet- és munkakörülményei. Ennek jegyében készítették el munkaprogramjukat is. Nagyon helyesen, abból a fontos felismerésből indultak ki, hogy az egységes szemléletnek, de legfőképpen az egységes cselekvésnek, a szervezetek közötti jó együttműködésnek rendkívül fontos szerepe van. Végezetül javasolta a miniszterhivatal által ismertetett reális tervezet elfogadását, egyben kérte a vezető testületeket, hogy adjanak meg minden segítséget a végrehajtáshoz.

A beszámoló és a két kor-

referátum utáni vitában elősnek dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter kért szót. Előjáróban üdvözölte azt a kezdeményezést, mely szerint a vasút előtt álló feladatokat ilyen körben, a szakszervezet vezető testületének és a főosztály pártbizottságának együttes ülésén tűzték napirendre. Különösen örült annak, hogy mindhárom beszámolóban vörös fonalként húzódott: egészséges fejlődésünknek, modern közlekedésünk kialakításának végtermékében alaprugója a vasutasok, általában a közlekedési dolgozók megbecsülése, mert ezt a munkát valóban csak szívesen, lelkesedéssel lehet jól végezni.

A miniszter ezután arról beszélt: nagy előny, hogy fejlesztési elképzelésünknek a negyedik évébe jutottunk és az egész koncepció egyhármadik évében az ében elévélte. Ennek a kérdésnek a taglalásánál rámutatott, hogy a magyar közlekedésnek a gerincét a jövőben is a vasút alkotja, a magyar közlekedés alapvető feladatainak megoldását most is és a jövőben is a vasutakra bízunk. A magyar közlekedés biztos alapokon csak akkor mozoghat, ha a magyar vasút megfelelő bázist ad ennek kialakítására. Ez nemcsak műszakilag és gazdaságilag, hanem politikailag is alapfeltétel.

A magyar közlekedés feladatait ismertette, a miniszter kijelentette, hogy nagyon fontos a népgazdaság közlekedésfejlesztési tervének, a közúti közlekedés helyének, szerepének és jelentőségének fokozása, de nem a vasút rovására. Korszerű közlekedést ma már nem lehet modern vasút nélkül elképzelni. Befejezésül megköszönte a vasúti vezetők, a szakszervezeti és pártszervek együttműködését, eredményes munkáját.

A vita lezárása után az előző áttáda a szót Molnár György titkárnak, a második napirend előadójának, aki a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek javítására, politikai nevelésére, az 1970. június 28-án hozott központi vezetőségi határozat végrehajtásának tapasztalatait ismertette. Az anyag ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.

Magyar-szovjet vasúti együttműködési szerződést írtak alá Moszkvában

Február végén hazaérkezett Moszkvából a dr. Mészáros Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója vezette magyar küldetés, amely a magyar-szovjet műszaki és gazdasági együttműködési munkacsoport 8. ülésén vett részt. A tanácskozáson tárgyaltak a rendező pályaudvarok komplex automatizálásához és a vasúti gurítódombok munkájának gépesítéséhez szükséges berendezések beszerzéséről, valamint a zárhelyi átrakókörcsűrűsítéséről.

jelentő rendszerének kialakításáról — ennek kiépítéséhez a szovjet vasutasoktól kapunk tervezési és műszaki támogatást. A vasutas szakemberek megállapodtak, hogy Budapest-Ferencvárosi rendező pályaudvaron szovjet rendszerű önműködő vágányfékberendezést építenek. A Szovjetunió segítséget nyújt a korábbi ellen védő anyagok és eljárások kidolgozásához is, amelyek növelik a vasúti teherszállítás és hidak élettartamát.

Igazgatói látogatás Hatvanban és Egerben

A hatvani csoporton legutóbb megtartott szabad pártnap előadója Tóth János, a budapesti vasúti igazgatóság vezetője volt. A dolgozók ké-

résének tett eleget, amikor elvállalta a megbízatást.

Az igazgató már az előadás előtti napon megérkezett Hatvanba, s meglátogatta a szolgálati helyeket, felkereste a MÁV-bölcsődét, a tanműhelyt, a vonatátsíni főnökség által szervezett mozdonyvezetői tanfolyamot, s mindenütt elbeszélgetett a gondokról, feladatokról.

Dr. Pásztor Pál, a miskolci vasúti igazgatóság vezetője ugyanakkor Egerben tett látogatást. A Közlekedési Tudományok Egyesület helyi csoportjának felkérésére előadást tartott a vasutas klubban. Ismertette az eger-füzessabonyi vonal építési tervét, azzal kapcsolatban a várost érintő elképzeléseket.

Új profil a famegmunkálás

Túteljesítette tervét a fatelítő tokodi üzeme

Az üzem 24 hold kiterjedésű területét a magas máglyákba rakott fűrészáru és különféle más faanyag csaknem teljesen elfoglalja. S a rakatok hosszú „házsoraik” vasúti vágányok tagolják egyenes „utcáikkal”. Középen a tolópad széles pályája osztja ketté a párhuzamosan futó rakodóvágányok hosszú sorát. A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat tokodi üzemének kiterjedt anyagterét jól áttekinthetjük a központi épület emeletéről. Szilárd István üzemvezető irodájából.

Eredményes évet zártak

— Most a legsürgősebb feladatunk a múlt év végén beérkezett 9000 köbméter import fűrészáru szabványos betárolása, hogy megvédjük a minőségromlástól — mondotta az üzemvezető. Ezért foglalatossodik most a fűrészáru máglyázásával szinte az egész üzem.

Nehéz, de eredményes esztendő áll mögöttünk. Az üzem 1971. évi tervét, amely kétszeri évközi emelés után 58 millió forint termelési érték elérését irányozta elő, 70 millió forinttal teljesítették. A tokodi üzem jelentős összeggel járult hozzá a vállalat nyereségéhez.

— Nem volt könnyű feladatunk, hiszen a hagyományos profil, a fatelítés a korábbiak közel egyharmadára, 16 ezer köbméterre csökkent — mondotta az üzemvezető. — Bár az olajos, a sós és az égésgátló fatelítés ma is jelentős árbevételi forrásunk, vállalatunk irányítása alapján nagyobb figyelmet kellett fordítanunk új feladatainkra.

A telítés mellett tehát Tokodon is fokozott mértékben jelentkezett az új profil: a famegmunkálás. Az egyik legfontosabb gyártási feladata volt az üzemnek 1971-ben a zsuzulópapok készítése az építőipar részére. A múlt évben közel 40 ezer darab zsuzulópapot gyártottak, és mindjárt elvégezték ezek ásványolajos telítését is. Az ilyen



Ébédkielégítés az üzem éttermében (A szerző felvétele)

zsuzulópap nem szív el nedvességet a betonból, és nem ragad hozzá. Nagy mennyiségben készítették, de főként javították a MÁV-nál is használatos rakodólapokat. Bár 24 ezer négyzetméter hajópadló gyártását tervezték, csak 16 ezer négyzetmétert készítettek ebből a termékből, mert többre nem volt igény.

Rendkívüli erőpróba

Az üzem legnagyobb feladatát mégsem a terv teljesítése, illetve túteljesítése jelentette az elmúlt évben, hanem a már említett 9000 köbméter import fűrészáru beérkezése. Rendkívüli erőpróba volt az irányvonatokkal érkezett hatalmas mennyiségű faanyag kirakása. Tokod állomás szintén állandóan 80–120 kocsi tárolt a részükre, mert az üzem fogadóvágányára egyszerre csak 25 kocsi lehetett beállítani. Az árut nem kötegelve rakták vagonba, így minden kocsi kézi erővel kellett kiüríteni. Ráadásul amikor a legtöbb kocsi kellett volna mozgatni, akkor törött el a tolópad föntelgye. Tíz napon át, amíg a hibát kijavították az Északi Járműjavító szerelői, emberi erővel kényserültek a tolópad mozgatására is. A legnagyobb nehézségeken a közelben állomáso-

zó egyik szovjet alakulat katonái segítettek át az üzemet azzal, hogy öt napra „beszálltak” a vagonkirakásba.

Javuló munkakörülmények

Szükség is volt erre, hiszen a korábbi 160-ról a múlt évben már 76-ra csökkent az üzem fizikai dolgozóinak létszáma. A munkakörülmények és a szociális ellátás tekintetében is jelentős javulást értek el. Hárommillió forintért vásárolták az új tolópadot. Egy Diesel-vontatóval, egy autódaruval és egy homlok-villás rakodógéppel gyarapodott az üzem anyagmozgató gépparkja, nagy daruja teljes felújítást nyert. Famegmunkáló kapacitásukat egy nagy teljesítményű ötféles kombinált gyalogbeszerzővel fejlesztették. Teljes tatarozással újították fel az üzem három nagy épületét, a munkásszállót, az éttermet és az irodaházat. A munkásszálló szobáiba és az irodákba új bútorok, szőnyegek, függönyök kerültek. A munkahelyi melegedőket elektromos vízmelegítővel és hűtőszekrényekkel látták el. Az üzem kerítését mintegy 1200 méter hosszban 800 ezer forintos költséggel újították fel.

L. J.

Szatmári J. István

Ketten a műszaki kocsiszolgálattól

AZ ALACSONY BÉREZÉS NEM VONZZA A FIATALOKAT

Szinte lehetetlen a Nyugati pályaudvar hosszú csarnokán éjszéken átvégődni a hét végi forgalomban. A külső V. és VI. vágányoknál már csak egy-két bőrdöntő cipelő vagy táska-kat lóbaló utas siet az induló szerelvényhez. Itt, közvetlen a IV. vágány mellett műhelyek sorakoznak: akkumulátortöltő, villanyszerelő, szerelvényjavító-műhely.

Kora reggel van, a ködös, hideg levegőtől nemigen védi az állandó jövés-menésről nyitva tartott ajtó a szerelvényjavító műhely dolgozóit. De lát ez a kis helyiség inkább félig raktár, s a benne sürgölődő, olajos ruhájú lakatosok igazi munkahelye: a külső vágányokon, a tárolóban vesztelő szerelvények kocsi. Mint ahogy ezt Hornyik Sándor, a 27 éves szerelő is elmondja, akit éppen gyors reggelizése közben találtam a satupadnál.

„Folytasd csak Sanyi”

— Ot éve dolgozom a műszaki kocsiszolgáltatónál, ajtókat, záratokat s egyéb alkatrészeket javítok s ha kell, pótolok a kocsikon. Munkámmal és társaimmal elégedett vagyok, nem panaszkodom, s rámm sem panaszkodnak főnökeim. Ott-honon, feleségem és két kisgyermekem Pilisen van, onnan járok be naponta a Nyugatiba. Fordában dolgozom, bizony, sokszor álmos szemmel lépek le hajnalban a vonatról. És kabulit fejfel térek haza éjszaka. Mégis jó ez a beosztás, mert így a házipítésre is van némi szabad időm.

Vasutas vagyok, s ezt, mondom, nemcsak egyenruhám és kedvezményes jegyem jelenti. Javítottam a kocsikat, szerelvényeket az utazókörzség érdekében. Munkám során sokszor szomorú vélemény alakul ki bennem a minket gyakran alaptalanul bíráló „kedves utas” iránt. Hogy miért?

Pár másodpercre elhallgat, cigarettával kínál, s mikor rágyújt, komoly arccal fújja a füstöt. Nyílik az ajtó, párafelhőbe burkolódzva belép a csoportvezető. Hornyik Sándor feláll, röstelkedve keresi szekerénye kulcsát, de barátságos főnöke tudja, miről van szó; fejével bólint, mintha mondaná: Folytasd, Sanyi.

— Az utasok által okozott károkat én nem forintban becsülöm, ahhoz mások értenek. De helyreigazítani, alkatrészeket pótolni, azt nekem kell. Az a kötelességem. Még ha olyan károk is keletkeztek a kocsikon, amelyek nem a berendezés használatától és kopásától erednek. Nem tudom, minek nevezni azt az utast, aki ablakot tör, tükröt lop, ülést hasít fel, hamutartókat, ruhafogást fesszít le, hogy szórakozzon. En is bejáró vagyok, tudom, mit jelent mindezek hiánya a kulturáltan utazni akaró utasoknak.

Megbecsülik egymást

Arról kérdezem, miért kevés a fiatal a kocsiszolgáltatónál. Válasz helyett fizetési szalagot mutat, s aztán így folytatja: — Látja? Tíznegyvenes órabérem van. Ha a feleségem

nem dolgozna otthon, kétszer is megmondanám a házépítést. A fiatalok közül sokan nem építenek, ez is igaz. De ez az órabérem akkor is kevés, ha enni, ruházkodni akarunk a fizetésből. Tudja, az a nehéz a munkánkban, hogy létszámlhiány miatt tizenkét-tizenhárom ember helyett mindössze heten végezzük az előírt javításokat. Elmenni? Nem, azt nem teszem. Aki a vasútnál nyolc-tíz évet eltölt, az nem könnyen válik meg a kollektívától, mert itt a kollektíva jó. Ismerjük, megbecsüljük egymást.

Órájára néz, arcán látom, nincs több mondanivalója. Már így is fél órát raboltam el tőle, de szemrehányás nélkül búcsúzik:

— Mennem kell. Amit elmondtam, ne úgy írja meg, hogy mindez egy fiatal vasutas panaszkodása. Aztán szívesen látom a házatatánál, mert oda elhívo mindenkit, aki ismer s akivel együtt dolgozom.

Kiállta a próbát

Tizenkét éve dolgozik a műszaki kocsiszolgáltatónál Szabó Jánosné csemői fiatalasszony. Ilyenkor télen albérlésben lakik Cegléden, különben képtelen volna megtenni a tíz kilométeres utat Csemőről Ceglédre, hogy utána vonatra ülve pontos időben érkezzen a műszakközdesre. Nyáron kerék páron közlekedik, de őszől tavaszig nagy a sár és a hó a kövesúton.

— Jó néhány munkatársam nem is tudja: egyedül nevelem

Martonvásári „vakáció”

Martonvásár. Az állomás éppen félúton fekszik Budapest—Kelenföld és Székesfehérvár között. Nyáron — reggelente és esteként — ötpercre nyílik egymást a személyszállító vonatok. De ilyenkor, télen? „Vakációznak” a vasutasok.

— Aztért nem egészen így áll a dolog — mondja Tessely Zoltán állomástnök. — Martonvásár vízvezetelő állomás. Vonatunk szinte mindig van. Ide érkezik a balatoni másút, az M 7-es autópálya második, most épülő sávjához a sok-sok kő, cement. A Mezőgazdasági Kutatóintézet nagy mennyiségű vetőmagot szállít. Általában 800–1000 a leadási kocsi évente, s a feladás sem sokkal kevesebb. Most már a bicikkel és az isztkaszentgyörgyi tisz-el is itt adják fel élő állataikat külföldre.

— Hogyan alakul a személyzet létszáma?

— Az utóbbi évben nem volt hiányunk. A fizetés nem rossz a vasútnál, s a munka sem túleröltető. Így történhetett meg, hogy még a gazdaság tehenészetéből is „sikerrült munkaerőt átszábitani”. Mióta a létszám feltöltődött, szükség esetén ki tudjuk segíteni helyettes váltókezelővel, málházalóval, forgalmi szolgálattevővel a szomszéd állomásokat is. Tárnokot és Kápolnásnyéket.

Martonvásár 30 vasutasa közül 15 a törzsgárda tagja. Kuti Kálmán forgalmazta például három évtizede szolgálat. Verebi György főellenőr a tisztképző levelező tagozatát végzi. Csik József legfőbb érdeme, hogy minden posztra odáallítható: ha kell, váltókezelő vagy éppen állomástnök, de szívesen elmegy más állomásra is bárkit helyettesíteni. A fiatalabbak sem maradnak majd el az idősebbektől...

L. J.

Szatmári J. István

két fiamat már tizenkét éve. Minden télen csak havonta egyszer van együtt a család; amikor a községi MÁV-intézetből hazajön a negyedik kislfiám és a Nagykőrösön tanuló nagy fiamat is magamhoz ölelhetem.

Hogyan is kezdődött? Amikor elváltam, ott maradt Szabónénál a két kicsi kenyer nélkül. Csemőn nemigen volt munkaalkalom. Cegléden sem. Végül hatnapos próbaidőre a Nyugatiba vették fel takarító-nőnek. Már az első napon kiállta a „próbát”, s azóta, a tizenkét év alatt munkájában elérte, hogy mindig a legszorgalmasabb dolgozók között szerepel. Brigádtag, pártbizalmi s a szakszervezetnek is tagja. Mindezt munkaidő előtt vagy után végzi, aztán hazamegy az albérlésbe. Elkeseredett? Soha nem az — mondják róla munkatársai. Elégedett? Igen — mondja Szabó Jánosné. Pedig...

— Aki nem csinálta, el sem képzelem, mit jelent kocsit takarítani. A külső lemosáson kívül mindent kézzel végzünk. S hogy mi mindent kell tisztítani! Munkám során piszkos leszek tetőtől-talpig — mégsem szégyellem, hogy asszony létemre ezt teszem. A piszkot lemosom, tisztába öltözöm, és büszke vagyok, ha Ceglédre utazásom közben éppen abban a fülkében ülök, melyet én takarítottam. Ezt a munkát jobban is megfizethetnék.

— Kevesen vagyunk, évről évre csökken a létszám. Egy-két fiatalon kívül idős emberek dolgoznak itt, talán ha több lenne az órabérem, jönnének és maradnának olyanok is, akik messze vannak még a nyugdíjtól.

Besze Imre

Az ital semmit sem old meg!

Az alkohol élettani és kórélettani hatása az emberi szervezetben

Egészségnevelő célzattal összeállított, ismeretterjesztő anyagot kíván közreadni a Vasútegészségügyi Igazgatóság Felvilágosítási Központja. Az első cikk az alkohol élettani — kórélettani hatásairól ad számot, valamint történelmi távlatban tárgyalja az alkoholféveszt szűles körű elterjedésének körülményeit. A második az alkohol idegrendszert, a harmadik az emésztőrendszert károsító hatását ismerteti, míg a negyedik az egyénnel, a családdal, a társadalommal kapcsolatos szociális-morális hatásokat foglalja össze és vázlatosan ismerteti az alkoholizmus elleni küzdelem lehetséges módjait, eszközeit.

Mikor válik valaki alkoholistává?

A mértéktelen alkoholfogyasztás egyre súlyosabb társadalmi problémává válik. Az emberiség történetében a mértéktelen alkoholfogyasztás szinte állandó jelenség, miután az alkohol a népesség egy korántsem elhanyagolható részének élvezeti szere. Az egy emberre jutó alkoholfogyasztás világszerte ijesztő méreteket öltött. Ez a körülmény már régen felvetette a társadalmi felelősség kérdését, és ezen belül a népegészségügy művelőinek minde napos kötelessége lett az alkoholfogyasztás káros hatásainak szűles körű tudatosítása, hogy megelőzhető legyenek azok a súlyos károsodások, amelyeket az alkohol az élő szervezetben okoz.

Az alkoholhatást az orvostudomány szemszögéből gyógyászati és kórélettani szempontból mérlegelik. A gyógyászatihoz kapcsolódik az élettani és mérgezési jelenségek tisztázása. Viszont a kórélettani már az alkohol okozta ártalmakat és az ezek következtében beállt káros funkciókat vizsgálja. A vizsgálatokat az alkoholistákon végzik. Természetesen felvetődik a kérdés, hogy mikor válik valaki alkoholistává, és alkoholista-e az az egyén, aki egy-egy alkalommal kisebb-nagyobb mennyiségű szeszest italt fogyaszt. A kérdés eldöntése már csak azért is nehéz, miután az egyén nem egyik napról a másikra válik alkoholistává. Mindenesetre az alkoholista a rendszeresen alkoholt fogyasztók népes táborából válasszandó. Az az állapot, amelyben valaki szeszefogyasztás tudatos nem tudja szabályozni családi és társadalmi kapcsolatainak tekintetbevétele nélkül, sőt ezek kárára is fogyasztja az alkoholt, már olyan előrehaladt állapotnak tekinthetjük, amely kimeríti az alkoholizmus kritériumát. Az iszákos, a szenvedély pszichopata az itallal kapcsolatban sem mértékletre, sem önkontrollra nem képes. Az alkoholista közérzete együtt változik a vérében keringő alkohol mennyiségi változásaival, tehát jó vagy rossz közérzete véralkoholszintjének függvénye. Rossz közérzetét csak a szeszestital-fogyasztás — a véralkoholszint emelkedése — szünteti meg. A huzamos ideig tartó szeszélvezés nyomán kóros testi és lelki tünetek mutatkoznak.

Az alkoholfogyasztás állandóságában egyéni és környezeti tényezők egyaránt szerepet játszanak. Az egyéni és környezeti tényezők között szerepelhetnek a családi, társadalmi, munkahelyi konfliktusok áthidalására tett olyan kísérletek, melyekben az alkoholfogyasztás, illetve az alkoholhatás játssza a fő szerepet. Rendszeres megismétlődések esetén az alkoholizálás feltétele reflexként épül be az idegtevékenységbe.

Szervi elváltozások

A gyógyászati szempontra visszatérve, azt mondhatjuk, hogy az alkohol szervezetre kifejtett hatásai közül legfeltűnőbb az idegrendszerre gyakorolt hatás, amely mindenki által észlelhető. Egyéb hatások látszólag alig jelentkeznek. A szervezetben azonban olyan mélyreható elváltozások

fejlődnek ki, amelyek késői kihatásukat tekintve nem fordíthatók vissza, és végül az egész szervezet leromlásához, ezt követően korai halálához vezetnek.

Az alkohol zsírfoldó hatása miatt sejtmembrán, és mint ilyen elsősorban a máj és az idegrendszer sejtjeit mérgezi. Hasonlóképpen károsítja a tápcsatornát és a veséket is, amelyekben felszívódása, illetve kiválasztása történik. Az alkohol gyorsan köti az oxigént, melynek során „elég”. Ez a folyamat főképpen a májban megy végbe. Az alkoholelégzés miatt a sejtekben egyidejűleg oxigénhiány áll elő, és a zsírok elégetésének hatásfoka romlik. Ebben leli magyarázatát az idült alkoholistákban talált kóros zsírlerakódás.

Az idegrendszerben a fehérjekomponenseket és az enzimeket károsítja. Nem elhanyagolható az alkoholizmusnak az átöröklésre kifejtett kedvezőtlen hatása sem, melynek oka a csírasejtek káros oldásában keresendő.

Az idegrendszer kóros működésére nem térünk ki, azonban néhány szervi elváltozást ki kell emelnünk. Már említettük, hogy az alkohol az emésztő- és a kiválasztórendszer szerveiben is elváltozásokat okoz. Egyike ezeknek a gyomor és a légutak nyálkahártyájának gyulladással elváltozása, mely később a sejtek elváltozása miatt a nyálkahártya szöveteinek változását is előidézi. Az anyagcsere-elváltozásra vezethető vissza a májszövet, a szív és az erek falában bekövetkező zsírlerakódás (koleszterinlerakódás) és az ezt

követő meszesedés. A szervek elzsírosodásának egy késői következménye lesz a működés sejtállomány pusztulása, ezt követi azonban a kötőszövet felporodása és a szerv zsugorodása. Ezt főképpen a májban és a vesében észleljük. A szívizomzatot ugyancsak megtámadja az alkohol, mert az erekben lerakódott meszso és a vérellátást csökkenti a koszorúerekben kifejlődött szűkületek révén.

Felvilágosító nevelőmunkával

Az alkoholtartalmú élvezeti szerek fogyasztásának hatása azonban mindig az idegrendszerben a legfeltűnőbb, de emellett az utódok fejlődésére is kihat.

Miután tudományosan tisztázódott a szervezetben bekövetkezett kóros elváltozások sora és az alkohol következtében kialakult kóros működés — azaz a betegség —, az alkoholizmus elleni küzdelem fő eszköze, illetve területe a felvilágosító és nevelőmunka lett. Ennek fontosságát húzza alá az a körülmény is, hogy az alkoholizmus súlyos társadalmi, morális és családi kihatásait, szerepét a büntvényekben, az utódok betegségében, a közlekedési balesetekben minden nap igazolva látjuk. A napi sajtóban közölt, az alkoholfogyasztás miatt bekövetkezett balesetek bizonyítják a hatóságok alkoholfogyasztást korlátozó, illetve tiltó rendelkezéseinek jelentőségét. A forgalomban és az üzemekben bekövetkező balesetek egy jelentős része is az alkoholos vagy post alkoholos („másnapos”) állapotra vezethető vissza. A hatósági ellenőrző vizsgálatok gyors és objektív keresztvizsgálatai lehetőséget — alkoholszonda — szélesebb körben való alkalmazására a tapasztalat szerint kedvező hatással, miután sokakat visszatart az alkohol munkaidőben, illetve munkahelyen történő fogyasztásától.

Dr. Goreczky László

főorvos, egyetemi magántanár

Két baleset tanulságai

A celldömölki rendező-pályaudvaron Molnár Antal kocsirendező bal szeme ráakasztás kísérlet közben megsérült az álló kocsi kapaszkodókérgelyére kötött drótdarabotól. Csak a szerencsés véletlennek és a gyakran eredményesen működő önvédelmi reflexnek tulajdonítható, hogy a kocsirendező nem vesztette el szemvilágát.

Mások hanyagságából

A figyelmes szemlélő számtalan nyitott vasúti kocsin fedezheti fel a különböző méretű rakományrögzítő közbüzhuzalok hosszabb-rövidebb darabjait. Rá gondolni is elég, hogy milyen mértékben veszélyeztetik ezek a tühegyes, lánzszerű, horogszerű drótok a vasutas dolgozók testi épségét.

Amint mások hanyagságából elmulasztották, arra Molnár Antalnak a súlyos sérülés ellenére is volt gondolja. A lógó drótdarabot vérző szemmel is eltávolította. Lelkiismeretes munkájáért, példamutató magatartásáért a szombathelyi igazgatóságra a munkavédelmi és balesetelhárítási értesítőben megdícsérte. Megérdemli, mert ő gondoskodott arról, hogy másokkal ne történjen hasonló vagy súlyosabb baj.

A vasúti kocsi forgalomba helyezése általában minden harmadik, negyedik napon újból és újból megismétlődik.

Nem közömbös tehát, hogy azok a forgalmi és kereskedelmi dolgozók, akik a kocsi ismételt forgalomba helyezését végzik, feladatukat felelősségteljesen és maradéktalanul elvégzik-e.

Primitív emelőcsigával

Fehér Sándor, a Szak- és Szerelőipari Főnökség Magasépítési Építészeti Osztályának dolgozója január 11-én lezuhant Nyíregyházán a Toldi út 24. szám alatt épülő 8 méter magas TBK-épületről. A baleset következtében súlyos gerinc sérülést szenvedett.

A balesetet ezúttal is több dolgozó mulasztása idézte elő. A munkahelyen minden arra illetékes tudomással hosszú idő óta használatban volt egy primitív emelőcsiga, amelyről a baleset után senki sem akarta tudni: ki „alkotta”, hogyan került oda, mikor készült stb. Az alkalmatlan munkaeszközök ráadásul meg nem engedett módon használták, túlterheltek.

A baleset számos tanulságából érdemes néhányat megjegyezni. Január 12-én az időjárás viszonyok még az ország legkeletibb vidékén, Nyíregyházán is lehetővé tették, hogy a magasépítők külső munkálataikat végezzék. Ilyen megfontolásból került sor a TBK-emeletrépitési munkahelyen a kőművesek és segítőik kivonulására. Fehér Sándort szellőzőkémény építéséhez vezényel-

A VASUTAS DOLGOZÓK jól ismerik az ÖTA, a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap hasznosságát és működési elveit. Tudják, hogy a betegség összefüggő esetekben, az ÖTA szabályzata adta lehetőségeken belül közvetlenül segíélyek formájában segíti a rászoruló tagjait. Az ÖTA segíélyei közül egyesek szoros kapcsolatban a betegségi biztosítás szolgálatához, mások kapcsolata lazább, de a vasutas biztosítottak egészségvédelmét szolgálják. Mindezek megfelelnek azoknak az elgondolásoknak, amelyért az alapot létesítették. Az ÖTA fő célkitűzése a vasutas biztosítottak és ezek igénygyújtásának családtagjainak a társadalombiztosítási jogszabályokban biztosított mértékén túlmenő segíélyezése. E segíélyezés mellett az ÖTA gyógyintézetek létesítésének, bővítésének és korszerűsítésének kezdeményezője, támogatója lehet. Ezek az intézmények is a vasutas biztosítottak érdekeit, egészségvédelmét szolgálják.

Az ÖTA célkitűzésének megvalósítását biztosítja, hogy a Vasutasok Szakszervezete vezetői az ÖTA ügykezelési bizottság javaslata alapján határozzanak arról, hogy milyen összegű segíély jár az ÖTA tagjainak, és hol, milyen egészségügyi létesítmények megvalósítását, korszerűsítését támogatja az ÖTA.

A bevételek 1971. évben történt felhasználásáról néhány számadattal mutatjuk be az ÖTA segítségességét.

AZ ELMÚLT ÉVBEN készpénzsegélyek kifizetésére 18,5 millió forintot fordítottak. Ebből a legnagyobb összeget a kórházi ápolás alatti kiegészítő segíély tette ki. Ennek évi összege meghaladja a 8 millió forintot.

Ugyancsak nagy segíélyt kaptak azok a tagok, akik 1971-ben érték el a 180 nap, vagy legalább a 150 nap megszakítás nélküli táppénzes állományt. Ezek részére közel 4 millió forint egyszeri segíélyt fizetett ki az ÖTA.

A tagok és igénygyújtó családtagjainak elhalálozása címén az eltemető részére 5 millió forintot felüli temetési segíélykiegészítést adott az ÖTA.

Az említettekén kívül még számos, a betegségi biztosítás-

sal összefüggő esetben adott segíélyt tagjainak az ÖTA. A közvetlen segíélyek közé tartoznak azok az összegek, amelyeket a különféle gyógyászati segédeszközök térítésekként kellett volna a tagoknak fizetni, de helyettük az ÖTA fizette ki. Ez az összeg 1971-ben több, mint 1 millió forint volt.

JELENTŐS ÖSSZEGET tett ki az a visszatérítés is, amelyet a tagok kérelmére, szociális helyzetükre figyelemmel gyógyterítésként és a 1/2 százalékos ÖTA terhére elismert családtagok körzeti és szakorvosi kezelése, ápolása címén fizetett ki az ÖTA.

Az egyes segíélynek összegszerű megállapítása az ÖTA járulékbévételeinek függvénye. A járulékbévételek emelkedése tette lehetővé egyes segíélyeknek már több ízben történt összegszerű felemelését, új segíélyek bevezetését. A járulékbévételek emelkedése

biztosította azt az összeget, amelyből 1971-ben a kórházi ápolás alatti kiegészítő segíély napi 15–20 forintról 25–30 forintra, a terhességi-gyermekágyi segíélykiegészítést napi 10 forintról 20 forintra, a 180 nap megszakítatlan táppénzes állományban töltött idő után járó egyszeri segíélyt 600 forintról 700 forintra emelték fel, amelyet a tagok nagy megelégedéssel fogadtak.

AZ ÖTA BEVÉTELEI módoltak arra is, hogy 1972 január 1-től az egyszeri segíélyt 700 forintról 1000 forintra felemléjük.

Az egyes segíélyek felemelésével a közvetlenül visszajuttatás aránya emelkedett és ma már a bevételek több, mint 70 százalékát segíélyek címén adja vissza az ÖTA. Ez azt is bizonyítja, hogy a bajbajutottakon mindig kellő időben segít az ÖTA.

Elfelejtették a jelzőt szabadra állítani!

A vonatok pontossága: a vasutasok becsületbeli ügye

Az új év első munkanapján a 2022. számú személyvonaton Hatvanból Szolnokra utaztam. Újzárás állomás bejáratú jelzőjén öt percre feltartóztatták a vonatot. Mivel láttuk, hogy az állomáson semmiféle mozgás nem volt, amíg a jelzőnél ácsorogtunk, a vonatvezető érdeklődött a várakoztatás okáról.

A forgalmi szolgálattevő közölte, hogy a váltókezelői toronyban elfelejtették a bejáratú jelzőt szabadra állítani. Vajon már csakugyan ott tartunk, hogy a személyszállító vonatok késését efféle felelősségek, nemtorodomségek is okozhatják?

Szűcs Ferenc

A szerk. megjegyzése: Egyelőre még nem tudjuk, mit válaszol a budapesti vasútgazgatóság forgalmi osztálya. Azt viszont tapasztalhatjuk, hogy az ilyen jellegű bírói cikkeinkre, észrevételeinkre korábban nem reagált. Volt például lapunkban arról is szó (az 1971. augusztus 16-i számban), hogy Rákospalota-Ujpest forgalmi szolgálattevője összegyűrtte és eldobta a

4447. számú személyvonat menetlevelét, mert a vonatvezető beírta a bejáratú jelzőnél történt 4 perces tartózkodást.

Egy másik esetben, 1971. december 17-én, a csaknem félórával megkésett 702-es Szeged-expressz menetleveléhez csatolt levélben kértünk szíves tájékoztatást mind a budapesti, mind a szegedi igazgatóság forgalmi illetékesétől a késés okáról. Szegedről egy héten belül megkaptuk dr. Susla János forgalmi osztályvezető válaszát, de a budapestiek hallgatnak, mintha mi sem történt volna. Pedig tenni kell, következetesen tenni kell mindnyájunknak valamint annak érdekében, hogy tovább javuljon a személyszállító vonatok menetrendszerűsége, amint azt az ország közvéleménye a vasutasoktól joggal elvárja.

Az említett expresszvonat nagy arányú késésével kapcsolatban azt írják a szegediek: „A 702-es december 17-én az eszményien kedvező időjárási viszonyok ellenére 23 perces késéssel lépett be területünkre Cegléd állomáson, majd 24 perc késéssel érkezett Szegedre. A hozott késés növekedését az idézte elő, hogy az expressz előtt a Városföld állomásról elküldött 760. számú tehervonat Kiskunfélegyházai a menetidejét négy perccel meghosszabbította, s emiatt az expressz fel kellett tartóztatni az egyik térvágásban. A mulasztásban vétkes dolgozókat felelősségre vontuk, a nehezítést Gy. 104 —402/1971. III. szám alatt tárgyaljuk.

Ezek után különösen kíváncsian várjuk az értesítést arról, hogy miként indítanak harcot az indokolatlan késések ellen a budapesti igazgatóság vonalhálózatán.

Már csak azért is, mert a napokban újabb levelet kaptunk szerkesztőségünk, egyik tudósítónktól. Szóva tette, hogy február 17-én, amikor a 702-es expresszen Szegedre utazott, Albertira és Ceglédbercel-Cserő között két térvágásban tartóztatták fel a rangos vonatot. A forgalom helytelen szervezése csaknem negyedórás késést okozott — írja — Ilyenkor megtörténhet, hogy az új további részén, ha minden jól sikerül, a mozdonyvezető a menetidők rövidítésével csökkenteni tudja a késést. Am ezek az esetek számottevően hozzájárulnak a túlzott üzemanyag-fogyasztáshoz, a vasút előirányzott önköltségének tetemes növekedéséhez. Ezért halljuk gyakran, hogy „drágán szállítunk”.

Ehhez képest már csak apróság, de nem kevésbé bosszantotta az utasokat, hogy az említett expresszvonat 10. számú kocsijába elég sokan kaptak helyjegyet. A szerelvénynek azonban ezúttal nem volt 10-es számú kocsija.

Sándornak is nehézséget jelentett volna a láda beemelése, ha erre egyáltalán sor került. De nem kerülhetett sor, mert az amúgyis labilis tákolmány elvesztette egyensúlyát, és Fehér Sándort az állványval együtt lesodorta a tetőről.

Sorozatós mulasztások

Varga Sándor kőműves-csoportvezető szerint a csigaállványt nem is kellett volna használni a néhány vödör habarchoz. A többi vezetővel együtt azonban ő is alkalmasnak tartotta az állványt, mert hónapok óta mindig azon dolgoztak. Miért éppen most hagyták volna figyelmen kívül a segédmunkások a munkájuk könnyítésére készült eszközt?

Polytathatnánk a szervezetlenség, a rendszertelenség sorozatát azzal, hogy a műszaki felügyelő az építészvezető tudta nélkül rendelte be a művezetőt, hogy a csoportvezető kőműves a ráruházott feladatot és felelősséget továbbadta, hogy a csigaállvány előírt időszakos ellenőrzését mindenki elmulasztotta, hogy a leesés veszélye elleni védelem elhárítására senki sem gondolt stb.

A munkahelyi felügyeletet a szakmai és biztonságtechnikai szükséglet határozza meg. A rend felborításának, a felügyelet megszüntetésének nem csupán műszaki kivitelezés és minőség tekintetében vannak súlyos következményei, hanem a dolgozók testi épségét is veszély fenyegeti.

Hegedűs Károly

Nőnap kiadvány

A nemzetközi nőnap alapfogalata a békeért, a szabadságért, az emberi jogokért és a társadalmi haladásért folytatott küzdelemben született. Március 8. minden évben a világ asszonyainak erőteljes akaratnyilvánulása, a szolidaritás további mélyítése. Ennek legfrissebb eredménye Angela Davis ideiglenes szabadon bocsátása. Ezt a harcot folytatni kell, hisz Angela még nem szabad. Az emberi jogok védelméért, a fajgyűlölet megszüntetéséért még hosszú ideig hallatni kell szavunkat.

A nőnap a szocialista társadalomban is megőrizte harcos, politikai jellegét. Újra és újra harcot hirdert az elavult társadalmi szokások, a női egyenjogúság kiteljesedését gátló szemlélet ellen. Ezeket az évezredek hagyományait nem lehet egyetlen esztendő, de még negyedszázad alatt sem maradéktalanul leküzdölni.

Március 8. a számvetések napja is. Az ez évi számvetési tartalmában minden eddigig felülmúl. Az MSZMP KB 1970. évi határozata óta a nők életkörülményeinek javítása közügygá vált, társadalmi rangra emelkedett. A nők érdekében végzett munka a mozgalmi élet és állami szervek napi tevékenységének részévé vált.

Nődolgozónak érzik és hálásak a társadalom gondoskodásáért, amely legutóbb a családi pótlék emelésében, illetve kiterjesztésében jutott kifejezésre. Jelentős előrelépés a szocialista bérezés — még nem teljes, de máris érzékelhető — érvényesülése, az, hogy már található néhány szolgálati helyen vasúti munkáját jól értő, és hivatásának tekintő női vezető. Számos kisebb, a nők munkahelyi közérzetét és hangulatát kedvezően befolyásoló eredményről lehetne beszámolni. Az is igaz, hogy ezek nem oldották meg távolról sem a nők problémáit, az a jövő feladata. De ezek a ma még kicsinek tűnő eredmények a hónapok munkája során egyre inkább növekednek, míg végül eljutnak a céljig.

Ennek a célnak az eléréséhez együttes, jól összehangolt, tennivaló szándékra van szükség. Ha ezt sikerül valóra váltani, akkor nődolgozónak minden napját áthatja a társadalom, a dolgozó társak megbecsülése, tisztelése. S a munkás hétköznapi ünneppé szépülnek.

Altatom a gyermekem

Altatom a gyermekem
S vajon te is alszol-e, kis Ferdeszemű csecsemő?
Testednek vajon jut-e tápláló anyatej,
S minden, ami kell? vagy
Bölcsőd mellett ki-beugró puská forog?
S álmaidból is a háború üvöltő hangja ébreszt?
S így dajkád altató hangja megsemmisül melletted...

Halj meg, háborúk istene, hogy
E kis Ferdeszemű csecsemőnek anyai vér helyett
Anyatej jusson, s álmaiban vonuló ellenséget lásson!
Hisz hogyan élhet így a Ferdeszemű csecsemő?
Gyermekként vadírvig helyett vadszilánkot szedjen?!
Mert a többi őseik nyelték el?!

A percekben is az évet látom,
S hány percen kell még a vadszárkányok hőhékezést
lesni? —

A fejüket talán típró robot irányítja
Es csak a vért kívánja?

Nem, nem! Halál, ne engedd, hogy bárki felhasználja
nevedet,

Te csak maradj a természetesség mellett.
S ti, vietnami gyerekek aludjatok, s
Békére virradjatok!

Alszik a gyermekem
S vajon, te is alszol-e, kis Ferdeszemű csecsemő?
Vass Endréné

A MEGBECSÜLÉST NEMCSAK A NŐNAPI VIRÁG JELKÉPEZI

Eredmények és gondok Miskolc-Tiszai pályaudvar nőmozgalmában

Miskolc-Tiszai pályaudvar kétezer dolgozója közül minden negyedik: nő. A leányok, asszonyok megtalálhatóak szinte valamennyi beosztásban, s igen elismerésre méltóan dolgoznak. Az önként vállalt társadalmi munkából is példamutatóan kivesszük részüket. Sokatmondó adat, hogy a szakszervezeti bizottság 670 aktívtagjának egynegyede a gyengébb nemhez tartozik, s a hat műhelybizottság közül kettőben nő tölti be a titkári posztot. A bizalmi tisztséget viselő nők száma 37. Bizalmi-helyettesként ugyancsak negyven nő tevékenykedik. Az állomás szocialista brigádjai között tizenöt női brigád található, ezekbe 132 leány vagy asszony tartozik. A szakszervezeti politikai iskolának Miskolc-Tiszai pályaudvaron 210 hallgatója van, ebből 132 nő. Jórészt aktivitásuknak köszönhető, hogy a megjelenés folyamatosan 100 százalékos.

Pótolják a mulasztásokat

Elmondhatjuk, hogy a nők megbecsülését nálunk már nem egyszerűen a március 8-a alkalmából ányújtott virágzáll jelképezi — jegyzi meg a fenti adatokkal kapcsolatban Híznyik Jánosné, a nőbizottság vezetője. — Az egyenjogúság érvényesítésére irányuló törvények mind jobban kiállják a gyakorlat próbáját, s évről évre mind több eredmény bizonyítja a nemzetközi nőmozgalom által kitűzött célok elérését.

Híznyikné ezután elmondta, hogy az elmúlt évben tovább gyarapodott a vezető és irányító munkakörökben foglalkoztatott nők száma. Azonkívül, hogy már régebben asszony tölti be a pénztárfőnöki tisztséget, találmunka nő az ügyeletes tisztek, forgalmi szolgálattevők, a különböző munkahelyek csoportvezetői között. Az utóbbi időben nyolcra növekedett a vonatvezetői munkakört betöltő leányok, asszonyok létszáma, három nő pedig már vizsgáló főkezelőként bizonyítja, hogy képesek helyettesíteni a régebben mindig férfimunkának minősített beosztásban is.

— Az elmúlt esztendőben, az időközben megjelent párt- és kormányhatározatok nyomán, sok-sok év mulasztását pótolta állomásunk vezetősége a helyi pártbizottság, szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet támogatásával — jelenti ki határozottan a nőbizottság vezetője. — A kocsiműszaknál és a vonatkíséretnél dolgozó nők tavaly öltözöt és mosdót kaptak, a laktanyákban is javultak a nők elszállásolásának körülményei, s ráadásul ez a folyamat még nem is fejeződött be. A hat és fél millió forintos beruházással épülő

szociális létesítmény további javulást fog hozni.

Híznyik Jánosné ezután is sorolja a megbecsülési tényezőket: — Állomásunk leányai, asszonyai az elmúlt évben két kormánykitüntést, három vezérigazgatói dicséretet, 13 kiváló dolgozó kitüntetést kaptak, s az idén már ismét van egy kiváló vasutas kitüntetésben részesített női brigádvezetőnk. Ezenkívül elég sok nő — főként egyedülálló és többgyermekes édesanya — pénzjutalomban, fizetésesrelésben részesült. A legjobban részoruló, gyermeket nevelő, illetve családot eltartó nők közül tavaly tizenötöt sikerült szolgálati lakáshoz juttatni...

Ahogy ők látják...

A beszélgetésbe egymás után kapcsolódnak be azok, akik a legilletékesebbek véleményét mondani a nők megbecsüléséről. Bárdos Aladárné jegyzik fel — aki 1951 óta vasutas, s a személyvonatos műhelybizottság egyik tagja — a következőket mondja:

— Sokfelé járunk az országban, de lépten-nyomon azt tapasztaljuk, hogy Miskolc-Tiszai pályaudvar és a miskolci vasútigazgatóság példát mutat más szolgálati helyeknek, igazgatóságoknak is. Ezzel függ össze, hogy nálunk az utánpótlás folyamatos, tervszerű: évente kétszer 30 fős tanfolyamon képeznek ki újabb és újabb nőket jegyzővizsgálónak...

Juhász Julianna szintén kalandozó és a KISZ-vezetőség tagja. Bárdosné szavaihoz kapcsolódva megemlíti, hogy egy női szállásra nagyon nagy szükség volna, mivel a vonatkísérők többsége vidékről jár be. A haza- és visszautazásra fordított idők alaposan megtoldják a havi 300 óras szolgálatot. Aki inkább az albertet választja, kénytelen 400 — 500 forintot fizetni a lakbérért.

Kovács Tiborné főtiszt, külső forgalmi szolgálattevő nem panaszkodik.

— Szolgálati főnőiségünk igyekszik minden személyes

gondunkon segíteni — mondja. — Ha például nekem kell a bölcsődébe menni a gyerekért, mert a férjem, aki a TBFF-nél dolgozik, kiküldetésben van, a szolgálat letelte előtt leváltót kapok. Ezért sem én, sem Bazsó Sándorné kolléganőm, nem vettük igénybe a gyermekgondozási szabadságot. Igaz, összefügg ez a hivatás szeretetével és a keresettel is. Ha dolgozunk, havonta több mint kétezer forintot viszünk haza...

Jekkel Emilné irodakezelő, műhelybizottsági nöfelelős az adminisztratív munkában helytálló nő érdemeit méltatja. Az irodák zsúfoltak, s a nehezségek leküzdését csak a jó közösségi szellem teszi lehetővé.

— Sajnos, előfordul még az a hiba, hogy az elismerést nem mindig azok kapják, akik megérdemlik, hanem akik „befolyásosabb” pártfogókkal rendelkeznek — vélekedik Jekkelné, de ismeri az „ellen-szert” is: — A jövőben ez mindjobban megszűnik, ha a nők még többben és még határozottabban részt vesznek a közös ügyek intézésében...

Ez a véleménye Hamar Emilnének, a bérszámfejtők helyettes csoportvezetőjének is, valamint Székely Tibornénak, aki 21 évvel ezelőtt végzte el a MÁV tisztképzőt. Rangja: főintéző. Beosztása: utánfizetési csoportvezető. Társadalmi tisztsége: a kereskedelmi szakszolgálat műhelybizottsági titkára. Két kisgyermekével tizennégy évvel ezelőtt maradt özvegyen, s becsülettel felnevelte őket.

— A párt és a kormány határozatait, intézkedéseit óta lényegesen javult a nők helyzete — mondja. — De az addig eltelet több mint húsz év alatt soha nem éreztem, hogy bárki igyekezett volna segíteni előrehaladásomat. Egyedül a helytállás biztosította az érvényesülést. Tavaly vezérigazgatói elismerésben részesültem, és — mint egyedülálló nő — ötszáz forintot is kaptam. Sok minden megváltozott és változik ezután is. Tisztultabb légkörben, jogos megbecsülés közepette könnyebb dolgozni, még akkor is, ha közben a feladatok tovább növekednek...

Tiszteleg, hozzáértés

S így sorban mondják el érzéseiket, gondolataikat a csoporton többi asszonyai is. Berta Sándorné az üzemi konyhán dolgozó nők nevében számol be arról az elismerésről, amit a konyha vendéglőnyvébe vagy a brigádnaplóba jegyeznek be az ott érkező vasutasok. Közben elárulja a „titkot”: hogyan lehet az öt éve megszábot 5 fo-

rint 60 filléres anyagnormából a mai körülmények között, bőséges és ízletes ebédeket előállítani, és a 600 személyesre méretezett konyhán napi 900 személyre főzni, változatosan létszámmal felszolgálni. A titok nyitja nem más, mint a konyhán dolgozó nők lelkiismeretes, hozzáértő és áldozatos munkája. És nincs ez másként — amint az 1945 óta vasutas Varga Istvánné mondja — a kocsitakarító részleg nyolc női szocialista brigádjában sem.

— Több mint száz nő tisztítja, mossa az érkező és induló szerelvényeket, hogy az utasok elégedettek legyenek, s lassák: a vasúti korszerűsítésével párhuzamosan meg tudjuk teremteni a kulturált utazás feltételeit...

Csak hát a 6 forint 50 filléres órabér ezen a nehéz, fárasztó munkahelyen még most sem ritka, sok a megbetegedés, és jó lenne bevezetni a szabad szombatokat — mint a vonatási műszakoknál — a munkaidő hétközi „rádolgozása” nélkül.

De ezek már az elkövetkező időszak feladatai...

Kovács József

Bizalmi-posztton



Madarász Jánosné anyag-és leltárkezelő Szeged állomáson. Húsz évvel ezelőtt, amikor odakerült, egyszerűen Erzsike volt. Lassan-lassan Erzsike néni lesz, de a régi szerénysége, természetessége bizonyára megmarad örökre.

Kezdetben a tánc csoportban tűnt fel. Hívták őt is, hogy segítsen kulturális életet teremteni az embereknek. Később a színjátszó csoport tagja lett, majd szótörténetek és énekmarok. Legnagyobb sikerét népdalokkal, nótákkal aratta.

Ezután a szorosán vett politikai munka került előtérbe: 1956-ban megválasztották szakszervezeti bizalmiának, s azóta közmegegyezésre intézi a hozzáforduló ügyes-bajos dolgait. Kérvényeket fogalmaz, telefonál, tanácsot ad, felvilágosítást kér. Kedves szava, türelme, mosolya soha nem fogy el. Ha valamit magára vállal, környezetének tagjait a biztonság érzete tölti el, s ilyenkor az emberek nyugodtan azt mondják: — Erzsike ezt is elintézi.

A bizalmi munkán kívül van egyéb tevékenysége is, hiszen évek óta a szakszervezet társadalombiztosítási tanácsánál választott tagja. „Mellékesen” beteglátogatási felelős, és ő ezt a megbízást is lelkiismeretesen végzi. Sem ezért, sem szakmai munkájáért soha nem vár elismerést. Csak a feladat „kiosztásakor” található elől, illetve elvégzésében az élen, de a jutalmazásnál mindig hátrul van.

A nemzetközi nőnapon őt is szeretettel, megbecsüléssel köszöntik Szeged állomás dolgozói, és hálásak önzetlen fáradozásáért, értékű végzett sokévi tevékenységéért.

Dr. Bánfalvy Gyula

Tavaly 1284 nő kapott béremelést

Az Utasellátó Vállalatnál nagyra értékelik a nők helytállását

Az Utasellátó Vállalatnál a nők és férfiak aránya 64,6 százalék a nők javára. Már ez is mutatja, hogy különös gondot fordít a vállalat a nők helyzetével foglalkozni. Annál is inkább, mivel a családi munkamegosztás, a gyerekevelés problémája, a terhek viselése legtöbb helyen a nők vállára nehezedik. Egy édesanya helyzete még akkor is nehezebb a férfi dolgozóknál, ha a családban közös a terhek viselése, ha a férj segít a háztartási munkában. Ma már a munkahelyeken is sokat tehetnek a nők érdekében, elsősorban azzal, hogy képzettségük, rátermettségük és végzett munkájuk alapján ítéljük meg a nőket.

Utastítás írja elő

Vállalatunknál a párt- és kormányhatározat szellemében már 1971-ben számos intézkedés született. Az állami intézkedésektől függetlenül végrehajtott bérrendezésnél például 1284 nő kapott béremelést. Vállalati utastítási írja elő, hogy a gyermekgondozási szabadságról visszatérő nő kereseti szintje az azonos munkakörben foglalkoztatottak kereseti szintjére emelkedjen. Határozat született arra is,

hogy a káderfejlesztési tervben a nők által betöltött vezetői munkakörök arányát az elkövetkezendő időszakban javítani kell. Az elmúlt év második felében a számviteli területén két női dolgozó kapott osztályvezetői megbízást. Az állami oktatásban a nők aránya 59,3, a szakmai oktatásban 61,3 százalék.

Az utánpótlásnál is ügyelünk a megfelelő arányokra. A szakácstanulók 40 százaléka fiú, 60 százaléka leány. A cukrásztanulóknál még jobb az arány.

Helyes törekvések

Intézkedési tervünknek megfelelően 1971. július 1-től a családok anyák és egyedülálló nők gyermekei részére melegkonyhás üzemeinkben önköltséges étkezést biztosítottunk.

Határozataink között szerepel továbbá az éjszakai műszakban dolgozó többgyermekes anyák körülményeinek javítása, sőt, a nők egészségügyi szükségleteinek biztosítása, a többgyermekes anyák évenkénti szociális támogatása. 1971-ben 78 egyedülálló és 62 többgyermekes anyának 50 500 forintot fizettünk ki.

Pokozott gépesítéssel kívánjuk mentesíteni női dolgozóin-

kat a nehéz fizikai munkától. Ez a törekvés megtalálható a vállalat IV. ötéves tervének gazdaságpolitikai célkitűzéseiben.

A nőkre lehet számítani

Hogy vállalatunknál a nőkre lehet számítani, megállják helyüket a gazdasági és a politikai vezetésben, azt az alábbi példák is bizonyítják. A szocialista brigádmozgalmában részt vevő 193 brigádból 116 brigádvezető, az 1672 brigádtagból 1149 a nő. A vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozásán is két női brigádvezetőnk vett részt küldöttként.

A vállalati szakszervezeti bizottság 15 tagú, ebből 5 nő. A szakszervezeti tanács 55 tagjából 21, a 14 szb-titkár közül 6, az összes választott szakszervezeti tisztségviselőből — 589 főből — 379 nő.

A vállalati gazdasági és mozgalmi vezetői nagyra értékelik a nők helytállását, s a rátermetteket bátran állítják vezető beosztásba. A jutalmazásoknál, kitüntetésekénél is megtalálhatóak a munkában élenjáró nők.

Dr. Juhász Józsefné
nöfelelős

Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékból vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

Fiatalok vetélkedője

DEBRECEN—SZOMBATHELY 1:1

Debrecen állomás nagy oktatótermében rendezték meg a helyi és a szombathelyi vasutasfiatalok szellemi vetélkedőjét. A múlt év elején Szombathelyen lebonyolított forduló a debreceni csomópont ifjúsági csapata nyerte — kevés pontkülönbséggel —, s ez a tény alapos felkészülésre serkentette a dunántúli versenyzőket.

Nem hiába, mert Debrecenben csakugyan a szombathelyiek szerezték meg az elsőséget, az ötlet elkísérő számos szurkoló nagy-nagy örömmel. Igaz, a debreceniek táborát a helybéli Finomkötöttárugyár és a Mezőgépjavitó Vállalat KISZ-fiatalszervezete erősítette. Így a versenyzőkön kívül mintegy 300 ifjú érdeklődő izgulta végig a vetélkedő eseményeit.

A zsűri elnöki tisztét Fehér László, a vasúti főosztály KISZ-titkára töltötte be, jártékvezető pedig Bartha Tamás, a debreceni MÁV üzemi KISZ-

végrehajtóbizottság tagja volt. A versenyzők először is „totószelevény” kiállításával „melegítették be”. Tizenhárom plusz egy találatot azok érthettek el, akik a legjobban ismerték a két város nevezetességeit, évfordulóit és az egyéb, műszaki, gazdasági, ifjúságpolitikai témákat. Ezután 9 különböző témakörből 10—10 kérdéscsoport alapján összeállított feladatok következtek. A kérdések kihúzását után csak néhány perces gondolkodási idő állt a játékosok rendelkezésére. Az időszaki bel- és külpolitikai kérdések körében a hallgatóság főképpen az ifjúsági törvénnyel kapcsolatos válaszokat figyelte élénk érdeklődéssel. A résztvevők természetesen nagy jártasságról adtak bizonyítékot az irodalom, a művészet, a sport, az ABEO és a MÁV kollektív szerződés vonatkozásában fontos tudnivalók számmonkérésénél is.

Volosinovszki János

Meghalt Bata Ferenc

Bata Ferenc, a szombathelyi járműjavító üzem igazgatója, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja hosszas betegség után elhunyt. Alig 52 éves volt...

A Kecskeméti született, szegényparaszt, illetve földmunkás családból származott Bata Ferenc néhány évig a Diósgyőri Vasgyári munkása volt, majd 1948-ban került a szolnoki járműjavítóba esztergályosnak. 1952-ben ugyanott függetlenített üb-elnök lett. Mielőtt 1961-ben kinevezték a szombathelyi járműjavító igazgatójává, dolgozott a szakszervezet központjában is, a termelési osztály vezetőjeként. Mindentől és mindenkort szerényesség, szorgalom, élénk tudásvágy, az új iránti fogékonyság jellemezte. Sokat tanult, és következetesen munkálkodott embertársai, a közösség érdekében.

MÁRCIUS 15

A SZABADSÁG HAJNALÁNAK SZIMBÓLUMA

124 évvel ezelőtt, 1848. március 15-én történelmünknek olyan napjai kezdődtek, amelyekre mindig büszkék lehetünk. A népek elnyomói félelemmel és szorongással tekintettek felénk. Azok pedig, akik a szabadságról küzdöttek, a világ minden tájáról büszkeséggel és reménykedéssel figyelték harcunkat. Megtanulták becsülni a magyar nevet, amely akkor egyet jelentett a szabadság harcosával.

1848-ban a magyar szabadságharcok százados történetében első ízben léptek fel demokratikus népi erők önálló tényezőkként, gyakorolták sokszor döntő befolyást az események menetére, hirdettek önálló programot a napirenden levő kérdések radikális megoldását követelve. 1848-ban a szabadságharcok történetében első ízben vált a küzdelem a magyar függetlenségért egy nagy európai demokratikus mozgalom szerves részévé, az európai forradalom láncszemévé.

27 éve, hogy szabadon ünnepelehetjük a szabadság hajnalának szimbólumát, március 15-ét. Minden év március 15-én büszké örömmel emlékezünk a szabadságharc születésének napjára. Köszöntjük most is a 124 év előtti hőseket, a márciusi ifjakat és köszöntjük azokat, akik elhozták nekünk az első szabad márciust.

De március 15-e nemcsak a győzelmet, hanem a bukást is jelképezi, amelynek tanulsággal kitörőveltelten nyomot hagytak népünk történelmében. 1848 a népek tavasza volt, hajtásait azonban az évszázados európai reakció dermesztő hidege megfagyasztotta. De 1945-ben ismét feltámadt a tavasz és melegét most már elpusztíthatatlan forrás, a szocializmus országa táplálja. Ez a biztosítéka annak, hogy soha többé nem lehet eltemetni a mi népünk tavaszát.

Hírek

— Gyógyfürdő. Ismét üzemel Mezőkövesden a szakszervezeti kezdeményezésre 1957-ben épített, majd tavaly 6 millió forintos költséggel korszerűsített Zsóri fürdő. A 34—38 fokos, kén-, só- és szulfidforrású, alkalmas reumatikus bántalmak gyógyítására. Az egy-egy kúráshoz beutaltak kitűnő ellátásban részesülnek.

— Újító brigád. A debreceni járműjavítóban a Váczi Mihály által vezetett, tmk-üzemlakatos szocialista brigád mind a nyolc tagja újító. Tavaly nyolc javaslat kidolgozását vállalták, ezzel szemben 21 újítást nyújtottak be. Mind a 21 javaslatot elfogadták, és be is vezették. A negyedikmillió népgazdasági eredményért 17 000 forint újítási díjat kaptak a brigád tagjai.

— Komplexszerződés. Eger és Eger-Tihamer állomás dolgozó taly komplex brigádszerződést kötöttek a 4. számú Volánal. Az értékelés kimagasló eredményekről tanúskodik. Az egy kocsi jutó kirakási idő az 1970. évi 9 órától 8,8 órára csökkent, s tolatások alkalmával sem keletkezett árusérülés, pedig a kezelt kocsi száma csaknem ezerrel emelkedett.

— Téli kert a váróteremben. Mezőzombor állomás 17 tagú szocialista brigádja megteremtette a kulturált utazás alapvető feltételeit. A legutóbbi állomásvizsga tanúsága szerint: az ott látható rend és tisztaság példaképpé szolgált minden szolgálati hely számára. A váróteremben pálmák és más dísznövények, az asztalok hamutálca, a hivatali helyiségekben faliszőnyegek, salát készítő faragványok, faháncs-szöttek láthatók.

Halálozások

Dr. Vajda Gyula orvos-főtanácsos, a MÁV Kórház rendelőintézet szaktáborvezetője 1972. február 4-én bekövetkezett halála is mély megrendülést okozott a vasutasok körében. A nagy tudású szakember, mint az orvosudományok kandidátusa, huszonegy évvel ezelőtt lépett a MÁV Kórház szolgálatába, és soha nem lankadó hivatásslátással végezte gyógyító munkáját. Ezért, és önkéntes társadalmi tevékenységében is példát mutató helytállásáért kapott Erdemes orvos kitüntetését.

64 éves korában váratlanul elhunyt Katona Mihály, a BVSC egykori bírója, a Vasutasok Szakszervezetének dolgozója. Az aktív sportolás abbahagyása után hosszú évekig dolgozott a Bp. Lokomotív, illetve a BVSC Szőnyi úti sporttelepén. 1958 óta szakszervezetünk központjában központi fűtő volt. A szerény, csendes, szolgálatkész Miska bácsit mindenki szerette.

ÁPRILISTÓL NOVEMBERIG:

A második ki mit tud

146 000 forint jutalom a legjobbaknak

Tekintettel a nagy érdeklődésre: a budapesti vasúti igazgatóság az idén is megrendezi a szakmai ki mit tud vetélkedőt. Valószínűleg látszik, hogy a második vetélkedőre még többen neveznek, mint az előbbire. Az igazgatóság illetékesei úgy döntöttek, hogy most is öt szakágban versenyeznek majd a résztvevők, de a kérdéseket szigorították. A vetélkedő április 6-án kezdődik, és november 6-án fejeződik be. A rendező bizottság tájékoztatása szerint a selejtezőket június 21-ig tartják.

Szeptember a negyeddöntők, október az elődöntők hónapja lesz. A döntő küzdelemre a Nagy Októberi Szocialista Forradalom előestéjén kerül sor. Az igazgatóság a versenyzők díjazására 146 000 forintot irányzott elő. Ezenkívül a döntő legjobbjait külön jutalomban részesítik. A jelentkezés feltételeit tartalmazó tájékoztatást a rendezőség megküldte valamennyi szolgálati főnökségnek, s kívánságra azt az érdeklődők rendelkezésére bocsátják.

Séra Sándor

Nyugdíjasok búcsúztatása az Utasellátónál

Az Utasellátó Vállalat több mint száz nyugdíjba vonult dolgozóját búcsúztatták február 16-án, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az ünnepségen Kovács László, a vállalati szakszervezeti tanács titkára mondott megnyitót, majd dr. Gróf József személyzeti igazgató méltatta a phénőre terők érdemét, sok-sok éves helytállását. S a szavaknak, az erkölcsi

elismerésnek nagyobb nyomtatékot adott, hogy a vállalat vezetősége 63 000 forint jutalmat osztott ki az ünnepek között. Hátrán megkapták a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetését, négyen miniszteri dicsőreben részesültek, 19 nyugdíjast a vállalat kiváló dolgozója címmel tüntettek ki, harminchárman pedig a főigazgató dicsőretekét érdemelték ki.

A bátrak sportja — felsőfokon

A ferencvárosi vontatási főnökségen dolgozik Kovács József esztergályos, az 1971. évi éjtőernyős bajnok. Amikor azt kérdezzem tőle: mi vitte rá, hogy ennek az igazán nem mindennapi szenvedélyének a bátrak sportjának éljen, mosolyogva válaszolja:

— Minden kamaszodó fiúnak van valami titkos vágya. Valami, amiben több lehet, amiben kiemelkedhet, s bizonyíthatja: különb másoknál. Kezdetben tehát engem is a hiúság vezérelt — még ipari tanuló koromban, alig 16 évesen —, az éjtőernyőhöz, később aztán egyszerűen nem tudtam abbahagyni. Eredményt először csoportos célbaugrásban, az 1960-as Budapest-bajnokságon értem el, de ekkor még inkább a szerencse segített, semmint a tudásom. Csak három esztendővel később született egyéni rekordom, s ugyancsak abban az évben hetedik lettem az országos bajnokságon.

A katonaság letöltése után, 1967-től kerültem az éjtőernyőbe, s ettől kezdve a páratlan esztendőket mindig sikert hoztak: 1967-ben az országos bajnokságon negyedik lettem az egyéni kategóriában, 1969-ben az egyéniben abszolút másodikként végeztem, és tavaly végre az összetettben első, azaz országos bajnok voltam.

Az összetett pontozás annyit jelent, hogy a versenyzők az éjtőernyőzés valamennyi válfajában elért eredményeiket figyelembe veszik. Kovács József azonban főként a stílusgrásért lelkesedik, ami az éjtőernyőzés magasiskolája: az ugró 1000 méteres magasságon „lép ki” a repülőgépből, majd esés közben kötelező és szabadon választott gyakorlatokat mutat be a levegőben. A „mutatóványt” a bírák a földről távcsővel figyelik. A versenyző csak a szigorúan időhöz kötött „akrobatikus” feladatok elvégzése után nyithat ernyőt.

— Öszintén: soha nem félt. — Általában nem, de az sem lenne igaz, hogy soha. Előfordult például, hogy összevisszabancolódtak az ernyőm zsinórjai, és hajszára akkor nyitottam, amikor még éppen hogy nem volt késő... De ennek ellenére, korántsem olyan veszélyes ez a sport, mint sokan hiszik. Igazolással csak annyit: 1938 óta mindössze 24 halálos baleset történt, holott minden évben 10—15 ezer az ugrások száma. Állítom, hogy ma gépkocsit vezetni sokkal nagyobb rizikó.

— Össze tudja-e egyeztetni ezt a sok időt elrabló kedvtel-

lését munkájával, magánéletével?

— Nagyon nehezen. A tavasztól őszig tartó „szezonban” otthon alig látunk. (Kovács József tanult is a gimnázium négy évi anyagát rövidített úton, két esztendő alatt akarja elsajátítani, illetve fele időn belül kíván érettségizni. Az első osztály vizsgáit már sikerrel letette.) Feltehetően egyébként nagyon megértők: minden segítséget megadnak, hogy a felkészüléshez szükséges szabad időt biztosítsák számomra. Ez azonban tőlem is áldozatot követel: a szakmában és a fizetésben messze elmaradtam a korosztályomtól, a sok sportszabadság miatt. S természetesen a feleségem sem

rajong, hogy éjtőernyőzőm: feltá a balesetektől és sokkal több együtt töltött szabad időt igényelne, jogosan. De tudja, olyan szenvedély ez, amit, ha valaki egyszer „belekóstol”, minden hátrány ellenére sem lehet abbahagyni.

— Mi az, amit nagyon szeretne elérni?

— Magamnak és az éjtőernyős világ bajnokjainak, világbajnoki dobogót! Az idén nyáron Amerikában tartják az éjtőernyős világbajnokságot, s bátran állíthatom, hogy egy kis szerencsével — mert ehhez a sporthoz sem elég egyedül a tudás! — esélyesek vagyunk a jó helyezésre.

L. Simon Zsuzsa

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Bp. VIII., Mosonyi utca 2 szoba komfortos, gázfűtésű MÁV lakásomat Budapest belterületén levő 2 szoba félkomfortos, vagy egy-, illetve másfél-szobás komfortos tanács lakására, értékükönbözött nélkül. Erdéklődni lehet: dr. Sárol István, 19-21-es üzemi telefonon.

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos Nagytűt állomás mellett levő kertés, MÁV-lakásomat budapesti hasonlóra. Erdéklődni: Bp. Józsefváros 63-60, vagy 137-329 telefonon, 10-14 óra között Pataki Lajosné.

— Pécsi egy szoba, fűdéses, összkomfortos főböréti lakásom elcserélném hasonló pesti lakásért. Üv. Sára Jánosné, Pécs III., Alkotmány utca 3. I. em. 6. Erdéklődni leveleiben lehet.

— Elcserélném Bp. VIII., Kerepesi út 5. sz. III. emeleti 3 szobás lakásomat Budapestben lakó tényleges MÁV-dolgozóval, hasonló nagyságú I. emeleti vagy lítes házban levő lakásért megegyezésel. Számításhoz jöhet 1 vagy 2 szoba összkomfortos, I. emeleti vagy lítes tanács kezeltében levő lakás is. Erdéklődni lehet: a 422-771 telefonon, 15 óra után.

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos, Gyáli út MÁV-lakásomat egy- vagy másfél szobás összkomfortos tanácsra. Erdéklődni lehet: 331-312 vagy 54-12-es telefonon, 6-tól 22 óráig.

— Makói I. emeleti 3 szoba félkomfortos MÁV-lakásomat elcserélném 1 szobás hasonlóra az ország bármely részén, egészségügyi okok miatt lehetőleg hegyes vidékre. Cím: Tóth József, Makó, Csokonai utca 22. Erdéklődni leveleiben lehet.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő és szerkesztő bizottság főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vini Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 61.
Telefon: városi: 328-672, üzemi: 19-77.
Kiadja és terjeszt:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-619.
Levél cím: Bp. 70 Pf. 62.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekk számlaszámunk:
MNB 215-11 659
Számla Lapnyomda

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Halmi János, Pécs; Szűcs Ferenc, Hátvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Kovács Gyula, Ugyai Sándor, Miskolc; Bódogh Mihály, Dombóvár; Levelleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bánkfalvy Imre, Bp. Déli 411.; Vámos József, Alexa Mihály, Miskolc; Kiss Ernő, Pépa; Hunyadi Pál, Debrecen; Levelleket illetékes helyre továbbítottuk.

VÁRJUK

a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit valamennyi szolgálati helyünkön

FELVÉTELRE

személypénztáros, raktárnok, forgalmi tanuló, kocsi rendező, váltóór, váltókezelő, sarukezelő, vonatkezelő munkakörbe.

Munkavállalási követelmény: nőknél 17, férfiaknál 18 éves életkor betöltése és általános iskolai vagy középiskolai végzettség.

Budapest-Ferencváros állomáson, illetve Rákosrendező pályaudvaron munkát vállalóknak kiemelt fizetést és szállást biztosítunk.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

PÁLYÁZAT

a SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyamára

A SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyamának szakmérnöki és szaktechnikai tagozatára — az 1972/73-as tanévre — április 24-ig lehet jelentkezni. Mindkét tagozaton budapesti és vidéki ágazat indul, de a foglalkozásokat Budapesten tartják. Az előbbi ágazatnál a tanulmányi idő két év, az utóbbinál két és fél év.

Kik pályázhatnak felvételre?
Azok, akik a munkavédelemben dolgoznak, tehát biztonsági megbízottak, társadalmi munkavédelmi felügyelők, munkavédelmi tudományos kutatók stb. Ezenkívül jelentkezhetnek a szolgálati helyek, vasúti üzemek műszaki vezetői és az egyéb beosztású, műszaki képzettséggel rendelkező dolgozók. A szakmérnöki tagozat pályázati feltételei közé tartozik a mérnöki oklevél, illetve vegyesképzés a tudományos egyetemmel végzettség. A szaktechnikai tagozatra mindazok pályázhatnak, akik ipari technikus képesítő oklevéllel rendelkeznek (az egyéb feltételek megtárolásával).

A budapesti mérnök-hallgatók heti óraszámú 10, a technikusoké 6. A vidéki hallgatók a tanévre előre meghatározott napokon — egész nap — vesznek részt a foglalkozásokon. A hallgatók az előtti vizsgarend szerint félszázonnégy kolléktívmozgást, illetve szigorlatot tesznek. A tanulmányok befejezése után benyújtott diplomatervezet, illetve szakdolgozat sikeres megvédése esetén munkavédelmi szakmérnöki vagy szaktechnikusi oklevelet kapnak.

A tandíj?
Félévenként száz forint, de a kitűnő, vagy jeles eredményre következő félévre már tandíjmentességre jogosít. Különböző részesedéket megilletik a főiskolai levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények, a 15/1967. (XI. 18.) MűM számú rendelet alapján.

Hol, hogyan lehet pályázni?
A jelentkezéshez szükséges formanyomtatványt a fővárosban a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa munkavédelmi bizottságánál (Bp. VI., Dózsa György út 84/b. I. em. 29.) kérhetik az érdeklődők. Vidéken a Szakszervezetek Megyei Tanácsának munkavédelmi bizottsága adja ki a nyomtatványokat. Ezeket kiállítás után közvetlenül az alábbi címre kell beküldeni: SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam, Budapest, V., Guszev utca 12.



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. MÁRCIUS 15.

AZ IFJÚSÁGPOLITIKAI HATÁROZAT SZELLEMEBEN

A vasutasfiatalok élet- és munkakörülményeiről szóló jelentés a központi vezetés és a főosztály pártbizottságának együttes ülése előtt

Amint múlt számunkban jeleztük, szakszervezetünk központi vezetése és a Vasúti Főosztály pártbizottsága február 17-i együttes ülésén Molnár György titkár előterjesztette a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeinek javítására, politikai nevelésére hozott központi vezetési határozat végrehajtásának tapasztalatairól szóló jelentést.

A jelentés abból a tényből indul ki, hogy a vasútnál — beleértve a GYSEV-et, az Utasellátót, valamint a Faanyagvédelmi és Fátelítő Vállalatot is — jelenleg 37 639 harminc év alatti fiatal dolgozik, az összes dolgozó 24,1 százaléka. Az arány 1965-ben 17,4, 1970-ben 22,5 százalék volt. Az emelkedés mégsem megnyugtató, mert az arány nemcsak a fiatalok számának növekedése következtében javult, hanem az összes dolgozó számának csökkenése miatt is. Az utánpótlás szempontjából különösen a 18 év

alatti fiatalok száma kevés. Ez a körülmény sürgeti minél több, 18 év alatti fiatal foglalkoztatását.

Aránylag magas az analfabéta és a nyolc általánost el nem végzett fiatalok száma. Ez mind a gazdasági, mind a mozgalmi vezetők nagy gondja. Az érettségizettek száma nem növekszik a kívánt mértékben, pedig erre a vasút technikai fejlesztésének jelenlegi időszakában a műszaki középiskolákban a műszaki képzés végett nagy szükség lenne. A felsőfokú végzettségük aránya sem kedvező, jóval az országos átlag alatt marad. Ezek a tények nagy feladatot rónak a MÁV vezetésére.

Hangsúlyozta a jelentés, hogy a fiatalok részvétele a munkaversenyben, a szocialista brigádmozgásban és az ifjúsági termelési mozgalmakban elismerésre méltó. Az 5948 szocialista brigád címet elnyert kollektívák tagjai közül 11 798 fiatal, a brigádtagok 20 százaléka. A szocialis-

ta címért küzdő 2872 brigád tagjai közül pedig 19 715 tartozik a fiatalok közé, vagyis a brigádtagok 66 százaléka. A 301 ifjúsági brigádban 3907-en dolgoznak. A Szakma ifjú mestere címet 1756, a Kiváló ifjú mérnök és technikus címet 159, a Kiváló ifjú közgazdász címet 20 fiatal vasutas érdemelte ki.

A múlt évi bérügyi intézkedések, a rangfokozati bérek rendezése a fiatalok jövedelmét is javította. Ennek ellenére az egyenlő munkáért egyenlő bér elve a munkaköri béreknél, a prémiumoknál, a kitüntetések adományozásánál még nem érvényesült.

A fiatalok általában elégedettek a bérezéssel. Kétségtelen azonban, hogy helyenként vannak bizonyos feszültségek a fiatalok és az idősek bérezése között.

Megállapította a jelentés, hogy a párt Központi Bizottsága ifjúságpolitikai határozata (Folytatás a 2. oldalon.)

Kitüntetések a Vasúti Főosztályon a nőnap alkalmából

Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést 24, miniszteri dicséretet 26 vezérigazgatói dicséretet 44 nődolgozó kapott



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes kitüntetést ad át a nőnap alkalmából (Laczkó Ildikó felvétele)

A nemzetközi nőnap alkalmából március 7-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében benyújtott ünnepség keretében kitüntették a vasúti munkában kiemelkedő eredményt elért nődolgozókat. Az ünnepség elnökségében helyet foglalt dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal szakszervezetünk főtitkára, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, Tóth Györgyné dr., a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára, a vasutas szakszervezet alelnöke és Bálint Gyula, a személyzeti és oktatási szakosztály vezetője.

Az ünnepséget dr. Pethes Imre nyitotta meg. Üdvözlő szavai után dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét. Kiemelte, hogy ez a nap immár 27 éve harci ünnep nálunk is, nemcsak az emlékezés, hanem a számvetés, a további feladatok felmérésének is ünnepe. Szocialista elveinktől idegen lenne azonban, ha a megbecsülés csupán az év egyetlen napján nyilvánulna meg, valamiféle alkalmi megemlékezésben, szépen megfogalmazott szavak tolmácsolásában.

— A nőkről való fokozottabb gondoskodás hazánkban ma már társadalmi ügy — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — Ennek jelei a vasútnál is egyre jobban mutatkoznak. Je-

lentős lépés, hogy az utazási kedvezményt nődolgozóink munkaviszonya után is kiterjesztették. Intézkedéseink nyomán a nők bérezése is javult a Központi Bizottság határozatának megjelenése óta. A bérezésben tapasztalható lemaradás teljes felszámolását továbbra is fontos feladatnak tekintjük.

A női egyenjogúság megvalósításához szorosan hozzátartozik az is, hogy a nőket fokozottabban bevonjuk a vezetésbe. Ma — igaz, hogy még nem nagy számban —, de már a vasútnál is megtalálhatók a nők a reszortvezetőtől a szakosztályvezetői beosztásig. A vezetésben azonban arányszámuknak megfelelően nincsenek képviselve. Ezen változtatni akarunk. A jövőben tervezésben való felkészítésről. Ezt szolgálják a közeljövőben elkészített képzési és továbbképzési tervek, amelyekben szép számmal szerepelnek nődolgozók. Folyamatban van a MÁV szaktatási reformja is, melynek során egyrészt könnyítést, másrészt nagyobb lehetőséget adunk nődolgozóinknak a meg-

felelő vasúti szakképzés megszerzésére. A gyermekgondozási szabadságon levők részére az otthon töltött idő alatt is szeretnénk lehetővé tenni a szakmai képzést. Célul tűztük ki azt is, hogy megszüntessük az egyedülálló és többgyermekes anyák éjszakai szolgálatban való foglalkoztatását.

A miniszterhelyettes a tervezett intézkedések felsorolása után a vasutas szakszervezet, a Vasúti Főosztály pártbizottsága, a MÁV, a GYSEV, az Utasellátó, valamint a Faanyagvédelmi és Fátelítő Vállalat vezetése nevében megköszönte az ünnepség részvevőinek eddig végzett munkáját, majd az elismerő szavak után átadta a kitüntetőleveleket. Az év nemzetközi nőnapján a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést 24, miniszteri dicséretet 26, vezérigazgatói dicséretet pedig 44 nődolgozó kapott. (A kitüntetésben részesültek névsorát lapunk más helyén közöljük.)

A kitüntetések átnyújtása után dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes fogadást adott a kitüntetettek tiszteletére. (Viss)

A VASÚTIGAZGATÓSÁGOK MUNKAVERSENYÉBEN

első a debreceni igazgatóság

A vasút 1971-ben maradéktalanul kielégítette a népgazdaság személy- és áruszállítási igényeit.

A szállítási teljesítmények kedvező alakulását nagy mértékben segítette a vasútigazgatóságok munkaversenye. A verseny fő célkitűzése a teherkocsigazdálkodás színvonalának fokozása volt, amely naponta ösztönözte a vasútigazgatóságokat a kocsikiegyenlítő feladatok végrehajtására, a rakodások fokozására, az elegymozgás gyorsítására. A teherkocsi szállítókapacitásának jobb kihasználását tükrözi az a tény, hogy a tervezetthez viszonyítva 1,8 százalékkal több áru került elszállításra 4,3 százalékkal kisebb teherkocsi-állaggal.

A vasútigazgatóságok munkaversenyének ösztönző hatása 1971-ben kedvező volt. Az elért eredmények alapján biztosították a végzett munka anyagi és erkölcsi elismerését. Az egyes vasútigazgatóságok összesített eredményei éves szinten az alábbiak szerint alakultak:

Budapesti vasútigazgatóság	92,50 %
Miskolci vasútigazgatóság	100,82 %
Debreceni vasútigazgatóság	108,23 %
Szegedi vasútigazgatóság	102,83 %
Pécsi vasútigazgatóság	103,51 %
Szombathelyi vasútigazgatóság	103,75 %

A debreceni vasútigazgatóság az 1971. évben végzett kiemelkedő munkájával elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége Vörös Vándorzásdíját a vete járó 700 000 forint jutalommal.

A második helyen végzett szombathelyi vasútigazgatóság vezérigazgatói elismerésben és 300 000 forint jutalomban részesült.

A debreceni igazgatóság elsősorban a teherkocsigazdálkodás hatékonyságának növelésével érte el kiemelkedő eredményt. Fokozottan törekedett a korszerű vontató járművek, gazdaságosabb kihasználására, a tehervonatok terverru és menetrendszerű közlekedtetésének javítására. Az elegytovábbítási teherkocsigazdálkodás, a tehervonatok menetrendszerűsége, és megszűnt az I. félévben tapasztalt nagymérvű elegyácsorgás is.

A budapesti vasútigazgatóság szállítási feladatait általánosságban véve teljesítette. A munkára jellemző minőségi mutatók alapján azonban kedvező eredményt ért el. Ezt elsősorban a teherkocsigazdálkodásnál meglévő hibák sorozata okozta. Az igazgatóság nem tudta a kocsiforduló időt a kiadott szinten tartani, mivel

területén lassult az elegymozgás. A tehervonatok menetrendszerűségének kedvezőtlen alakulása a menetartamok növekedését vonta maga után. Még a tranzit vonatoknál sem tudta a meghatározott átfutási időket tartani. Az igazgatóság területén feltűnően sok volt a vonatfeloszlás. Mind az ezt eredményezte, hogy a felhasznált teherkocsi száma naponta 10–15 százalékkal a norma felett volt.

Nagyon kedvezőtlen a korszerű vonórő kihasználása is. Az egy mozdonyra jutó elegytovábbítási teljesítmény évi szinten 98,38 százalékra alakult.

A részére kitűzött célokat hónapról hónapra mindig elérte. Javult területén a teherkocsigazdálkodás, a tehervonatok menetrendszerűsége, a vonórő felhasználásának gazdaságossága.

A pécsi vasútigazgatóság eredményei csak a II. félévben javultak jelentősen. Jellemző a pécsiekre, hogy a IV. negyedév átlagban valamennyi mutatóján kiemelkedő eredményeket értek el.

A szegedi vasútigazgatóság eredményei az I. félévben voltak kiemelkedőek. A II. félévben a teherkocsigazdálkodás, a tehervonatok menetrendszerűsége, és megszűnt az I. félévben tapasztalt nagymérvű elegyácsorgás is.

A miskolci vasútigazgatóság összesített eredményei az év első felében voltak kedvezőtlenebbek. A II. félévben javult a teherkocsigazdálkodás, a tehervonatok menetrendszerűsége, és megszűnt az I. félévben tapasztalt nagymérvű elegyácsorgás is. A budapesti vasútigazgatóság szállítási feladatait általánosságban véve teljesítette. A munkára jellemző minőségi mutatók alapján azonban kedvező eredményt ért el. Ezt elsősorban a teherkocsigazdálkodásnál meglévő hibák sorozata okozta. Az igazgatóság nem tudta a kocsiforduló időt a kiadott szinten tartani, mivel

Hegyeshalomban a vándorzászló

Példás együttműködés Gratulálnak a csehszlovák kollégák

A Hegyeshalom és Rusovce határállomások közötti nemzetközi szocialista munkaverseny 1971 második félévi eredményeit ünnepélyesen értékelték február 29-én. A hegyeshalmi vasutas kultúrteremben megtartott összejövetelen a MÁV budapesti igazgatóságát dr. Fehér István igazgatóhelyettes képviselte, ugyanakkor a CSD kelet-szlovákiai és pozsonyi igazgatóságának megbízottja Jan Urdá, illetve Ludovít Poór igazgatóhelyettesek voltak.

Bodó Ernő állomásfőnök üdvözlő szavaiból kitűnt, hogy a két állomás dolgozóinak immár évek óta tartó versenyének újabb időszakában a hegyeshalmi vasutasok érték el jobb eredményeket, de végső soron mindkét szocialista ország nyertese ennek a nemzeti vetélkedésnek. A korábbi versenyzakaszhoz képest határozottan növekedett a két határállomás közötti teherkocsiforgalom, csökkent a fuvarlevelek kezelési ideje, s kevesebb kereskedelmi hiányosság akadályozta a munkát.

Dr. Fehér István nagyra értékelte a magyar és a csehszlovák vasutasok sikeres együttműködését, ösztönözta a barátságát, amely elősegítette minden szállítási probléma vagy forgalmi nehézség megszüntetését. A pozsonyi igazgatóság helyettes vezetője is megállapította, hogy 22 esztendő vezetési pályafutása alatt most tapasztalható a legjobb együttműködés a két ország vasutasai között. Gratulált ahhoz, hogy a magyar kollégák nemcsak Hegyeshalomban, hanem még két másik határállomás is jobb eredményeket értek el, míg a csehszlovák vasutasok egy helyen szerezték meg az elsőséget.

Ezután Peczer István, a budapesti területi bizottság titkár-helyettese átnyújtotta a győztesnek járó vándorzászlót Bodó Ernőnek, Hegyeshalom állomás vezetőjének. A legjobb dolgozók megjutalmazását követően Fehér Istvánnal együtt ünnepeltek a MÁV és a CSD vasutasai.

INTERFRIGO

Március 8–9-én Budapesten tartotta ez évi forgalmi konferenciáját az INTERFRIGO, a Hűtőtáru Szállítványok Nemzetközi Vasúti Társasága.

A tanácskozáson a társaság 19 tagvasútjából 8 ország, Bulgária, Románia, Görögország, Törökország, az NDK, az NSZK, Jugoszlávia és Magyarország vasútjainak képviselői, valamint három együttműködő ország, Ausztria, Csehszlovákia és Lengyelország vasútjának küldöttei vettek részt. A tanácskozást Lindner József, a MÁV vezérigazgatóhelyettese nyitotta meg.

A résztvevők megállapították, hogy tavaly ismét növekedett Európában a hűtőtáru forgalma, köztük a kelet-európai országokban feladott hús és tejtermékek, a zöldség- és gyümölcszállítványok mennyisége. A konferencia résztvevői a növekedésnek megfelelően megbeszéltek a forgalom gyorsításának, az egységes európai hűtőtáru továbbfejlesztésének további lehetőségeit, valamint a többi, a vasútforgalommal és a kocsitovábbítással kapcsolatos kérdéseket.

Száz nő kapott igazgatói dicséretet a budapesti vasútigazgatóságnál

A budapesti vasútigazgatóságnál megtartott nőnap ünnepségre hivatalosok voltak a külszolgálati helyeken dolgozó, munkájukat kiemelkedően

végző lányok, asszonyok is. Az igazgatóság kultúrtermében összegyűlt vasutasnőket Rékasi István, a szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára üdvözölte, majd Tóth János, az igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet.

Többek között megemlékezett, hogy a MÁV legnagyobb igazgatósága területén mintegy húsz nő dolgozik, s nagy többségük a közvetlen végrehajtó szolgálat különböző posztjain áll helyt. Huszonegy százalékuk a szakonvonal munkán kívül társadalmi funkciót is betölt. Sokakat közülük a káderutánpótlás szempontjából is számon tartanak, hogy tovább növekedjen a vezetői beosztásban foglalkoztatott, irányított munkakört betöltő nők száma.

A lányok, asszonyok munkájának újabb elismeréseként Tóth János köszönő szavak kíséretében száz női jutalomban és dicséretben részesített, majd megvendégelte az ünnepség résztvevőit.

Hasonló ünnepségre került sor a többi vasútigazgatóságnál, illetve vasúti intézményeknél, csomópontokon, szolgálati helyeken is.

A Faanyagvédelmi és Fátelítő Vállalat központjában, dombóvári, tolnai és püspök-ladányi üzemeiben a nőnap alkalmából 19 nődolgozó részesült kitüntetésben, illetve elismerésben. Huszan kaptak pénzjutalmat, hatan jutalomszabadságot, négyen pedig jutalomudulást.

NAGYKÖRÖS ÁLLOMÁSON

évek óta rendben mennek a dolgok

Egy cigarettavég nem sok, de annyit sem találni Nagykörös állomás széles, hosszú magasperonján. A felvételi épület peronját is vizitálhatná bárki, ott sem találna söpörnivalt. Találna ellenben a várótermekben, a pénztársarnokban dísznövényeket, zöld sarkokat. Csekély túlzással olyan állomás, amely a nap minden szakában úgy fest, mintha az előző percekben porszivózták volna ki egyik végétől a másikig egy óriási porszivóval.

— Igy vezettük be magunk közt és most már annyira megszoktuk, hogy ha a szocialista brigádok, a Kossuth, a Petőfi, a Széchenyi és az Arany János brigád tagjai meglátják valahol egy pihét, hát, azt is felszedik — mondja Hamza Lajos állomásfőnök.

Nincs létszámihiány

Aztán komolyra fordítva a szót elárulja, hogy ami szintén ritkaság — az állomás nincs létszámihiány, csodálatosképpen még a takarítószemélyzet is teljes, és becsületesen dolgozik. Ez persze nem kisebbíti a brigádok érdemét, ami a személyszállítás kulturáltságának fontos feltétele és az utasok megbecsülésének követésére méltó jele.

A külsín tehát megvan, de milyen a „belbecs”? Abban sincs hiba, évek óta rendben mennek a dolgok. 1968-ban az állomás teljesítette a Kiváló szolgálati főnökség feltételeit, 1969-ben pedig megfelelt a Szocialista munka szolgálati helye verseny követelményeinek. Tavaly is jól dolgoztak és úgy érzik, okkal bizakodhatnak, hogy most sem lesznek méltatlanok a korábbi sikerekhez.

Nagykörös a személyforgalomban kizárólag átmenő állomás, annál több induló és érkező vonata van a teherforgalomban. Az állomásnak a világhírű Nagykörösi Konzervgyár, a Paipari Vállalat Ládagyára, a MEK Vállalat, a Terményforgalmi Vállalat, az állami gazdaság és a hat termelőszövetkezet adja a leg-

több munkát. Ezer-ezerkétszáz feladást kocsijuk van havonta, ebből a múlt évben 4500-at egymaga a konzervgyár rakott meg. A főnök alig győzi elismerni szóval, milyen jó szállítató fél ez a szocialista címmel kitüntetett üzem. Tavaly a munkaszüneti napokon is vállalta a rakodást. Szeptember 1-től december 15-ig 140 kocsi megrakását ajánlotta fel és megrakott 147 vagon. Leadási kocsija 1325 volt, ebből 1249-et kocsiallás-pénz-mentesen rakott ki.

Mit tesz a jó kapcsolat?

Az állomás különben minden vállalatának időben kiállította az összes igényelt kocsit, és így évi szállítási tonnatervét az előirányzott 101 500 tonnával szemben 104 139 tonnára, 102,6 százalékra teljesítette.

Ime, mit tesz, ha az állomás és a szállítató felek között jó a kapcsolat, kifogástalanul együttműködnek, jól szervezik a rakodást, ünnepnap is dolgoznak, pontos a kocsikiallítás, a munkakezdés. Hát így is lehet dolgozni! Erre vall az is, hogy a 94 százaléka előirányzott kocsikhasználat 102 százalékra teljesítették.

Mindezt az állomásfőnöktől tudjuk meg. De mit mond a legtöbb kocsit fogyasztó partner, a konzervgyár? Halasi István kereskedelmi osztályvezető helyeslő fejbólintással kíséri M. Kiss József szállítási ügyintéző szavait.

— Nem azért mondom, hogy „visszadicsérjem” az állomást, de csakugyan őszintén elmondhatom: mindent megtesznek, hogy jól kiszolgálják a szállító feleket. Nyugodtan kijelenthetem: szívügyüknek tekintik, hogy mindig legyen elegendő kocsi. Természetesen előfordul vagonhiány, de sosem az ő hibájukból.

A szomszédos igazgatóságokért

Nagykörösnek, mint igazgatósági határállomásnak másik fontos feladata a kocsikiegyenlítés, a szomszéd igazgatóságok

ellátása üres kocsikkal. A szocialista brigádok, az állomás dolgozói itt vannak igazán elemükben. Nagyon ügyelnek rá, hogy az állomás tartalékkal típusonként kiválóan küldjék a kocsikat a szomszédos igazgatóságoknak: a debreceniék túljomórészt fedett, a miskolcinkak főleg nyitott kocsit, a szegedinek pedig — az igazgatóság kívánása szerint — ilyet is, olyat is. Tavaly a 10 850-re tervezett kiegyenlítési kocsimennyiség helyett 12 625-öt adott Nagykörös a három igazgatóságának. Igaz, hogy a „gazda”, a budapesti igazgatóság ehhez a fontos és nem könnyű munkához minden segítséget megadta, és nem fukarkodott sem az erkölcsi, sem pedig az anyagi elismeréssel sem, — mondják jölesően a nagykörösi dolgozók.

A kocsikiegyenlítési terv teljesítésének jó megszervezése persze teljesen az állomás munkája. Ezt esetről esetre megbeszéli a szocialista brigádokkal, azok aztán a megbeszélte startegia szerint dolgoznak, hogy a kocsik az előírt tartózkodási időn belül elmenjenek.

Még annyit, hogy Nagykörösön ilyen sok feladat közepette is sikerült az évi szabadságukat kiadni úgy, hogy a munka nem szenvedte kárát. A dolgozók 89,73 százaléka már december 31-ig letöltötte évi szabadságát.

Szász Ferenc

A mindeannapok gyakorlata:

Irányvonatképzés Tatabánya-felsőn

A vasutasok szótárában talán még nem is létezett az „irányvonat” szó, amikor Tatabánya-felső állomás dolgozói már rendszeresen állították össze olyan szerelvényeket, amelyek hosszú távon rendezés nélkül juthattak el rakományokkal a célállomásra. A háborús romok újjáépítői országszerte várták a Tatabányán égetett meszet, az itt gyártott cementet, a fűtőházak, erőművek pedig a jó minőségű „tatai” szenet.

— Valahogy úgy volt ez annak idején, hogy az irányvonat szót csak az ötvenes évek elején kiszélesedett munkaverseny-mozgalom szülte, ellenben az irányvonatokat maga az élet, a gyors szállítási igénye, a dolgozók tetteire készsége, a vasutasok szorgalmata és ügyessége teremtette meg, röviddel a felszabadulás után — mondja Tolnai József főfelügyelő, állomásfőnök, aki 1944 óta teljesít szolgálatot Tatabánya-felsőn.

Kevesebb kocsi-ban több árut!

Ebben az esetben tehát biztos, hogy a tyúk előbb volt, mint a tojás. Az állomásiak a kezdet kezdetétől úttörői voltak az irányvonat-képzésnek. Később, amint a szó „divatba jött”, díszes táblák, fényképes táblák kerültek az irányvonatokat továbbító mozdonyok elejére. Külön dicsőségek számított ilyen szerelvény

összeállítani és továbbítani. A divat elmúlt, az irányvonatok képzése azonban a mindennapok munkájának gyakorlata maradt. Elterjedt, meghonosodott az egész országban.

— Tőlünk, Tatabánya-felsőről az évente feladott 100—110 ezer teherkocsinak, illetve 2,4—2,7 millió tonna árunak mintegy 75—80 százalékát jelenleg is irányvonatok szállítják rendeltetési helyükre — jegyzi meg az állomásfőnök, majd szavalnak alátámasztására egy napra készen vezetett kimutatót kér Dörner Antalától, a tervhivatalnoktól, aki az elmúlt évek során kiemelkedő érdemeket szerzett a vállalati rakodások összehangolásában. Ez a tevékenység a sikeres munka egyik legfőbb előfeltétele.

De nézzük a táblázatot. Mindjárt szembe ötlök, hogy mind a feladott, mind az irányvonattal továbbított áruk mennyisége évről évre növekedést mutat, ugyanakkor az irányvonatok száma fokozatosan csökken. Miből adódik az ellentmondás?

— Ez a vasút korszerűsítésével és az állomási dolgozók egyre tökéletesedő munkamódszerével függ össze — magyarázza Tolnai József.

1966-ban például 2 millió 507 ezer tonna árut adtak fel a vasút ügyfelei Tatabánya-felsőn fuvarozásra, 109 058 vagonban. Ebből az állomás dolgozói 2463 irányvonatot képeztek, amelyek 84 390 kocsi-ban 1 millió 901 ezer tonnát vittek az ország különböző tájaira.

Tehát az összes feladás 75,82 százalékát továbbították irányvonatok. 1970-ben viszont már csak 2270 volt az irányvonatok száma, de ezek 84 999 kocsi-ban 290 ezer tonnával több árut, az összes feladás 82,56 százalékát szállították el. Az elmúlt évben az irányok még kedvezőbb alakultak.

A munkaverseny alapja

A számok jól érzékeltetik, hogy a régi gőzösköket időközben Diesel-mozdonyok, a kisebb teljesítményű Kandókat pedig 3000 lóerős, szilícium-egyenirányítós villanymozdonyok váltották fel. Növekedett ugyanakkor a teherkocsik rakossága, s mindez magával hozta, hogy a korábban 800—900 tonnás szerelvények helyett 1500—1500 tonnás vonatok gördülhettek ki az emelkedőkkel jöcskán „megtűzdelte” fővonalra. A szállítási kapacitás növekedésével együtt járt a kocsirendezió munka módszereinek tökéletesítése, az úgynevezett finom rendezés még következetesebb alkalmazása, valamint a fuvarozás még tervezetesebb szervezése.

— Állomásunkon ezek a szempontok képezik a túrok közötti verseny alapját. Az egymást váltó brigádok élénk figyelemmel kísérik társaik eredményeit — mondja az állomásfőnök, majd név szerint említi az irányvonatképzés legtapasztaltabb mestereit: Adám József, Handák László és Ertl Ferenc gurításvezető, Korsós Imre, Győri Vilmos térfőnököt és beosztottaikat. — A kocsirendeziók létszáma sajnos, egyre fogy, de az elvégzendő munka mind több és több — jegyzi meg elismerésképpen Tolnai József.

Nemcsak a vasutasok érdeke

Szerencsére a fuvaroztató vállalatoknál szép számmal található olyan emberek, akik a főlük telhető módon segítik a vasutasok munkáját. Irányvonatokat összeállítani másféleképpen nem is lehet, márpedig ez nem csupán a vasutasok érdeke. Legalább annyira a külső vállalatoké is.

— A Cement- és Mészműveknél Gyarmati János szállítási-vezető, a szénbányáknál Bublovits Lajos osztályvezető és Péterfi István szállítási-vezető az az illetékes személy, akinek bármilyen szállítási, rakodási vagy fuvarösszervezési kérdéssel fordulhatunk, sőt most már az Ipari Melléktermék Vállalatnál is vannak ilyen kitűnő reszortosok — hangzik az állomásiak véleménye, s közben a felvételi épület előtt elhúg egy újabb, helyből indított irányvonat.

Szenet, brikettet, követ, mügyantát, betonárut visznek a dűbörgő vagonok az Alföldre és a Nyírség tájaira.

Kovács József

Csúcsforgalom a „kőállomáson”

Irányvonatok az ország minden részébe — Példás együttműködés a szolgálati ágak között

Szokatlanul nagy a teherforgalom a tapolcai csomóponton. A tavasziás télen teljes kapacitással dolgoznak a közép-dunántúli kőbányák. Zalahaláp, Dízsel, Uzsa és Sümeg ontja a vulkáni eredetű szürke bazaltot, amelyből új utak és vasutak épülnek szerte az országban. A hatalmas mennyiségű kő jó részét Tapolca csomópontjából szállítja a MÁV az ország különböző vidékeire. Irányvonatok indulnak nap mint nap az Alföldre, az északi országrészbe, s a Dunántúl különböző tájaira.

Körmenyi Lajos vonalfőnökkel és Hársvölgyi István állomásfőnökkel munkájukról, gondjaikról beszélgetünk.

Nehéz körülmények között

— Óriási a kocsigényünk — tájékoztat a vonalfőnök. — Naponta 400—500, csúcsidőben 800—900 vagon követ kell elszállítanunk. A szombathelyi igazgatóság megkülönböztetett bánásmódban részesít bennünket a kocsiallásban, de a legnagyobb jóindulattal sem tudják minden esetben kielégíteni az igényt. Gyakran besegítenek a társigazgatóságok, főleg a budapesti. Így is előfordul, hogy adások maradunk partnereinknek. Tavaly 2,8 millió tonna árut — főként követ — szállított a csomópont, az idén 3 millióra számítnak előzetes tájékoztatásaink alapján.

— Ezt a nagy feladatot meglehetősen nehéz körülmények között kell végrehajtaniuk — vette át a szót az állomásfőnök. — Állomásunk 1908-ban napi 40—50 vagonos forgalomra épült. Ma tízszer akkora a forgalom. Nincs külön kihúzó vágányunk, a tolatást, rendezést az átmenő vágányokon kell lebonyolítani. Amikor vonat jár be — négy irányból fut össze ide a vasút — le kell állniunk ezekkel a munkákkal. Ilyen körülmények között ötven százalékos teljesítményt tudunk produkálni.

— Kizárólag hivatásszerető, jó vasutasainknak köszönhetjük, hogy mégis elvégezzük a ránk kiszabott munkát — folytatta Hársvölgyi

István. — Jól begyakorlott kocsirendezióink, amikor a forgalom nem engedi meg a tolatást, elvégzik a méréseket, s a leadási kocsikat beállítják olyan vágányokra, amelyekre a tolatás nem akadályozza, nem veszélyezteti a forgalmat. Ilyenkor tolják be a csónakvágányokról a vagonok egy részét is. Büszkék vagyunk, hogy szűkös körülményeink ellenére hosszú évek óta nem volt feltűnést keltő baleset állomásunkon.

Az is sikereink záloga, hogy példás az együttműködés a szolgálati ágak között.

Nem állt meg a fejlődés

— A teherforgalomhoz nyáron rendkívül erős személyszállítás párosul. Egy-egy vasárnap délután 8000—10 000 ember jön vissza a Balatonról. Mindazok, akik pénteken, szombaton vagy vasárnap reggel leutaztak, egyszerre térnek vissza. Ebben az esetben különösen felelős-

ségteljes munkát kell mindenkinek végeznie. Mi vagyunk az ország nyugati-délnyugati részéből a Balatonhoz irányuló vasúti forgalomnak a „kapuja” — mondotta a vonalfőnök.

Nagy szükség lenne a tapolcai csomópont bővítésére, korszerűsítésére. De a vezetők megértik, hogy egyelőre nem jut rá fedezet. Azért abban a térségben sem állt meg a fejlődés. Márciusban Tapolca és Balatonederics között megkezdik a pálya felújítását. A Celldömölki Építési Főnökség helyenként teljesen új nyomvonalon építi a vonalat, mivel a mostani igen tőzeges talajon fekszik. Balatonederics új állomást kap, dominó rendszerű biztosító berendezéssel. Tapolcán, az állomásépület szomszédságában új szociális létesítmény építését kezdik el. Az öltözőt és mosdót a vontatás, a pályafenntartás és a forgalom dolgozói közösen használják. Szelei Teréz

ÉLÜZEMSZINT ALATT

A szigetváriak „keserű pirulája”

A vasút múlt évi szállítási rekordja nyomán az ország legtöbb szolgálati helyéről érkeznek a kedvező jelentések: „túlteljesítettük az élüzemszintet”. Szigetvár azonban nem ilyen állomás. Miért? — Kocsitartózkodási egységidőnk rotontól el mindent, mert a tervezett 92 százalék helyett csak 87 százalékra teljesítettük a normát — válaszol Francis József állomásfőnök. — Sajnos, az állomásvizsgálat is csak közepes eredménnyel zárult, ezért le kell nyelnünk a keserű pirulát. Nem mondom, hogy hibátlanok vagyunk, de sokszor merev az értékelők szemlélete, holott a gazdasági munka a vasutasoktól is rugalmasságot követel.

— Például? — Nálunk a helyi MEZŐGÉP Vállalat gyakran rendelt különleges RIV-es kocsikat, mivel berendezéseket szállított az NSZK-ba. Mi a földalól is előkerítettük a vagonokat, de bizony néha 4—5 napig itt álltak, mire a vállalat végzett a rakodással. A MEZŐGÉP rendkívül elégedett, dicséri a vasutat, csak éppen mi maradunk bajban az állásidő miatt. Ez azonban még mindig jobb, mintha a kocsik késedelmes biztosítása miatt a nyugatnémet rendelő lemondta volna az üzletet.

Valóban, Szigetvártól nemcsak a MEZŐGÉP, hanem a kőszári vállalat, a konzervgyár és a többi üzem is elégedett a vasutasok szolgálatával. A 12-es Volánál szin-

tén jó a kapcsolatok. De két súlyos baleset is rotontotta az állomás múlt évi statisztikáját.

— Igen, ez így van — bólint az állomásfőnök. — Különösen a decemberi szerencsétlenség érintett bennünket tragikusan. Egy bejáró vonat mozdonyvezetője nem látta a góztól, hogy egy kővágóórsi házaspár a sínekre került. Nem vigasz az sem, hogy a véralkohol-vizsgálat majdnem két százalékos mutatót ki náluk. Sajnos, az utasok fegyelméletlenek, s a hangosbemondó figyelmeztetése ellenére: annyira körülállják a síneket, hogy majdnem orrukát súrolja a bejáró vonat...

— S megoldódott-e régi gondjunkt, az állomás vízhiánya?

— A MÁV szak- és szerelőipari főnökség augusztus végére ígérte, hogy lefejteti a 70 méteres csövet. Csak ígérte. Azóta sem láttuk embe-reit, s továbbra is Barcsról hordjuk a vizet.

— Mi várható az idei állomásvizsgálatról? — Eppen jókor jött. Most vannak itt a revizorok. Remélem, jobb osztályzatot kapunk, mint tavaly. Nagy szó lenne, mert a november-decemberi influenzajárvány idején csökkentett létszámmal is végrehajtottuk feladatainkat. A vizsgálat talán letörtől majd a szegényfoltot, az év további részében pedig sikerül még jobban dolgoznunk, s javítani eredményeinket...

Molát Ferenc

A Kisműhelyben

Rákosrendező pályaudvar felső végén, a Rákospatak mentén áll egy selejtezett szemlélykocsi. „Hivatása” sokféle: társalkodó, étkező, kultúrterem. A kopottas környezet látán bárki azt gondolná, hogy nyomasztó lehet az itt dolgozó emberek hangulata. De nem így van.

A Kisműhely a Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálati főnökségéhez tartozik, s a rákosrendezői kirendeltség dolgozói — alig ötvenen a néhány évvel ezelőtől, száz főllött létszám helyett — jó hangulatban, bizakodó légkörben, öntudatosan, dacolva minden nehézséggel végzik munkájukat.

— Az 1971-re előírt 1200 csi részlegvizsgájával szemben 1374 részlegvizsgánk volt — mondja Buzás Mihály, a Kisműhely vezetője. — Ezenkívül tízezer teherkocsi futójavítását végeztük el. Kocsivizsgálóink 23 744 érkezés és csaknem ugyanannyi induló vonatnál tartották fékpróbát, illetve el-

lenőrizték a fékrendszer üzem-biztonságát. A megvizsgált mintegy kétfélmillió teherkocsiból 30 768-at találtak hibásnak, vagyis ennyit bárcáztak le...

A műhelybe utalt vagonok nagy többsége az állomás sérült meg tolatás, illetve gurítás közben. Sok baj, meghibásodás származott abból is, hogy a forgalmi dolgozók nem akasztják fel a kapcsolatra a tömlőket, nem rögzítik a kocsisajtókat. Igaz István párttitkár azonban nemcsak a forgalmi dolgozók mulasztásait teszi szóvá, hanem a kocsivizsgálókat is körültekintőbb szolgálatra ösztönzi.

— A hibákat lehetőleg az érkező vágányokon vagy a gurítás után kell észrevenni — mondja. — Ha ez az induló vonatokról történik, abból már késés származik a kocsik ki- sorozása miatt.

Treecska Imrét, a kocsiszolgálat főnökét is itt találtuk most, a rákosrendezői kisműhelyben. Azért jött ki a Nyu-

gatóból, hogy tolmácsolja dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának köszönetét a dolgozók múlt évi hűváltásáért.

— Tudom — szól ezután a jelenlevő munkásokhoz —, hogy nehéz a helytállás. Munka után nincs zuhany, hiányoznak a mosdómecének, sőt még az sincs eldöntve, hogy a jövőben szükség lesz-e erre a műhelyre vagy sem. De az mégis csak a mi szegényünk, ha szerelők, lakatosok elmézik hónapokon keresztül, hogy egy-némelyik vízcsap használhatatlan.

— Ez bizony igaz — helyesl Makkai László csoportvezető, mire Greff József és Putnoki Sándor kocsivizsgálók egy sor javaslattal segítik elő a meglévő problémák „saját hatáskörű” megoldását.

Paul András szb-titkár szavait tulajdonképpen az ilyen vélemények, javaslatok, önkritikus észrevételek alapozták meg, amint magabiztosan kijelenti:

— A Kisműhely dolgozóira a jövőben is számíthatnak a vasút vezetői. Még jobban, mint eddig bármikor... G. J.

Az ital semmit sem old meg!

2. Az alkoholizmus idegrendszeri hatásai

Az alkohol időtlen idők óta az emberi társadalmak egyik legnagyobb rákfenéje. Szenevedélyes élvezése sokrétű okra vezethető vissza. Megszámálhatatlan féle következménye sokkal károsabban befolyásolja a magán- és közéletet, mint amennyire ezt a bűnözések meghökkenő statisztikája jel-

zi. Szabolcs-Szatmár megyében 1967-ben az összes élet elleni bűncselekmények 90 százalékát alkoholos befolyásoltság állapotában követték el. Figyelmeztető a következő statisztika is, országunk 10 millió lakosa 1971-ben 20 millió liter alkoholos italt, s mindössze csak 6 millió liter tejet fogyasztott.

Idegrendszeri feszültség

A közelmúltban megtartott tudományos kongresszusok kiterjedt vizsgálatai megállapították, hogy a második világháborút követő, széles körű és mélyreható társadalmi, gazdasági, technikai, kulturális változások az alkoholizmus lélektani-szociális jellegét nem változtatták meg. Az alkoholizmus minden esetben személyiségfejlődési hiba következménye — ha az adott társadalmi környezet is lehetővé teszi azt. A növekvő anyagi jólét és az alkoholizmus terjedése között párhuzam van.

Vajon egy ember életében hol van az alkoholos veszélyeztetettség időszaka?

A kérdés megválaszolásában elhaladunk az örökletes adottságok, a kora gyermekkori környezet káros hatásai, a ráskoztatás, a társadalmi helyzetlen ivási normák és az egyén adott társadalmi helyzete összetévesztésére okozta helyzeti — szituációs — alkoholizálás ténye mellett. Amennyiben

esékenység, másfelől a személyiség megváltozása: az etikai-erkölcsi fogalmak és érzelmek hanyatlása, s szociális-társadalmi beilleszkedés fokozódó megnehezülése, a foglalkozás körében és a társadalmi élet egyéb területén elkövetett büntetendő cselekményekkel. A szervi és emberi magatartási-hanyatlási tünetekben megnyilvánuló kórfolyamatnak azonban egy vegyi-életleni alapja van. Nevezetesen: az alkohol bármilyen formában történő, egyenként változó túróképeszség, mértékellen, idült fogyasztása összetett táplálkozási hiányállapotot okoz, melyhez az alkohol és az azt tartalmazó folyadékok egyéb károsító-anyagainak mérgező hatása társul. Az agyvelői kórfolyamat utolsó állomása: a lassan kialakuló agyvelői sorvadás.

Abalesetek előidézője

A végtagokat ellátó idegrendszer alkoholos bántalmazottságának közismert jele: a talpak égő szibbadásával, a lábszárak hasogatásával, súlyosabb esetben az alsó-felső végtagok benuulásával járó sokk-ideggyulladás.

Már kisfokú alkoholos befolyásoltság állapotában, de részleges állapot után másnap is, kimutatható a figyelem összpontosításának és a két kéz együttmozgásának, célbiztoságának a zavara. A figyelemzavar közötti gépkocsibetételő, nagyvasúti forgalmi és vontatási szolgáltatban, üzemi gépmunkán, akár rakodási munkán egyaránt, súlyos személyi, anyagi, balesetokozásnak lehet az alapja.

Még az alkoholélvezés kezdetén az ittasságok másnapján, de annak előrehaladtával, az alkoholfüggőség periódusában, közvetlen az alkoholos befolyásoltság alatt, de még inkább annak másnapján, lehangoltsági reakciók jelentkezhetnek, ami öngyilkossági kísérlethez vezethet. Az ilyenkor elszenvedett balesetek sokszor öngyilkosságot, „helyettesíthetnek”. Azt akít erősebben taszít az élet, mint a halál, figyelmetlenné válik az életét fenyegető „véletlennel” szemben.

A gyógyítás célja

Igy már megérthető a mai orvosi és egyéb társadalomtudományi álláspont, mely az alkoholizmust betegségnek minősíti és a kárhoztatás helyett annak gyógyítására törekszik. A gyógyító tevékenység célja kettős. Elsősorban az alkoholfogyasztás szenvedélyét kell elvonókezeléssel meggyógyítani, majd rehabilitációs — gondozó munka keretében elérni azt, hogy az „elvont egyén” stabilnak érezze magát munkahelyi, családi, társadalmi helyzetében, megtalálja emberi igényeinek kielégítését és az örömszerzést az objektíve létező világban.

Emberi létünk egyfelől a társadalomban, másfelől a folyamatosan múló időben zajlik le. Míg a különféle élet-helyzetekben elsődlegesen neurotizálódott, idegessé ki-egyensúlyozatlanná vált, személyiség részére az alkohol kezdeti élvezése kifejezetten megnyugtató, szorongáscsökkentő, úgy ez az idő múlásával, az ismétlődéssel, kialakítja az egyén alkoholtól való függőségét. Eless határ nélkül következik a szenvedélyes iszákosság állapota. Ezzel együtt előtérbe kerülnek részben a szervezeti, zsigeri, szív és érrendszeri, szervi idegrendszeri károsodási tünetek, az érzelmi ingerlékenység és

A krónikus alkoholizálás szakában már feltűnővé válik az egyének érdeklődésének beszűkülése, ismereteiket nem szaporítják, a régieket egyre nehezebben, hiányosan, tévesen reprodukálják. Az erkölcsi fogalmak hanyatlása, az érzelmi élet torzulása anyagi — szolgálati vétségekhez, kistíltű szelármosságokhoz vezethet, mely egyre csökkenő minőségű szakszolgálat ellátását teheti csak lehetővé. A személyiség károsodásával együttjáró elemkörös reakciók közül a feltétekenységi téveszmék hosszú ideig lappanghatnak, a családi életet tönkreteszhetik, nem egyszer az élet elleni büntetett után kerülnek megállapításra.

Életfogytiglani absztinencia

Az agyvelői sorvadásos állapot, mint végállapot, kivételével, az alkoholizmus talaján létrejött károsodások nagyobb részt vagy teljesen kiegyenlíthetnek, ha az egyén gyógykezelés alá kerül. Ismeretes, hogy az alkoholistá beteg lezoklásra irányuló szándéka megelőzheti a helyes betegségbeállítását. Tagadja azonban, hogy ő egy hosszú éveken át kialakuló betegségfolyamat áldozata. Szeretné elhárítani önmagával és a világgal, hogy a folyamat nála nem fog krónikus formát ölteni és egy szép napon „egy nagy lendülettel” visszatérhet a normális ivók táborába. Pedig a tényállás az, hogy az idült alkoholista egyén szervezetében az alkoholfüggőség vegyi-ideg-életleni alapja alakult ki. Ezért az idült alkoholistából sohasem lesz mértékeltartó ivó, csak absztinens, teljesen tartozkodó lehet vagy — alkoholista! Ezért az idülté vált alkoholistának vállalnia kell az életfogytiglani absztinenciát, máséket nem szabadulhat meg betegségtől, és nem remélheti a benne kialakult károsodások visszaféjlesztését. Sőt: minél több visszaesése lesz, annál súlyosabbak lesznek a következmények.

Szocialista társadalmunkban egyre jellemzőbbé válik a kollektív — brigádmozgásban — teljesített munka. Ha eltekintünk akár egyes idült alkoholistá betegségek gyógyíthatatlanná válásának nehéz tényétől — azoknak a környezetükre gyakorolt szellemi-egészségkárosító hatása jól lemérhető a munkafegyelmeglazulásával, a kollektíva teljesítményének csökkentésével. Ezért a társadalom szempontjából: az alkohol által károsított egyének számának növekedése talán nagyobb horderejű, mint az alkoholisták egyéni problémája!

dr. Zsombok György

AZ ÚJ KORMÁNYRENDELET

egy gyerek után is engedélyezi a családi pótlék folyósítását

A CSALÁDI PÓTLÉKRA vonatkozó új rendelkezések előszörban a családi pótlék összegének felemeléséről intézkednek. Ezenfelül néhány olyan kérdés szabályoznak, amely bizonyos feltételek mellett egy gyermek után is engedélyez családpótlék-folyósítást. Mindezek a módosítások 1972. januártól érvényesek.

A családi pótlék összege gyermekenként az eddigi 170 forintból 270 forintra emelkedik azoknál a dolgozóknál, akik háromnál vagy ennél több gyermek után jogosultak családi pótlékre.

Az egyedülálló dolgozók és a vak dolgozók egy gyermek után járó családi pótlék összegét 140 forintra 240 forintra, a két gyermek után járó összeget 340 forintra 540 forintra emelték fel. Ugyanígy az összegben kap családi pótlékot az a nem egyedülálló dolgozó is, akinek gyermeke testi vagy szellemi fogyatékos, vagy legalább egy évig tartó betegsége miatt állandó ápolásra, gondozásra szorul, vagy munkaképességét kétharmad részben elvesztette, tehát rokkant.

Ezekben az esetekben a fel-emelt összegű családi pótlékot a dolgozónak külön nem kell kérnie, mert azt kérés nélkül folyósítják. Továbbra is fennáll az a feltétel, hogy a gyermekeket a háztartásban kell eltartani, vagy, ha háztar-

táson kívül helyezték el, legalább az elhelyezett gyermek után járó családi pótlék összegével azonos összeggel kell az eltartáshoz hozzájárulni. Az eddigiéket szerint a szakmunkástanuló-otthonban elhelyezett, valamint a harmadéves szakmunkástanuló-gyermekeket a gyermekek számának megállapításánál nem lehetett figyelembe venni még akkor sem, ha a 19. életévüket nem töltötték be.

AZ ÚJ RENDELKEZÉS SZERINT a gyermekek számának megállapításánál ezeket a gyermekeket is figyelembe kell venni. Ez azt jelenti, hogy, ha a dolgozónak három gyermeke közül egy 16 éven aluli, és a háztartásában él egy 18 éves és harmadéves szakmunkástanuló, egy pedig 17 éves, de szakmunkástanuló-otthonban van elhelyezve, a gyermekek számának megállapításánál mind a három gyermeket figyelembe kell venni. Így az ilyen dolgozónak, a három gyermek után járó családi pótlékának egy, a háztartásában levő gyermeke eső arányos részéket 270 forint családi pótlék jár.

Ahhoz, hogy a gyermekek számának megállapításánál a harmadéves szakmunkástanuló vagy a szakmunkástanuló-otthonban elhelyezett gyermekeket figyelembe vegyék, a dolgozónak a családi pótlékra jogosultságot elbíráló ügyintézőnél ezt be kell jelenteni, és a szükséges nyilatkozatot ki kell állítania, illetőleg az igazolásokat be kell adni.

A korábbi rendelkezések egy gyermek után családi pótlékot csak akkor engedélyeztek folyósítani, ha a dolgozó egyedülálló vagy vak volt, vagy ha a gyermek testi vagy szellemi fogyatékos volt.

Az új rendelkezés szerint azok a dolgozók, akik 1971. december hónapra vagy azt követő időben két, vagy több gyermek után jogosultak voltak családi pótlékre, azonban a gyermekek száma valamilyen ok miatt egy gyermekre csökkent (két gyermek közül

az egyik 19. életévét betöltötte, meghalt stb.), az egy családi pótlékra jogosult gyermek után továbbra is kapják a családi pótlékot 150 Ft összegben. A dolgozónak ilyen esetekben az egy gyermek után nem kell kérnie a családi pótlékot, mert azt a folyósító szervek továbbra is folyósítják.

Az új rendelkezés lehetővé teszi, hogy, ha az együttélők közül az apa bármilyen oknál fogva nem jogosult családi pótlékre, de az anyánál a feltételek fennállnak, az anya igényelheti a családi pótlékot. Az anyának családi pótlékra való igényirésben be kell jelentenie a családi pótlékra jogosultságot elbíráló ügyintézőhöz a szükséges nyilatkozatot, igazolásokat be kell adnia. A családi pótlékot ugyanolyan összegben jár, mint az apa jogán.

AZ EDDIGI ÉRVÉNYBEVONT rendelkezések nem tették lehetővé a családi pótlék folyósítását az után a gyermekek után, a 16. életévüket betöltött követően ment szakmunkástanulóknak. Az új rendelkezés ezt megváltoztatta, az 16. életévüket betöltött követően a szakmunkástanuló-otthonban elhelyezve, a dolgozónak az ilyen gyermek után az igényét írásban be kell jelentenie az ügyintézőnél.

A családi pótlékra jogosultság szempontjából egyedülállóknak kell tekinteni a szülő együttélése esetén azt a dolgozót, akinek a házastárs felsőfokú intézmény nappaltagozatának hallgatója, testi vagy szellemi fogyatékos, vagy betegsége miatt tartósan munkaképtelen, nyugellátásban részesül, kényszerbetegkezelés alatt áll, letartóztatásban van, szabadságvesztés büntetését tölti, és szármottevő keresete, jövedelme nincs. A szármottevő keresetjövövedelmének összege 500 forintban volt meghatározva.

Az új rendelkezés a szülő együttélése esetén az egyedülálló körét változtatlanul fenn tartotta, a szármottevő kereset, jövedelmét azonban a tizedi munkaviszony alapulvételével mindenkor járó öregségi nyugdíj legalacsonyabb összegére módosította, amely 1972-ben havonta 63 forint és évenként 2—2 százalékkal emelkedik.

Boldizsár Gyula

HATSZÁZ TONNA ÓCSKAVAS

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói úgy tervezték, hogy a múlt év utolsó negyedében 140 tonna ócskavasat gyűjtenek. Ezt a mennyiséget azonban jócskán túlteljesítették, hiszen végül is 600 tonna ócskavasat adták a KAV útján a kohóknak.

Jóllehet, a gyűjtést könnyítette a használaton kívül helyezett gazdasági vasutak bon-

tása, az abból származó felesleges anyagok végátszára, az így keletkező dícséretet érdekel. Különösen nagy feladatot hárult Szatmári Pál hegesztőre, a XV-ös pályamesteri szakasz dolgozójára. A szállítást szervezéséhez Hódi István főintéző, a szegedi vasútigazgatóság anyagosztályának előadója nyújtott értékes segítséget.

Szomorú statisztika

A szakszervezet elnöksége február 11-i ülésén a MÁV 1971. évi személyi üzemi baleseti helyzetéről szóló jelentését tárgyalta. A múlt évben az összes balesetek száma 3134 volt. Ebből halálos 47, csonkulásos eset 48. A balesetek miatt 106 729 munkanap esett ki. Az ezer főre eső balesetek száma 21,13. Az egy baleseti sérültre eső gyógyulási napok száma 34,05.

Szomorú, megdöbbentő számok! Még akkor is, ha a nyilvántartásba vett balesetek száma 119 esettel kevesebb, s csökkent az ezer főre eső balesetek száma is. A halálos esetek száma csak egyvel csökkent, hárommal viszont emelkedett a csonkulásos balesetek, s növekedett az egy sérültre jutó kiesett napok száma is.

Mindenki előtt ismert a halálos balesetből a családra nehezítő tragédia. Elgondolkodtató a közvetlen munkatársakra, de az egész vasutas társadalomra gyakorolt lehangoló hatása. Ami különösen megdöbbentő, hogy a halálos és csonkulásos esetek túlnyomó többsége körülményektől, az utasításoknak megfelelő, felelőseztetett magatartással, hatékonyabb irányítással és ellenőrzéssel elkerülhető lett volna. A 47 halálos balesetből 6 ittas állapot, verekedés, tiltott helyen fürdés, 14 mozgó járműről vagy járműre történő ugrás, az útközök közepénes testtartással történő belépés miatt következett be. Úrszelvényben tartózkodás 18 életet követelt. Vasúti és közúti jármű összeütközése következtében 6, egyéb okokból eredően 5 dolgozótársunk lelte halálát.

A gondos vizsgálati anyagok tanúsága szerint 23 esetben kizárólag az elhalt, 16 esetben az elhalton kívül, a munkatársak vagy közvetlen

vezetők voltak okolhatók. Az eseteket követően 40 fő ellen fegyelmi, 4 ellen rendi, 15 ellen pedig bírósági úton folytattak eljárást.

Az összes üzemi balesetnek 91 százaléka, a halálos eseteknek 98 százaléka, a 6, 7, 8, és a 10. szakosztály szolgálati helyein történt. A budapesti igazgatóság területén az előző évihez viszonyítva 4-gyel emelkedett a halálos, 3-mal a csonkulásos esetek száma. A szombathelyi igazgatóságnál 2-vel csökkent a halálos, 1-gyel a csonkulásos baleset. Legszembetűnőbb a javulás a miskolci igazgatóságnál, ahol a halálos eset 8-ról 1-re, a csonkulásos 7-ről 4-re csökkent. Annál elismorítottabb a debreceni helyzet. Itt 3-ról 10-re emelkedett a halálos eset, 8-ról 6-ra csökkent a csonkulásos baleset. Szegeden 1-gyel emelkedett a halálos, 2-vel csökkent a csonkulásos. A pécsi területen 2-vel volt kevesebb a halálos, 3-mal emelkedett a csonkulásos.

Az elnökség a jelentést a VIII. kongresszus határozatainak figyelembevételével tárgyalta. Tudomásul vette a dolgozók szociális ellátottságát, az egészségesebb és biztonságosabb munkakörülmények megvalósítását szolgáló intézkedéseket, de elégedetlenségét fejezte ki az általános munkavédelmi helyzetet illetően.

Leszögezte, hogy a dolgozók egészsége és biztonságos munkakörülményeinek megteremtését célzó intézkedések hatékonysága nem kielégítő. Műasztás tapasztalható a kiadott irányelvek, rendelkezések betartásában és a felelőségre vonásban. A munkavédelmi apparátus tárgyi, de különösen a személyi feltételei megteremtésének üteme lassabb a szükségesnél. Lemaradás van a veszélyforrások feltárása, valamint az elhárítá-

sukat biztosító technológia kidolgozása, annak betartása, oktatása terén.

Az elnökség felhívta a gazdasági vezetők és szakszervezeti tisztviselők figyelmét a hiányszakok, a legújabb felszerelésre, valamint a munkavédelmi helyzettel és a balesetmegelőzéssel kapcsolatos rendeletek és határozatok maradványainak betartására. Felkérte a MÁV vezérigazgatóját a balesetek megelőzését célzó intézkedések megtételére, a gazdasági vezetőkkel beszámoltató és felelőségre vonó rendszer kidolgozására. Felhatalmazta a szakszervezet főtitkárát, hogy ott, ahol a balesetek száma emelkedik, kezdeményezze a vezetők szankcionálását.

Tolatás sisakban

Magyar-osztrák munkavédelmi tapasztalatok

A Vasutasok Szakszervezete és az Osztrák Szövetségi Vasutak munkavédelmi osztályának vezetői, illetve a GYSEV igazgatóság és a vállalati szakszervezeti bizottság munkatársai közreműködésével magyar-osztrák közös munkavédelmi anketót rendeztek Sopronban. A két napon át tartott érdekes és tanulságos előadásokon nagy számban vettek részt a vasúti csoport dolgozói. Az előadásokat magyar és osztrák szakemberek által készített munkavédelmi filmek bemutatása követte.

Mind a hazai, mind a külföldi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vasúti üzemi balesetek 75—80 százaléka figyelmetlenség, az óvrendszabályok be nem tartása vagy éppen ittasság következménye és csak kisebb részük okozza a technikai berende-

zések hiánya. Az anketón megbeszélés tárgyát képezte, hogy milyen eredmények várhatók a tolatásnál használt védősisak alkalmazásából.

Az Osztrák Szövetségi Vasutaknál évente átlagosan 350—400 kocsi rendező szenved fejt- és nyakserülést, ezért 1972. január 1-től ott már bevezették a védősisak kötelező használatát. Számos baleset okoz az előírásnak nem megfelelő lábbeli viselés is. Ezek megelőzésére a vonatkísérők és a tolatószemélyzet részére új cipőtípust alakítottak ki. Az eddigi kísérletek nyomán szintén kedvező vélemények alakultak ki.

A szomszédos ország vasutaisai is szereztek hasznosítható tapasztalatokat magyar kollégáiktól, így mindkét részről elhangzott az a kívánság, hogy a jövőben is érdemes hasonló tapasztalatcserét rendezni.

LÁTOMÁS



(Kesztyűs Ferenc rajza)

A GYŐRI SÍNEK TÖRTÉNETE

Múlt és jelen a győri sínek címmel 40 oldalas, izlése- sen szerkesztett, képes kiad- ványt jelentett meg a MÁV budapesti igazgatósága abból az alkalomból, hogy a Kiscsal- föld központja nemrég ünne- pelte városi rangra emelésé- nek 700. illetve a Magyar Nyugati Vasút Győr-Kiscell- szombathelyi vonala megnyitá- sának 100. évfordulóját.

A tartalmas, minden tekint- etben dicséretes munka fele- lős kiadója Sasvári János fő- tanácsos, a budapesti vasút- igazgatóság anyagosztályának vezetője. A füzet összeállítá- sában Iványi Ede, Győr ál- lomásfőnöke, Lovas Gyula fő- tanácsos, a GYSEV történeté- nek kiváló ismerője és Deák János főintéző, a budapesti igazgatóság dolgozója műkö- dött közre.

Magyaros hetek az NSZK-ban

Az Utasellátó Vállalat a DSH nyugatnémet háló- és ét- kezőköcsi társasággal közösen magyaros heteket rendezett a Frankfurt és Sachernoss, vala- mint a Frankfurt és Kommo- dore közötti vasútvonalon.

A március 6-tól 19-ig tartó rendezvényre az Utasellátó négy szakácsot, felszolgálókat biztosított, s a magyaros teri- fes kellekeiről, eszközöiről is gondoskodott.

BECSÜLET

A Nyugati pályaudvaron, a csarnok első válogánya mellett a trafikból vásároltam néhány apróságot, karácsonyra. Nagy volt a tömeg, s csak a vissza- kapott pénzre ügyeltem. A csomagot a trafik pártkányán fejejtettem.

Már rég elmúlt a karácsony, amikor az eladónőnél érdek- lődtem, nem tud-e a csomag- ról. — De igen — mondta. — Jól emlékszem önmre. — S már nyújtotta is az elveszettnek hitt tárgyat.

Nem is az érték miatt örül- tem, mert az valóban nem nagy. De a becsületesség vég- telenség jölesett. Ezúton kö- szönöm: Rubi Tiborné

A tűzrendészet társadalmisításában ki nem használt erők rejlenek

A MÁV 1972. évi tűzrendészeti munkatervének margójára

A MÁV-NÁL MEGÉLEN- KÜLT a tűzrendészeti szer- vezet munkája, s ennek nyom- án csökkent a szabályok megsértéséből keletkezett tűz- esetek száma és károssége is. Az idén azonban még tovább kell lépniük az eredmények javításában. Ezt szolgálja a Magyar Államvasutak 1972. évi tűzrendészeti munkatere- ve is.

A tűzkárok mérséklésében, a dolgozók aktivizálásában most a különböző szakszol- gálatok, szakosztályok, igaz- gatósági osztályok speciális tűzrendészeti munkája kerül előtérbe. Ezen belül, viszony- lag rövid idő alatt igen nagy feladatot vár a gépészeti, a vonat- tási szakszolgálat vezetői- re és a beosztott dolgozókra. Pontos szabályozások kidol- gozását kell elvégezni a kar- bantartási, javítási, műhelyi munkák, illetve a vonatelő- készítő kocsiszolgálat vonat- kozásában, és fokozni kell az ellenőrzést a közlekedő vonatokról. Új feladatot a külön- böző mozdonytípusok tűzren- dészeti utasításainak kidol- gozása, és mielőbbi bevezeté- se, meghonosítása a gyakorlat- ban.

Nem szabad egy pillanatra sem megfeledkezni arról, hogy mind a felhasználásra kerülő anyagokban, mind a szállított árukban egyaránt, növekszik a tűzveszélyes anyagok, áruk részaránya, s mindez növeli a vasutasok felelősségét. A legnyilvánvaló- bban tehát, hogy fokozott gondot kell fordítani a köz- lekedő vonatok megfigyelé- sére, átvizsgálására, a tűz- rendészeti szabályok meg- tartására.

Ez azonban — ahogy mon- dani szokták — csak az érem egyik oldala. A másik olda- lon: tovább kell lépni a szer- vezet társadalmisítás erők- nek hasznosításában. Ezzel kapcsolatban a szolgálati hely- lyek tűzrendészeti előadói- ra fontos, sokrétű feladat vár.

MEGJEGYEZZÜK, hogy amikor erről beszélünk, nem hallgathatjuk el, hogy a tűz- rendészeti előadók munkakö- rülményeit, munkájuk vég- zésének fő feltételeit is javít- ni kell, mert ez aktívabb munkát eredményezhet.

A tűzrendészeti bizottsá- gok tagjainak, sajnos, csak 30-40 százaléka dolgozott rendszeresen az elmúlt esztendőben. Az aktivizálást elő- segítheti, ha a bizottságok tagjai folyamatosan meg- kapják konkrét feladataikat, s azok elvégzését számon is kéri tőlük. Ennek igénye ed- dig is megvolt a tűzrendészeti bizottságoknál.

Fokozhatja a biztonságot az is, ha a szakosztályok, illet-

ve az igazgatóságok tűzren- dészeti alkotó kollektívát hívunk életre, és rendszeresen fog- lalkoztatjuk, munkával bízzák meg az alkotó közösség tag- jait.

A tűzrendészeti munka ösz- szetett, szerteágazó tevé- kenység. Ebből is adódik, hogy az idei évben javítani kell a tűzrendészek és a vasutas- szakszervezet munkavédelmi szerveiben, szakszervezeti bi- zottságaiban dolgozó aktívbi- rák együttműködését.

Az elmúlt két esztendő tűz- rendészeti munkájának ér- tekeléséből az is kitűnt, hogy fejleszténi kell a mentő tech- nikai eszközöket. Tavaly erre a célra mintegy félmillió

forintot fordítottunk, de ez csak kezdeti eredménynek tekinthető, még akkor is, ha reálisan számolunk anyagi lehetőségeinkkel. Ugyancsak folytatnunk kell a tűzren- dészek, a létesítményi tűzoltók, parancsnokok elméleti, mű- szakai és gyakorlati képzését.

CSAK RÖVIDEN és egészen vázlatosan mutattunk rá e cikk keretében az 1972. évi tűzrendészeti tennivalókra, amire talán még azt tehet- jük hozzá, hogy meg kell szigorítani a tűzek vizsgálatának rendjét, illetve felszámolni a megelőzés lazaságait. Csak így várhatunk újabb ered- ményeket ezen a fontos terü- leten is. Kovács Gy. János

CIKKÜNK NYOMÁN

Kivizsgálták a lakók panaszát

„Fizessenek a lakók — de mennyit?” — tette fel a kér- dést a Magyar Vasutas 1971. november 15-i számának egyik cikke a szolgálatteljárók fűtési díjával kapcsolat- ban. A cikk, sajnos, egyoldalú tájékoztatás nyomán íródott, amit a Vasúti Főosztály 4. szakosztályának és a szak- szervezeti központ közös vizsgálata is igazol.

A debreceni vasútigazga- tóság területén kétléte fűtést szolgáltatunk a bérloknak. Debrecen állomáson távfűtés, másutt központi fűtés melegíti a szolgálatteljárók lakásokat. A jogok, köteleességek, valamint a számlázás és a díjbeszedés vonatkozásában az 1966. évi 22. számú Magyar Közlöny rendelkezik. Igazgatóságunknál az egy fűtött légköbméterre jutó költség 25-32 forint. Mivel ez elég magas, a bérlokt javára már régen úgy ren- delkezünk, hogy a területileg illetékes ingatlankezelő vál- lalattól kell a fűtési díjak évi alakulásáról tájékoztatást kérni, s a vasutasoknak is aszerint számlázni, a MÁV fűtési önköltségi ára helyett.

Igy az 1970/71. évi fűtési időnyben a központi fűtési díjért 12,70-13,28. a távfűtésért 11,93 forintot fizettek légköb- méterenként a lakók. Illetékes osztályunk díjmegállapítása

alapján. Az egyes lakások fű- tött légköbméterétől függően 1970/71-ben a legmagasabb fű- tési évi díj 3944, a legalacsony- yabb 851 forint volt. Szó sem lehet tehát arról, hogy a lakók havi 1000-1200 forintot fizetnek.

Igaz, előfordult, hogy egy- két hónapban három dolgozó- tól 800-1100 forint fűtési díj- jat vontak le. Ez azonban azért történt, mert a dolgozók betegege idején a táppénzt levonás nélkül kapták meg, s felgyógyulásuk után a kereset 33 százalékának levonásával törlesztették a felgyülemlett tartozás.

A cikkkel kapcsolatban meg- jegyezzük még, hogy egyes lakók valóban „menekülni” szeretnének a szolgálatteljár- kástól, de ezt nem a magasán megállapított fűtési díj, ha- nem a lakás viszonylag nagy terjedelme okozza. Debrecen- ben például a főnöki lakás 286, Nyíregyházán 297 lég- köbméteres, s az állomás vez- zetőjének akkor is ott kell laknia, ha a család kisebb létszáma miatt nem tartana igényt ekkora lakásra. Ez ellen azonban egyelőre nincs orvoslásunk.

Szegedi Nándor,

a debreceni vasútigazgatóság vezetője

A LÁTOGATÓK MOZDONYT IS VEZETHETNEK

a nagycenti múzeumvasúton

„Csak a múlt megbecsülésén épülhet fel a jelen” — vallja Széchenyi Istvánnal Lovas Gyula, a GYSEV dolgozója, és vallják mindazok, akik az elmúlt 10-15 évben sokat tettek a nagycenti Széchenyi-kastély felújítása, hasznosítása érde- kében.

Már 14 millió forintot köl- töztek a helyreállításra. Nem kis összeg ez, de eddig csak a kastély középső épületének új- jáépítésére volt elegendő. A két oldalszárny még gazdára vár. Ezek helyreállítása után a bal oldali részben lovasis- kolát, a jobb szárnyban pedig szállodát és vendéglőt lehetne elhelyezni. Természetesen rendbe kell hozni az arborét- um jellegű értékes parkot is.

A tervek szerint a főépületben hamarosan közlekedéstörténeti múzeumot rendeznek be Szé- chenyi Istvánnak, az első mag- yar közlekedésügyi miniszter- nek és a korszerű hazai közle- kedés megteremtőjének tiszte- letére.

Nagszerűen kiegészíti majd a kastély látványát a Fertő- bozói közlekedő keskeny vágá- nyú múzeumvasút, amelynek egy rövidebb szakaszán már 1970-ben megindult a közleke- dés. Szükség van arra, hogy a Budapesti Közlekedési Mú- zeum világhírű mozdonyom- modell-gyűjteményén kívül meg- őrizzenek az utókor számára működő mini gőzmozdonyokat, személykocsikat, hiszen a mű- szakai haladás, a gépkocsi nem-

sokára teljesen kiszorítja a személy- és teherszállító kis- vasutakat.

A Nagycenti-Fertőboz kö- zött közlekedő múzeumvasutat olyanoknak építik meg, mint amilyen valaha a magyar tá- jakon közlekedett, és segítette megoldani a szállítási gondok- kat, segítette összekapcsolni a vidéket a várossal.

Az idei tavaszon 1869-es MÁV-szabályok szerint felépül a fűtőház is, amelyben két Diesel- és két gőzmozdony kap helyet. Az ugyancsak a nyáron elkészülő mini kastélyállomást pedig a Déli Vasút szabvány- épületei után építik fel.

Lovas Gyula szerint ez év nyarára várható a vonal teljes kiépítése is. Ötven felnőt és ötven úttörő-vasutas készül már a múzeumvasút átvételé- re és a szolgálat ellátására. Sürget az idő, mert a nyári idegenforgalmi szezonban már külföldi vendégeket is szeret- nénk utaztatni a kisvasúton.

A határon belépő vendég ugyanis több nyelvű ismertetőt kap, melynek a tapasztala- tok szerint a legvonzóbb pont- ja az, hogy a látogató moz- donyt is vezethet. Ez azért van így, mert a felnőttek is szeret- nek játszani a kisvasúttal. Nagycenten pedig a sikeres munka után pezséces okmányt is kaphat a vendég, amely ta- núsítatja, hogy célba ve- zette a Széchenyi-múzeum- vasút egyik járatát.

Zámbo István

Emlékezés Hámán Katóra



Diszorség Hámán Kató szobránál

A Nyugati pályaudvar indu- lási oldalán mementóként áll Hámán Katónak, az állomás egykori pénztárkezelőjének, a hazai népmozgalom kimagasló alakjának szobra. A nemzet- közű nőnap alkalmából a szob- ornál rendezett koszorúzási ünnepségnek az idén is sok- sok részvevője volt. Egmás után érkeztek a pályaudvar dolgo- zói, köztük a pénztárőröké- zék Hámán Kató aranykoszorús szocialista brigád tagjai, a helyi párt- és szakszervezet, a KISZ-alapszervezetek, a bu- dapesti vasútigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, a Hazafias Népfront, a Hámán Kató Szakközépiskola és más szervek képviselői.

Az ünnepséget Cserecsics Jó-

zsefné, a Nyugati pályaudvar forgalmi pártalapszervezetének titkára nyitotta meg, majd egykori pénztárkezelőjének, a hazai népmozgalom kimagasló alakjának szobra. A nemzet- közű nőnap alkalmából a szob- ornál rendezett koszorúzási ünnepségnek az idén is sok- sok részvevője volt. Egmás után érkeztek a pályaudvar dolgo- zói, köztük a pénztárőröké- zék Hámán Kató aranykoszorús szocialista brigád tagjai, a helyi párt- és szakszervezet, a KISZ-alapszervezetek, a bu- dapesti vasútigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, a Hazafias Népfront, a Hámán Kató Szakközépiskola és más szervek képviselői.

Az ünnepséget Cserecsics Jó-

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából kitmagasló szakmai és mozdalmi munkájuk elismeréséül a közle- kedés- és postaiügyi miniszter a

Közlekedés kiváló dolgozója

Kitüntetésben részesítette: Bozód Ferencné segédellenőrt, MÁV Kör- ház, Szolnok; Görög Györgyné el- lenőrt, MÁV Szolnoki J. U.; Hor- vát Jánosné s Ellenőrt, Kalo- csa; Jákos Mária intézőt, Dunai- város; Kelemen Csilla Ferenoné fő- intézőt, Záhony; Kemper Józsefné s.felügyelőt, MÁV Gépjav. U.; Kerekes Istvánné főintézőt, Filzes- abony; Kövesi Mária felügyelőt, Nagykiszta; Lászlófalvi Adolfné s. ellenőrt, Miskolc-Tiszai pu.; Ló- rinczi Józsefné felügyelőt, Land- ler Jenő J. U.; Mári Jánosné s. munkást, Szombathely; Nagy Andrásné ellenőrt, Szolnok; Nagy Sándorné főintézőt, Debrecen-Fu- tóterep áll.; Németh Sándorné mér- nőt-főintézőt, Szegedi Vasútig.; Rónai Andrásné főintézőt, Budapesti Vasútig.; Szabó Albertné műsz. intézőt, Győr Pft. Pón.; Tóth Imréné segédmunkást, Veszprém Pft. Pón.; Turzuly Józsefné főin- tézőt, Debrecen Vasútig.; Vasicsa Józsefné főellenőrt, Bp.-Keleti Műsz. Kocsiszolg. Pón.; Vinczellér Katalin szersz. dolg., Bp. Déli pu.; Nagy Jánosné vezénylőt, Stocker Ferencné irvezetőt, Tóth Gyuláné előadót, Vezér Lászlóné előadót, Utasellátó Vállalat.

A közlekedés- és postaiügyi miniszter

Ministeri dicséretben

részesítette: Balogh Miklósné el- lenőrt, Székesfehérvári J. U.; Ba- tiz Margit felügyelőt, Kiskunhalas Pft. Pón.; Faragó Rozália felv. gyűzőt, Székesfehérvári Pft. Pón.; Fodor Csabáné műsz. intézőt, MÁV Tervező Int.; Haidu Mária munkást, Miskolc Pft. Pón.; Hor- vát Albertné s.munkást, Debrecen MÁV Napközi otthon; Illéssy Józsefné ellenőrt, Miskolc Vasútig.; Klujber Imréné intézőt, MÁV Körház és Közp. Rend. Int.; Rafal Mária főellenőrt, Vas. Főoszt. 7. Gépészeti Szakszorg.; Rejtes Gézné ellenőrt, BBPF; Ruzsa Margit felügyelőt, Vas. Főoszt. 12. Anyag- gazd. Szakszorg.; Sarus Erzsébet főellenőrt, Tatabánya-alsó áll.; Spirók Józsefné s.felügyelőt, Du- nádcsúzi J. U.; Szabó Viktorné munkást, Bp. Déli Műsz. Kocsi- szolg. Pón.; Szalai Miklósné s. el- lenőrt, MÁV Adatfeldolg. Pón.; Semberdi Mária mérnök főinté- zőt, Vas. Főoszt. 3. Igazg. és Jogi Szakszorg.; Szilágyi Imréné s.ellen- őrt, Vas. Főoszt. 2. Szem. és Okt. Szakszorg.; Tóth Ferenoné felv. gy. lőt, Vas. Főoszt. Vasútüzem Bizt.- oszt.; Túróczi Jánosné munkást, Miskolc Vont. Pón.; Várbió Ágota titkást, Vas. Főoszt. Kibernetikai Oszt.; Vargacs Béla s.munkást, Szolnok Vont. Pón.; Vitányi Zo- lán s.ellenőrt, Eszaki J. U.

SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGAINK

fordítsanak nagyobb gondot a tömegsportra

A SZOT elnökség 1970. évi „A tömeges testnevelésnek és sportjának fejlesztéséről” szóló határozata a Vasutasok Szakszervezete elnökségének a testnevelési- és sportmozgalom továbbfejlesztésére jóváhagyott irányelvei hosszú időre megszabták a szakszervezeti szervező-tömegtestnevelési feladatait. A határozat megállapítja, hogy társadalmunk nagyarányú fejlődése során a fokozódó gépesítés és automatizálás a vasútüzem területén is érezhető hatását. A megváltozott munkakörülmények és az ezzel járó megnövekedett szabad idő egyre szélesebb körben érinti a vasutas dolgozókat is. A megnövekedett szabad idő hasznos eltöltésének legmegfelelőbb eszköze a testnevelés és a sport.

Az igény megvan

A Vasutasok Szakszervezete közép- és alapszervei az igényeknek megfelelően szervezik, segítik a szórakozást jelentő üzemi sporttevékenység kiszélesítését. A vasúti területen igen népszerűvé váltak az üzemi alapfokú, illetve spartakiád versenyek. A vasutas dolgozók mind nagyobb tömegű igénylik a szórakozást jelentő üzemi alapfokú versenyeket. A területi bizottságok nagyon helyesen, a megnövekedett feladatoknak megfelelően a szervezeti felépítésben is változtattak. A terület adottságainak megfelelően csomóponti sportfelőrszrendszert építettek ki. A csomóponti sportfelelősök, társadalmi aktívák bevonásával szervezik, irányítják az üzemi sportversenyeket, természetjáró kirándulásokat, társadalmi pályáépítést, a tömegsporttal kapcsolatos összes feladatokat. A jó szervező munka eredménye, hogy az elmúlt évben emelkedett az üzemi versenyeken, a természetjáró túrákon részvevő dolgozók létszáma. 1970-ben Szeged területén 2336, Pécsen 2006 dolgozó vett részt az üzemi versenyeken, természetjáró kirándulásokon. 1971-ben Szegeden 3750, Pécsen 3325 dolgozót szerveztek be, országosan közel 27 ezer dolgozó vett részt az üzemi versenyeken, természetjáró kirándulásokon. Öröndetes, hogy emelkedett az üzemi sportban részvevő dolgozó nők és fiatalok létszáma. Ez azt is mutatja, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva területi, illetve szakszervezeti bizottságaink többet

és jobban foglalkoztak, segítették a dolgozók alapfokú sporttevékenységét.

Pályáépítés társadalmi munkában

Az üzemi tömegsport továbbfejlesztésének egyik akadálya a létesítmények hiánya. Az utóbbi 2 évben ezen is sokat segítettek a közép- és alapszervezetek. A kulturális- és sportosztály felhívásának eredményeként 1970/71-ben közel 40, a tömegsport építéssel szolgáló létesítményt építettek társadalmi munkában, a Landler, a debreceni és a miskolci járműjavítóban, a MÁV Építési Géptelepén. 1971-ben Debrecen, Miskolc Budapest területén végeztek jó munkát a társadalmi pályáépítésben.

A szakszervezeti bizottságok sportra tervezett összege felhasználásával igen sok probléma volt. Több éven keresztül nem használták fel a betervezett sportösszegeket. Az utóbbi 2-3 évben ez nem fordult elő, mivel a területi bizottságok, illetve az újonnan létrehozott csomóponti sportfelelősök ellenőrizték és segítettek az összegek célszerű felhasználását.

A tömegsportunka továbbfejlesztését nagymértékben elősegíti az agitációs és propaganda munka. A legnagyobb propagandát az aktivisták és a vezetők személyes példamutatása, a dolgozókkal való közvetlen beszélgetés jelenti. A szakszervezeti szervek a különböző fórumokon beszéljenek a testnevelés és sport szükségességéről, szerepéről. A szolgálati helyek üzemi, szakszervezeti híradóit, a hangosbemondókat használják fel az üzemi versenyek, rendezvények, kirándulások népszerűsítésére, a dolgozók tájékoztatására.

Sportolnának, de nincs hol

Az utóbbi években a fővárosban és vidéken számos korszerű, minden igényt kielégítő vasutas munkásszállás épült. Sok száz vasutas dolgozó lakik a munkásszálláson, akik a szabad délutánokon szívesen sportolnának, de nincs hol. Egyetlen munkásszállás sem rendelkezik olyan szabad területtel, ahol sportolni lehetne. Az épületeken belül is legfeljebb sakkot játszani lehet. Még az asztalitenisz sportra sincs mód, mivel nem áll megfelelő terem ilyen célra rendelkezésre.

A jövőben mind nagyobb tömegek vesznek részt az üzemi versenyeken, természetjáró kirándulásokon, tehát a munkásszállásokon lakó sok száz vasutas dolgozó részére is meg kell találni a sportolási lehetőséget.

Az 1971. évi eredmények is azt mutatják, hogy a szórakozást jelentő üzemi sport, természetjáró kirándulások mind népszerűbbé válnak a vasutas dolgozók között. A megnövekedett igények egyre nagyobb feladatokat rónak a szakszervezeti szervezetre. A meglévő sportlétesítmények jobb kihasználásával, jó szervező, agitációs és propaganda munkával el kell érni, hogy minél több kispályát építsenek társadalmi munkában.

M. J.

TERVPÁLYÁZAT

a budapesti Marx tér rendezésére

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Budapest Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága nyilvános, titkos tervpályázatot hirdet a Marx tér forgalmi rendezésére, Budapest-Nyugati pályaudvar épületegyüttesének funkcionális korszerűsítésére és az épülő északi-déli metróvonal csatlakozásának kialakítására.

A tervpályázat célja, hogy a kiíró hatóságok - figyelemmel a két vagy több ütemben történő megvalósításra - gazdaságos, az üzemi igényeket jól kielégítő megoldáshoz jussanak, amely a Marx tér és a pályaudvar forgalmának komplex lebonyolítását, valamint a műemléki jellegű megőrzését és a modern világáruháznak a korszerű felvételi épülettel szemben támasztott követelményeit egyaránt biztosítja.

A tervpályázat országos, nyilvános és titkos. A pályaműveket kizárólag postán lehet beküldeni 1972. június 19-én 24 óráig. A pályaművek díjazására és megvételére 460 000 forint áll rendelkezésre. A bíráló bizottság megfelelő számú és színvonalú pályamű beérkezése esetén ezt az összeget teljes egészében kiadja.

A bíráló bizottság döntését 1972. július 8-ig kihirdeti. A pályázat eredménye a Közlekedéstudományi Egyesületben nyilvános ismertetésre kerül.

A tervpályázati kiírás és mellékletei 1972. március 15-től vehetők át a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályán (Bp. VI. Népköztársaság útja 73-75. fsz. 14.) 50 forint egyidejű befizetése ellenében, hétköznap 10-15, szombaton 10-12 óra között.

KI LESZ A JÁRMŰLAKATOS SZAKMA KIVÁLÓ TANULÓJA?

A Munkaügyi Minisztérium - az ipari tanulók képzésére jogosult tárcaikkal közösen - az idén is megrendezi a Szakma kiváló tanulója címért folyó versenyt valamennyi szakmában. A speciálisan vasúti jellegű járműlakatos szakma országos versenyét március 21-24-én Szolnokon rendezik, a MÁV Járműjavító Üzem tanműhelyében, illetve a MÜM. 605. számú Ipari Szakmunkásképző Intézetben.

A hely megválasztása azért is szerencsés, mert a szolnoki járműjavító 1970-ben épített tanműhelye egészen korszerű, s minden szakmai igényt kielégítő felszerelése alkalmassá teszi az országos döntő gyakorlati feladatainak elvégzésére.

A fiatalok mindenütt lelkesen készülnek a nagy küzdelemre, közben a Munkaügyi

Minisztérium, a vasúti főosztály, illetve a járműjavító szakszolgálat illetékes szakemberei is minden tőlük telhetőt megtesznek a verseny feltételeinek megteremtésére. Az már eldöntött tény, hogy az első helyezettet tanulót külföldi, a második helyezettet belső állami utaztatással és pénzjutalomban részesítik. A harmadik helyezett jutalma is szép összeg lesz, s nem maradnak ki a jutalmazásból a jó helyezést elért tanulók szakoktatói és tanárai sem.

A Munkaügyi Minisztérium által adományozott jutalmakat a MÁV vezérigazgatóság 10. járműjavító szakosztálya megtoldja, úgy, hogy az első öt helyezettet, valamint tanárait, oktatóit is részesülnek a külön jutalomból.

Megjelent a BRIGÁDÉLET márciusi száma

Az ország közvéleménye ezekben a napokban a szocialista brigádmozgalom felé fordult. Egymást követték a szakmai tanácskozások, amelyeken az üzemek, vállalatok, intézmények szocialista brigádjaiknak küldötték mérték fel a megtett utat és jelelték meg

azokat a feladatokat, amelyekkel a IV. országos tanácskozásnak foglalkozni kell.

Nagy segítséget jelent a márciusi szám annak a fogalomnak a tisztázásához; mit is jelent a gyakorlatban a magasabb fok. Emellett érdekes és változatos összedíltást ad arról, hogy a különböző szintű, szocialista brigádevetési tanácsadásokon milyen elvi és gyakorlati kérdésekkel foglalkoztak.

A Kék napló című frás sokak kíváncsiságát teljesíti azáltal, hogy módszeresen mutatja be a világot és könnyen áttekinthető naplóvezetését tiltkát.

A kulturális rovat reagál egy olyan filmművészeti kérdésre, amely foglalkoztatja mindazokat, akik megtekintik a Jelen című filmet. Mint ismeretes, a film a mai élt gondjait, sokszor ellentmondások baktatóinak megoldását tűzte feladatul, elsősorban a szocialista brigádok oldaláról közelítve meg a legkényesebb kérdéseket. Akik még nem látták, ajánljuk, hogy tekintsek meg.

Mások számára is példamutató vállalkozást hoz emberközelségbe a Százhalombatta építéssel bemutatkozó képes riport, amelynek érdekében két tucat vállalat, köztük cseh szlovák és bolgár üzemek dolgozói kötöttek hosszulejratú szocialista szerződést. Az Állami díjas brigád hétköznapjainak bemutatása pedig azt példázza, hogy a magas kiűntetés mellett is megmarad a kollektíva szorgalmas, jó minőséget termelő egységként.

Nem hiányoznak a kiadványból a humoros, és kritikai jellegű frások sem.

HÍREK

Nyolcvan munkásór találkozási rendezte meg március 1-én a szombathelyi járműjavító üzem párt-végrehajtó bizottsága. Negy Lajos igazgató megjutalmazta azokat a munkásórokat, akik 15, 10, illetve 5 éve teljesítenek szolgálatot a munkásosztály fegyveres testületében. Az üzem több dolgozója Kiváló munkás, valamint Kiváló parancsnok kitüntetésben részesült, egy fiatal munkásór pedig a KISZ aranykoszorús jelvényét érdemelte ki.

Miskolci vasutasok a Thália stúdióban. Február 20-án Miskolc-Tiszai pályaudvar 90 dolgozója a Thália Színház művészeinek előadásában megtekintette Jókai Anna: Tartozik és követel című darabját. A miskolciak elhatározták, hogy máskor is rendeznek hasonló, vasárnap délelőtti programot a fővárosi Tháliában.

Másfél milliós utánfizetés. A budapesti vasútigazgatóság vizsgáló főkezelőjének Ságvári Endre szocialista brigádja 1971-ben túlszámolta az előző évi 975 000 forintos utánfizetési teljesítményt. Az összesítés azt mutatja, hogy a fővizsgálók pontosan 1 millió 498 ezer 451 forint megfizetésére kötelezték a megfelelő jeggel nem rendelkező utasokat.

Öt esztendeje teljesíti a Kiváló főnökség cím elnyerésének termelési feltételeit a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozója. A múlt évi eredményekről szóló beszámoló jelentést a gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetőség tudomásulvétel és tanulmányozás céljából megküldte a főnökség valamennyi szocialista brigádevetési tagjának.

A korszerű technológia útjairól. A budapesti vasútigazgatóság II. osztályán dolgozó Ybl Miklós szocialista brigád már sokszor hallott már magyarul. Újabbban a könnyűszerkezetes építési mód vasúti alkalmazásának lehetőségeit tanulmányozzák a brigád tagjai, technikusai.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Vissz Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 51. Telefon: Városi: 229-872. Üzemi: 10-77. Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rakóczi út 54. Telefon: 224-819. Levélcím: Bp. 70. Pf. 32. Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkézfizetésünknek: MNB 215-11 859 Szikra Lapnyomda

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. Április 10. és május 31. között sorra kerülő szakszervezeti rendezvények. (Folytatás a függőleges 44-ben.) 13. Nyugat-német város. 14. Vajon ad? 15. Olasz tüzihányó. 16. Borsod megyei község. 17. A görög abc utolsó betűje. 18. Flatal kecske (ék. fel.). 20. ...1. számkó. 21. Időmérő. 22. Nyerő kártya. 23. Nyakbavaló. 24. Színtén. 26. Jellemtelen. 29. A

samarium kémiai jele. 30. A hajó része. 32. Alagi Torma Egyet. 33. Sokat tanul. 35. Régi görög pénz. 38. Romulusz testvére. 40. Európai nép. 41. Balaton Intéző Bizottság. 42. Kerek szám. 43. Fűves terület. 44. Kína partjánál dülő orkán. 47. A japán császár címe. 48. Latin művészet. 50. Szaggat. 52. Kévsz. ellentéte. 53. Hangtalan som. 55. Nyugat-afrikai kikapó. 57. Azonos

mássalhangzó. 58. Órahang. 60. ...Kiu, tavol-keleti szigetcsoport. 61. Téli csapadék. 62. Szovjet repülőgép márkája. 63. Pest megyei község. 65. Farkas jelzője lehet. 67. Szaladó. 68. Nem szorosan. 71. Dukka közepé. 72. Kis folyó.

Függőleges: 1. Amerika névadója. 2. Görög sziget. 3. Keverve idők. 4. És. angolul. 5. Kéz szeleje. 6. Spanyol tartomány. 7. Férfinev. 8. Királyi jövedelem. 9. E. V. 10. Zsig. Ikerszava. 11. Nemcsak az. 12. Ez hatalom. 17. Eredőpórással áfrikai város. 18. Állami bevétel. 25. Víz állat. 27. Elő elentéte. 28. Szesztes ital. 30. A földet forgatja. 31. Fogkrémdoboz. 33. Tétel. 34. Tréfás kártyajáték. 38. Torbágy ikerközsége. 37. A vonat útja. 38. Verssorok összecsengetése. 39. Dunánál patak. 45. A forint régi rövidítése. 46. Járművek megállítási-ára szolgáló. 48. Era. 50. A Bika csillagkép latin neve. 51. Nem a pad tetejére. 54. A francia forradalom egyik vezére. 55. Csonthéjas gyümölcs. 56. Hasadék. 57. Víz jármű. 59. Kis utcája. 63. Lakatmárka. 64. Kerti növény. 68. De-Ész mássalhangzó. 67. A szobát határozza. 68. Orosz folyó. 70. Nemzeti Bajnokság. 72. Olasz folyó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 44. Beküldési határidő: 1972. április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Beszámoló a kollektív szerződés múlt évi végrehajtásáról. Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Illés Eva, Apc-Zagyvaszántó állomás. Gelencsér Lajosné, Göd-alsó, December 8. utca 11. Sánta Gábor, Magyarbóly, Kossuth utca 104. Varga Ferenc, Tokaj, Tarcsei utca 29. Fülöp Mária, Szeged, Tarján telep 325. B. X/46.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13						14				15	
16				17				18		19	
20			21				22			23	
24			25	26		27		28		29	
		30	31		32			33		34	
35	36				37			38			39
40				41				42			43
44								47			48
53	54				55			56			57
58	59							61			62
63											68
69											



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékból vásárolhat az

UTASELLATÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. ÁPRILIS 1.

AZ EREDMÉNYEKHEZ MÉLTÓ ÜNNEPSÉGEN

Debrecenben átadták a zászlót

Minden vonatkozásban kiemelkedő teljesítmények

Az igazgatóságok versenyében első helyezést elért debreceni igazgatóságnak március 18-án, szombaton délelőtt adták át a KPM és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlóját. Az Aranybika Szálló Bartók-termében rendezett ünnepségen megjelent dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára, dr. Szilágyi Gábor Debrecen város pártbizottságának titkára, Gál István, a Hajdú-Bihar megyei pártbizottság titkára, Orosz Ferenc, a Szabolcs-Szatmár megyei Tanács vb-elnöke, Bartha János, a Hajdú-Bihar megyei Tanács elnökhelyettese, G. I. Bogdanovics, a szovjet vasutak Lvovi igazgatóságának vezetője, Debrecen város párt, szakszervezeti és tanácsai szerveinek képviselői, a vasút számos vezetője.

Az ünnepséget Volosinovszkij János, a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságának titkára nyitotta meg. Üdvözlő szavai után méltatta az igazgatóság dolgozóinak helytállását, majd átadta a szót Szegedi Nándornak, az igazgatóság vezetőjének.

Az ünnepséget Volosinovszkij János, a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságának titkára nyitotta meg. Üdvözlő szavai után méltatta az igazgatóság dolgozóinak helytállását, majd átadta a szót Szegedi Nándornak, az igazgatóság vezetőjének.

Az igazgatóság vezetője ezután részletesen elemezte 1971. évi munkájukat. A debreceniek az áruszállítási tervet 4,1 százalékkal teljesítették túl. Ez 750 ezer tonna többlet áru elszállításának felel meg. A kocsigépesítés áruszállítási tervét 102,7, az importtervet 145, a tranzitszállítást pedig 103,1 százalékkal teljesítették. Ezzel a kiemelkedő áruszállítási teljesítménnyel a múlt évi tervet már december 23-án, az ezzel összefüggő forgalmi és vontatási teljesítmények előírását még előbb teljesítették, illetve túlteljesítették.

Erdekesek azok az adatok is, melyek a feladatok növekedését szemléltetik. Eszerint a múlt évben, 1966-hoz viszonyítva 26 százalékkal növekedett az összes elszállított árutonna. A kocsigépesítés árutonna pedig 28 százalékkal emelkedett öt év alatt. Az áruszállítási teljesítmények nagyarányú növekedésében jelentős szerep hárult a záhonyi körzet dolgozóira.

A tehertöcsi gazdálkodás mutatói is kedvezően alakultak. Az áruszállításban elért 4,1 százalékos túlteljesítést 0,5 százalékkal nagyobb tehertöcsi megrakással érték el. Ebben része van a szállított vállalatoknak is, akik a korábbi évekhez viszonyítva eredményesebben segítettek a tehertöcsi gazdaságos felhasználásában.

A személyszállítási tervet a fizető utasszámmal terven felül teljesítették. Javult a vonat menetrendszerűsége, csökkent a zsúfoltság. Az egytónnakilométer teljesítményben a korszerű vonóerők



A vándorzászló átadásának ünnepélyes pillanatai (Laczkó Ildikó felvétele)

részaránya 66,7 százaléka, melyből csaknem 50 százalékat a villanymozdonyok végeztek.

A debreceni igazgatóság az elmúlt esztendőben nemcsak a szállítási feladatok teljesítésében, hanem a műszaki fejlődésben és a szociális ellátás javításában is jó eredményeket ért el. Legszembetűnőbb a fejlődés a záhonyi körzetben, ahol tovább javult az átrakás gépesítése. Figyelemre méltó az is, hogy 1971-ben, a kiemelkedő teljesítmények alapján 41 millió forint bérrenkivüli juttatásban részesültek az igazgatóság dolgozói.

Az igazgatóság vezetőjének beszéde után elsőnek dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes köszöntötte az igazgatóságok versenyzőinek első helyezettjét. Az elismerő szavak után arról beszélt, hogy az egyes igazgatóságok jó, vagy rossz munkája hogyan befolyásolja a vasútüzem munkáját. Ezután a vasút 1972. évi

feladatait ismertette. Hangsúlyozta, hogy a mennyiségi teljesítmények mellett nagyobb gondot kell fordítani a minőségre, a gazdaságos és biztonságos szállításra.

Szabó Antal főtitkár az elnökség és a központi vezetőség nevében gratulált az első helyezeshez, majd arra hívta fel a vezetők és a mozgalmi szervek figyelmét, hogy tegyenek meg mindent a bal- és jobboldali csökkenés érdekében. G. I. Bogdanovics a két igazgatóság, a magyar és a szovjet vasutak nagyszabású együttműködéséről beszélt.

A beszédek elhangzása után dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár átadták a vándorzászlót Szegedi Nándornak, a debreceni igazgatóság vezetőjének. A zászló és a kitüntetések átadása után a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar adott hangversenyt.

Visi Ferenc

Vezérigazgatói elismerést kapott a szombathelyi igazgatóság

Az igazgatóságok közötti versenyben, Debrecen mögött második helyezést ért el a szombathelyi igazgatóság. A dícséretes eredményért vezérigazgatói elismerésben részesült. Az erről szóló oklevelet és a vele járó 200 ezer forintos jutalmat dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója március 20-án nyújtotta át Szabó Bélának, az igazgatóság vezetőjének.

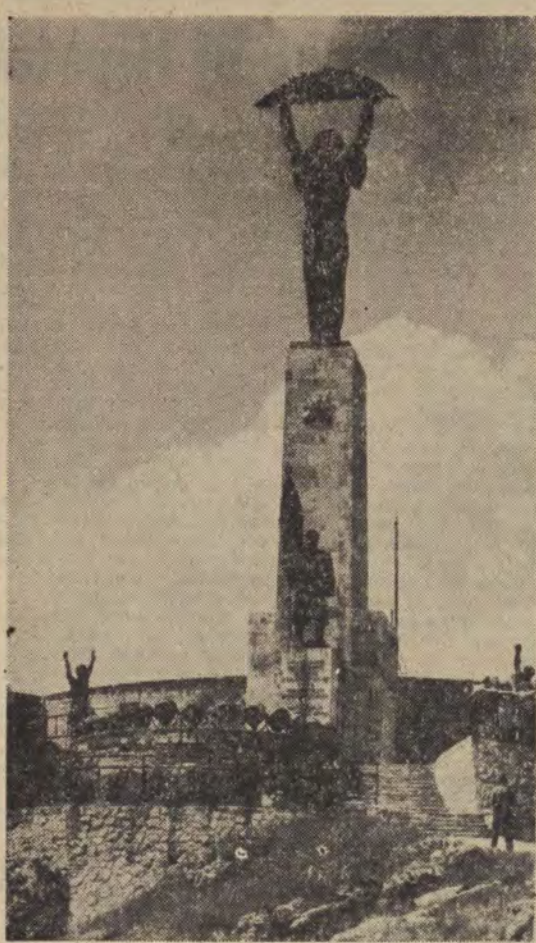
Az ünnepségen Szabó Béla jelentést tett az igazgatóság múlt évi munkájáról. Az ország nyugati részének vasúti közlekedését lebonyolító szombathelyi igazgatóság 103,75%-ra teljesítette múlt évi tervét. A személyszállító vonatokat menetrendszerűségében, valamint a vonatközlekedési terv betartásában átlagon felüli eredményt ért el. 33 millió utast és 10 millió tonna árut szállítottak. Jó eredményeket ért el a kocsik és a mozdonyok kihasználásában.

Dr. Mészáros Károly melegen szavakkal gratulált a szom-

bathelyieknek, majd a vasúti feladatairól szólva hangsúlyozta, hogy nincs kis és nagy igazgatósági szemlélet. Az a fontos, hogy a vasút nagy mechanizmusában minden „alkatrész”, legyen az kicsi, vagy nagyobb, teljesítse a rábízott feladatokat. Ez soha nem téveszthető szem elől a 105 millió forintos eszközállománnyal rendelkező vasútnál. Ismertette a jelenlegi kedvező, kiemelt szerepű szállítási viszonyokat, majd rámutatott: a vasútnak a mindenkori gazdasági és társadalmi viszonyokhoz kell igazodnia. Ez a kulturális utazási viszonyok megteremtésétől az áruszállításig mindenre érvényes. Messze-menően számítanak a vasúttasságra, mindenekelőtt a tőzsgárdatagokra.

Gulyás János, a vasutasszakszervezet titkára az elnökség, Horváth Miklós, a szombathelyi városi pártbizottság elismerését tolmácsolta az igazgatóság dolgozóinak.

Sz. T.



A szabadság születésnapjára

„Kérdezd meg a virágot, ha szétbontotta szirmát s fölserdült karsú szárán, a nap felé nevet, hogy összezugorodva békák-e földbe újra, tanulni új sötétet, feledni az eget!”.

(Deveszeri Gábor: A béke katonái)

Szabadságunk virága szöszhörtött éve bontotta szirmát, viharos, kegyetlen telet hagyva maga mögött. Dermesztő idők jártak, majd beleroppant az egész ország. Hídjaink lecsúszó karjai reménytelenül keresték a túlsó part kapaszakodóit, feltépett vasútjaink — úgy tűnt — a semmibe vezetnek.

A sötétség nem akart eloszlani, alig-alig tört át a nap a füst és porfellegben. Haza és otthon veszni látszott... s mégis túl a háborún, előtte az új élet megteremtésének, mert és akart újra és újat kezdeni a nemzet java. Elvonult a vihar, nem élt, hanem elűzetett! Csillagos tankok, csillagos katonák tüntek fel, soha könnyebben nem értették meg egymást emberek. Nem álltak meg, s még fel sem eszméltek, Berlin elesett, a fasizmus fellelegvára romokban hevert.

Béke, béke! — kiáltottunk boldogan, s fel sem tűnt, hogy éhesek, rongyosak vagyunk! Életet kiáltott sok ezer torok — s igyekeztünk eltemetni temetetlen halottainkat, tetőt ácsolni otthonunk fölé, mert hittük: lesz otthonunk.

A fasizmus és a háború sújtotta ország látán nem kellett féltélenül ellenségnek lenni ahhoz, hogy bárki megkérdeje a jövőt. Átkozottul kitarított a Horthy-fasizmus, egy országot árusított ki, s nem rajta múlt, hogy teljesen elveszített már ideje nem volt. Így is 600 ezer ember, a nemzeti vagyion 40 százaléka, az ország állatállományának több mint fele pusztult el — egy önmagát halálra ítélt, esztelen politika tra-

gikus következményeként. A közlekedés teljesen megbénult. A budapesti lakóépületek egynegyede elpusztult.

Sérült, megévezett emberek mindenütt féllábon állván, a „most, mi lesz?” kimondhatatlan vagy kimondott kételyével. Pedig hallották már a háború előtt és alatt is a kommuniszták, a párt szavát. Azt is tudták, hogy önerőből nem lesz virradat, de azt, hogy a „vörös rém” kenyeret nyújt reszkető kezükbe, hogy gyermekük újra nevetni tud — alig hitték.

Elmúlt a nyomor, összesöpörtük bilpengőinket, földet osztottunk, vörös csillag került a gyárak, üzemek homlokzatára, s ha lódenben is — de jártunk, éltünk. Jelszavaink ma már történelmet idéznek: A föld azé, aki megműveli! Pusztuljanak a belső bitangok! Széncsata! Hídcsata! Építsük fel a vasutat! Kaptál földet... adj kenyeret! — s ki győzné felsorolni mind. Munkások, parasztek egymást segítve értékék meg a kommunista párt szavát, hallották megfogalmazva őseik álmait s mind többet láttak is abból megvalósulni. Sokasodtak birtokaink, tágult a határ, új otthonokba költözött sok ezer család, kitarukoztak az iskolák kapui, fényözönben úszott megszépült fővárosunk. Ez a fény vakított is, s utat tévesztve véresen-komoly lecke várt ránk. Ismét baráti kéz nyúlt felénk, a szovjet-magyar barátság nem lankadó, őszinte segítése, amely ismétlően bizonyította népeink megbonthatatlan barátságát, a szocializmus eszméinek győzelmét, erejét.

Az eltelt 27 év eredményei az egész magyar nép erőfeszítéseit tükrözik. A mindig élenjáró kommuniszták gondok és örömeik közepette, harcban és munkában vállalták a hősi korszakot, amely hitet ad a szocialista forradalom győzelmes végigviteléhez.

Ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége március 10-én ülést tartott. Az 1971. évi eredmények alapján megtárgyalta az MT-SZOT Vörös Vándorzászló és a kiváló cím elnyerésére vonatkozó előterjesztéseket. Előreláthatólag három MT-SZOT Vörös Vándorzászló és 17 kiváló cím adományozására kerül sor a május 1-i ünnepségek keretében. Vezérigazgatói elismerésben 30 szolgálati hely részesül. A KISZ-szervezetek közül 41-et javasoltak elismerésre. A kitüntettek névsorát a Minisztertanács és a SZOT végleges döntése után közöljük.

A napirend második pontja az 1971. évi üdültetés tapasztalatairól és az 1972-es tennivalókról szóló előterjesztés volt. A múlt évben szakszervezeti kedvezményes üdülésben 12 884 vasutasdolgozó, illetve családtag részesült. A vállalati üdülésben résztvevők száma 14 796 fő. A gyermeküldülésben 3364 gyermeket üdültettünk. Ezenkívül 100 ipari tanuló üdültetését vállaltuk.

1972-ben előreláthatólag az üdülésben részt vehetők száma megegyezik az előző évivel.

A továbbiakban az elnökség elfogadta a szakszervezet 1971. évi mérlegbeszámolóját, a fél-százalékos Onkentes Támogatási Alap gazdálkodásáról szóló jelentést. Tudomásul vette a társadalombiztosítás gazdálkodását ismertető beszámolót, majd folyó ügyeket tárgyalta.

Fazekas József emlékére...

A MÁV Szabványügyi Intézet mérnökeinek, technikusainak és műszaki rajzolóinak egy brigádjára március 14-én ünnepélyes gyűlésen felvette Fazekas Józsefnek, a vasutas munkásmozgalom kiemelkedő alakjának, az 1918-ban alakult Kommunista Vasutasok Szervező Bizottsága tagjának a nevét.

Az ünnepélyes brigádgyűlésen részt vett az intézet valamennyi dolgozója. Fazekas József érdemeit Gadamecz Béla, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa méltatta.

Találkozás az olvasókkal

A Vasúti Főosztály MSZBT tagsoportja szerkesztő-olvasó találkozóra hívta meg a három magyar nyelvű szovjet folyóirat szerkesztőit.

Megjelent a találkozóan a Lányok-Asszonyok és a Szovjetunió c. lapok főszerkesztője: Pető Miklós és a Fáklya főszerkesztője: Jurij Akimov. A baráti találkozón az MSZBT mintegy 100 aktivistája vett részt. Közülük sokan dícsérték a lapok tartalmát, a szerkesztés színvonalát és elmondották javaslatukat arról, hogy mit szeretnének olvasni a három szovjet lap magyar kiadásában.

A MÁV záhonyi csoportján is tanácskoztak a magyar nyelvű szovjet lapok szerkesztői az olvasókkal, illetve az MSZBT tagsoportok vezetőivel, a terjesztésben részt vevő párt- és tömegszervezeti képviselőkkel.

A találkozóon megjelent I. I. Baguly, a Szovjetunió budapesti nagykövetségének első titkára, Nagy Mária, az MSZBT főtitkára, Vlagyimir Mihajlov, a Kárpáton túli terület Szovjet-Magyar Baráti Társaságának felelős titkára és Dzsurdá Jurij, az Ukrán Baráti és Nemzetközi Kulturális Kapcsolatok Bizottságának titkára.

Nemcsak egy szakszervezet harcosa volt Húszéves a MÁV Nyugdíj Hivatal

Pósz Jenő halálának ötvenedik évfordulójára

Ma már 93 ezer nyugdíjas ellátásáról gondoskodik

Pósz Jenő, a magyarországi vasutasmozgalom egyik kiemelkedő vezetője, 1884. április 22-én Szegeden született. Fesztergályos-tanonként került kapcsolatba az ifjúmunkás-mozgalommal. Amikor szakmájában felszabadult, már közismert munkásmozgalmi ember volt szülővárosában. Feketeállításra került, nem kapott munkát. Megtanulta az asztalos mesterséget is. A tehetséges, jó megjelenésű fiatalember szónoki és szervező képességével is magára vonta társai figyelmét. Hamarosan megbízták a szegedi párttitkárság vezetésével.



háborodás és a külföldi nyomás hatására kénytelenek voltak életben maradni foglyaiként átadni az ügyvezetésnek. A fehérterror célja mégis beteljesült. A kelenföldi, a Markó utcai, majd a Gyűjtőfogházban töltött szörnyű hónapok megtették a magukét. A beteg Pósz Jenőt 1921 őszén kiengedték a börtönből. Szünetelt a rendőri felügyeletnek 1922. március 12-én bekövetkezett halála vetett véget. Ötvenkétegy éves volt, két arva, elvtársai ötven évvel ezelőtt, március 15-én kísérték utolsó útjára.

Húsz évvel ezelőtt a MÁV vezérigazgatója — a dolgozók egységes társadalombiztosításáról szóló 1951. évi 30. sz. törvényerejű rendelet alapján — utasítást adott a MÁV Nyugdíj Hivatal létrehozására. Az intézmény 1952. április 1-én kezdte meg működését. Nagy jelentőségű volt ez a rendelkezés a vasút történetében, mert — bár azelőtt is volt a vasutas dolgozóknak külön nyugdíjbiztosításuk, azonban mint sok más területen, itt is — korábban megosztott a vasutastársadalom. Sokan emlékeznek még rá, hogy a régi Szolgálati és Illetmény Szabályzat megkülönböztetést tett állandó és ideiglenes alkalmazottak, tisztviselők és munkások között. A megkülönböztetés a jogokban és az anyagi ellátottságban is megmutatkozott.

bályok határozzák meg. Ennek keretén belül is lehet azonban a dolgozók érdekeltségét megfelelő intézkedésekkel megvalósítani. Ilyen kezdeményezés volt a hivatal részéről a nyugdíjigények elbírálási idejének csökkentése. Ezt a célt szolgálja a baleseti sérültekkel való megkülönböztetett törődés, a kártérítési igény gyors rendezése. Ennek érdekében szoros kapcsolatot építettek ki a szolgálati főnökökkel, a fokozatosan létrehozott nyugdíjelőkészítő albizottságokkal, sőt magukkal az igénylőkkel is. Ez tette lehetővé, hogy ma már 30 napon belül megállapítják a nyugdíj összegét, s megtörténni annak folyósítása. Nagyon hasznos volt és segítette a nyugdíjasok elizajlását a nyugdíjszabályokban az új utatmutató, amelyet a hivatal 1964-ben bocsátott a nyugdíjasok és a nyugdíjelőkészítő albizottságok rendelkezésére.

seks, családpótlék-emelés stb.) végrehajtását jelentették. Jellemzősül a munka nagyságára csak annyit, hogy a hivatal megalakulásától napjainkig mintegy 40 százalékkal nőtt a nyilvántartott nyugdíjasok száma, s jelenleg több mint 93 ezer nyugdíjas ellátásáról gondoskodik. A vasutas dolgozók, nyugdíjasok és családtagjaik magukénak érzik a MÁV Nyugdíj Hivatalt, s igen gyakran felkeresik, sokszor nem is csak nyugdíjügyekben, hanem más ügyekben is tanácsot kérni. Az elmúlt 20 esztendő azt mutatja, hogy a MÁV Nyugdíj Hivatal — a vasút vezetőinek és a Vasutasok Szakszervezetének támogatásával — végrehajtotta azokat a feladatokat, amelyeket megalakulásakor részére megszabtak. A hivatal dolgozói részlegelték a bizalomra. Sokan, több mint egyharmad részük, a hivatal megalakulása óta dolgoznak ezen a nehéz munkaterületen és szakkudással, példamutatással segítik az új munkatársakat. A hivatal hét szocialista brigádjába a dolgozóknak több mint a fele tartozik és a brigádok közötti egészséges versengéssel a munka jobb végzését segíti. Ez egyben biztosítja a jövőre is, hogy a vasutas nyugellátottak ügyeinek intézése jó kezekben van.

A bérmozgalmak szervezője

Az első orosz forradalom éveiben Szegeden is megerősödtek a szakszervezeti csoportok. Két év alatt, 1905—1906-ban majdnem háromszorosára nőtt az ipari szakszervezetek taglétszáma. A város munkásságának 42 százaléka volt ekkor szervezett munkás. Az asztalosok alkották a famunkás-csoport gerincét, de a vezetők a kárptosok, az esztergályosok és a fűrészfűzési munkások megszervezését is szorgalmazták.

Magyarországi Vasutasok Szövetségét, amelynek november 24-i megalakulásától központi titkára lett. A Tanácsköztársaság idején a Tanácsok Országos Gyűlésének küldötte. A tanácskongresszus a Szövetséges Központi Intéző Bizottság — a Népköztársaság Elnöki Tanácsának megfelelő államhatalmi szerv — tagjává választotta.

Valamerre sínek futnak...

Több munkásújság búcsúztatta. A Népszava ezt írta: „Valamerre a sínek elfutnak a régi Magyarországot határai felé, valamerre vasúti műhelyek gépei zakatolnak, ott megáll egy pillanatra a vasúti munkások dolgos keze, ha meghallják a hírt: Pósz Jenő meghalt. De nemcsak a vasúti munkásokra hajol rá a gyász érzése, hanem a magyar munkásmozgalom minden harcosára is, mert Pósz Jenő nemcsak egy szakszervezet harcosa volt, hanem a szociáldemokrata munkásmozgalomé is, amíg csak szíve utolsó dobogott. Az élete példás volt, elvhűsége és akaratereje szilárd. Gyöngye fizikumában meggyőződése, lobogó lelkesedése és szocialista hite tartotta az erőt. Ama kevesek közül való volt, akik mindenüket feláldozták a munkásmozgalom oltárkövének. Szóval és tollal szolgálta a vasúti munkások mozgalmát és erejét, tehetségét odaadta a pártmozgalomnak is.”

A legfőbb érték...

Az, hogy a párt és a kormány az egységes társadalombiztosítás létrehozása után is szükségesnek látta fenntartani a vasutasdolgóknak társadalombiztosításának önállóságát, a vasutasdolgóknak áldozatos, felelősségteljes munkájának elismerését tükrözte. Ez az elismerés és megkülönböztetett figyelem tükröződik a vasutakról szóló 1968. évi IV. törvényben is.

Kérdemeli bizalom

Az elmúlt 20 év nem volt zökkenőmentes a Nyugdíj Hivatal életében. Sok nehézséggel kellett megküzdenni, sok rendkívüli feladatot kellett megoldani, amelyek egy-egy nagy harderejű szociálpolitikai intézkedés (nyugdíjmelé-

A fehérterror áldozata

A Tanácsköztársaság leverését követően letartóztatták. Kiszabadulása után részt vett a szociáldemokrata párt újjászervezésében. 1920-ban Szeged II. kerületében Pósz Jenő a párt képviselőjelöltje. A szociáldemokrata párt vezetőinek a munkásmozgalom elleni támadások megszüntetésére s a választásokon való részvételhez fűzött illúzió nem lehetett tartósak. 1920 januárjában közel száz szakszervezeti vezetőt, szociáldemokrata aktivistát tartóztattak le. Január 9-én elhurcolták és kivégezték Cserenka Miklóst, a Magyar Vasutas egykori felelős szerkesztőjét, az MSZDP párttitkárságának alkalmazottját.

1920. január 25-én, a választás napján a Prónay-különítmény tagjai a hírhedt kelenföldi laktanyába hurcolták, és brutálisan megkínálták a bécsi emigrációba készülő Pósz Jenőt. Az azonnali meggyilkolástól csak az mentette meg, hogy a különítményesek — a Somogyi Béla és Bacsó Béla újságírók Dunába dobott holttestének megtalálása utáni fel-

A Közlekedési Munkás ily vett búcsút tőle: „Pósz Jenő nem tartozott szövetségünkhöz, azért mégis nagy fájdalommal értesültünk haláláról, mert halála nagy és súlyos veszteség testvér szervezetünknek: a szociáldemokrata érzelmű vasúti munkások szervezetére... Pósz elvtárs emléket a szállító-fuvarozó munkásság is éppen úgy, mint a vasúti munkásság, kegyelettel fogja megőrizni.”

A MÁV Nyugdíj Hivatal dolgozói a megalakulás első percétől kezdve annak tudatában végezték munkájukat, hogy a hivatal a vasúti szerves része. Munkájuk szoros kapcsolatban áll a vasúti tevékenységhez és a vasutasok hivatásához, hiszen azoknak a dolgozóknak szociális ellátásával foglalkoznak, akik hosszú — gyakran csaknem fél évszázados — becsületes szolgálat után értek el a nyugdíjazásig, vagy a nehéz szolgálatban megbetegedtek, megrokkantak. A nyugdíj megállapítására várók és mások ügyeinek intézésénél mindig szem előtt tartották, hogy a szocialista társadalomban legfőbb érték az ember.

Megjelent a BRIGÁDÉLET áprilisi száma

A kladvány megkezdte a szakmai értekezletek anyagának közlését, de ugyanakkor konkrét segítséget, útmutatást nyújt mindazok számára, akik az országos eszmecserén képviselik az egyes szakmák szocialista brigádjait. Minden bizonyíték sokak számára érdekes és tanulságos az a képekkel illusztrált beszámoló, amely hű képet rajzol a brigádokban serénykedő, szorgos, de ugyanakkor mindig harcias munkásokról. A szavak és tettek egysege című írás bemutatja: az egyének és a közösségek is haszna származhat abból, ha a megállapodást a vezetők és a dolgozók egyaránt betartják. Különösen jó dolog, hogy a jóéretű dicséretnek, a hibáknak pedig mindig nyíltan és őszintén feltárják.

ugyanakkor az embertársalkért ezeti felelősséggel embertársaméssé teszi a szigorúan tünő brigádevetést még akkor is, ha ő egyáltalán nem igényli a népszerűséget. Ugyancsak a mezőgazdasággal szoros összefüggés területéről szól Gál István újságíró, aki sok újszer dolgozókat megannyi brigádevetést és tagot képvisel majd májusban az országos tanácskozásán. Az országban igen étkéken foglalkoztatja a környezetvédelmet a lakosság. Az Aki mondta fölök című írás arról szól, hogy az építőiparban is jócskán találunk szorgalmas, jól dolgozó szocialista brigádokat. Az írás erénye, hogy azt is megmutatja: nagyos sok brigádevet ma még messziről, falunál jár munkahelyére, de a szocialista közösség útmutatás, szorgalmas emberekké formálta őket. Hasonló gondolatokat tisztáz a Jó iskola és emberformáló erő című közérte adott írás is, amely egy gyári KISZ-szervezet fiataljainak erőfeszítését, a brigádokban vállalt szerepét világítja meg.

Vasasból vasutas

Valójában nem volt vasutas, s az egykori vas-és fémöntő, a 67 esztendő, fehér hajú, a szemüveves lencséinek fedezékéből mindig derűsen tekintgető Pieskó Albert Dob-utcai lakásán mégis ezt mondja:

— Szakszervezeti munkámat lankadatlan szorgalommal tovább folytatom. A mozgalomban nevelkedtem, abban éltem, s mert a vasutasoknál hazataláltam, amíg mozogni tudok, ott leszek a munka sűrűjében. Hat kormánykötöttem sem van, köztük a Szocialista Hazáért Erdeméremet is megkaptam.

fiatal főbizalmi, tudtam kötelességemet... Az egyik napon meghallgattam kért a gyár tulajdonosától.

— Bedő úr, kevés a pénz, az emberek méltán zúgolódnak, tegyen valamit... — mondta neki. A gyártulajdonos durva hangnemben vágott vissza:

— Pieskó úr! Magának szép fizetése van! Miért lázadozik? Ne adjon hangot az elégedetlenkedőknek, ne hagyja magát beugrasztani!

— Kérem, Bedő úr — válaszolt Pieskó —, engem nem ugrott be senki, de mert a dolgozóknak jogos követelésük van, s én vagyok a főbizalmiuk, helyeslem kérésüket, s ha nem tesz valamit, emegyek a gyárból!...

abbahagyták a munkát, az üzem leállt. Másfél hétig teljes csend volt a Bedő-gyár helyeiben, de azután néhány nem eléggé gerinces szakértár visszakönyörögte magát: ismét jártak a gépek.

— Akkori elbocsátásom — folytatja — egyet jelentett a hírhedt „feketeállítás”, hiszen ha a Gyáriparosok Országos Szövetségének valamelyik tagja politikai okokból egy dolgozója azonnali elbocsátását határozta el, azelőtt egyetlen gyárkapu sem nyílt ki az országban...

Közvetlen kapcsolát

A nyugdíj összegét természetesen a mindenkori jogsza-

Tűzkereszttség, fiatalon

1925-ben szabadult, a Ganz Hajógyárban. Ott volt ifjúmunkás három éven át, majd a Wörner-gépgyárba került, ahol már a sztrájkmozgalomban is részt vett. Az Újpesti Öntődeből mint „létszámfelelt” bocsátották el, s az igazságtalanságok a fiatal vas-és fémöntőt annyira megedzeték, hogy a Bedő Ottó gépgyárba már egy igazi, gerinces ember került:

Leállt az üzem

— Ha így áll a helyzet, úgy ne gondolkozzék sokáig; azonnal takarodjék az üzemből, további munkájára nem tartok igényt!...

— Nem volt mit tennem — folytatja csendesen visszaemlékezését — bementem a műhelybe, s összeszedtem szerzsámaimat (akkor mindenki a saját szerzsámával dolgozott).

— Mit végeztél? — kérdezték munkatársaim, rosszat sejtve.

— Láthatjátok — mondtam az idegességtől még kissé reszkető hangon — kirúgott, nincs állásom...

A dolgozók felháborodtak,

Éjszakai kaland

— Lehet-e elfelejteni az első éjszakai munkásmozgalmi kalandomat, amikor 17 évesen — a választások előtt — Schmidt Gézával azt a feladatot kaptuk a párttól, hogy plakátokat ragasszunk. Mi ezt lakóhelyünk körül, a Teve utcában, a Szent István úton nagyon „alaposan” csináltuk; az MSZDP plakátjait „véletlenül” a Wolff-párt plakátjaira helyeztük. A Gómb utcában lekapott bennünket egy rendőr, s bár arra hivatkoztunk, hogy nem tudtuk, hogy



nak —, jó mesterek lesznek mellette, az a fontos, hogy igazi munkáskáder legyen a vállalat élén...

Az üzemet 1947-ig vezette, majd ekkor a Pártközpont rendezetere került az Akadémia utcába, 1950-ben a KPM gazdasági hivatalának helyettes vezetője és a gondnokság vezetője lett. Hét ház gondjait viselte, s amikor 1954-ben a gazdasági hivatal a Vasúti Főosztályhoz került, az egykori vasasból vérbeli vasutas lett...

A nyugdíjasok bizalmija

Pártmunkája, szakszervezeti tevékenysége, embersége mindig példa lehetett dolgozó társai előtt. 1957 márciusában az elsők között jelentkezett a munkásörökségre.

— Hogy telnek napjai? — Csendesén, békésen... A Nyugati pályaudvar nyugdíjas csoportjának a bizalmija vagyok, 28 tagom van; volt mozdonyvezetők, pályafenntartók, fűtők... Tartom velük a kapcsolatot, figyelek kívánságaikra, velük élek. Ha segélyt kérnek, magam nézek el náluk lakásukban, vidékre is elutazom, hajt az a szép cél, hogy igazságosan döntsék, amikor megkérdem majd a szakszervezet... Munkámat nagyon megbecsülik, négyezer kaptam már feleségemmel ingyenes beutalót, s ha bármikor veteránokat ünnepelnek, voha nem feledkeznek meg rólam.

Miskolci amatőrök dokumentumfilmje

Húszperces, hangos dokumentumfilm készítették miskolci amatőrök azoknak az adatoknak a felhasználásával, amelyeket a járműjavító üzem szocialista brigádjai kutattak fel még 1969-ben a legendás hírű, XII. számú páncélonvat múltjáról. A Budapesti Filmarchívumból szerzett anyagok is segítettek az alkotók munkáját.

Az elkészült filmet március 21-én, a Tanácsköztársaság kiáltásának 53. évfordulóján mutatták be a járműjavító kulturális bizottsága által rendezett ünnepségen.

Jól érzékelték a pergő kockák, hogy a XII-es páncélonvat milyen döntő szerepet kapott az 1919-es Vörös Hadsereg miskolci környéki győztes csatában és a MÁV-műhely életében is.

Maros László

Mit mond a jogszabály

a heti pihenőnapokon végzett munka megváltásáról

A Budapest Fővárosi Területi Munkaügyi Döntőbizottság Tóth Istvánné dr. munkaügyi döntőbíró elnökletével 1972. január 3-án tartott ülésén határozatban kötelezte Budapest-Józsefváros állomásfőnökséget — mint munkáltatót, hogy Németh Ilona áruipénztáros részére heti pihenőnapok megváltása címén 1807 forintot fizessen meg.

A döntőbizottság határozatában megállapította, hogy a dolgozó részére a munkáltató nem biztosította a MÁV kollektív szerződés 35. § (2) bek. szerinti heti pihenőnapot. A munkáltatónak nem megalapozott az az indokolása, hogy a kollektív szerződés 35. § (1) bek. szerinti előírás vonatkozik a dolgozóra, mivel ettől eltérő beosztást vezetett be. A hivatkozott 35. § (1) bek. csak a 12/24 forduló szolgáltatást teljesítő dolgozóakra vonatkozik. Jelen esetben viszont a 35. § (2) bek. szerint kell eljárni, tekintettel arra, hogy az 1971. május 1-től bevezetett munkarend szerint az érintett dolgozó nem 12/24, hanem 9/12 szolgáltatást teljesített.

Helytelen a munkáltatónak az az indokolása, hogy napi 3 óra munkaidő-csökkentés jelenti a heti pihenőnap időtartamát, mely havi viszonylatban 30 órát jelent.

A heti pihenőnap fogalma nem azt jelenti, hogy a dolgozónak naponta kell töredék-időben biztosítani a heti pihenőidőt. A jogszabály előírásaitól azért nem lehet eltérni, mert a heti pihenőnap a heti fáradtság, illetve hosszabb munkavégzés kipihenésére biztosít időt, melynek egybefüggően 24 órának, vagy ennél többnek kell lenni. A jogszabály megengedi azt, hogy a heti pihenőnapot összevontan is biztosítsa a munkáltató. Erre ad lehetőséget a MÁV kollektív szerződés 35. § (2) bekezdése, arra azonban nem, hogy a heti pihenőnapot a meghatározott időtartamnál alacsonyabb óraszámában és részdíjra elaprózzák, illetve csökkentett munkaidőre vonatkoztatva azt egyáltalán nem adják ki. Mindezek alapján a Területi Munkaügyi Döntőbizottság megalapozottnak fogadta el a dolgozó panaszát.

Mit kell tudni a gyermeküdültetésről?

A vasutasok szakszervezete biztosítja a MÁV-dolgozók fizikailag erősítésre szoruló gyermekei iskolai szanatóriumába való — évközbéni — üdültetését. Az a cél, hogy ezek a gyermekek felerősödjék, az iskolai munkában, tanulmányokban jobb eredményeket érjenek el. A tapasztalat azt mutatja, hogy a szülők kellő tájékozottság hiányában nem élnek ezzel a kedvező lehetőséggel. Az iskola-szanatóriumok kihasználtsága nem éri el a 100 százalékot.

A szakszervezeti bizottságok — ezen belül a nöbizottságok, üdültetési felelősök — biztosítsanak nagyobb nyilvánosságot, legyenek kezdeményezői a gyermekek szanatóriumi üdülésben való részvételének. Iskola-szanatóriumok az alábbi helyeken működnek: Vajta, Ormánd, Tóalmás, Mikospuszta, Kőszeg, Budapest — Szabadsg-hegy. Beutalás az iskolaorvos javaslata alapján 7 éves kortól 14 éves korig (7 általános iskolásig bezárva). Egy-egy kurzus időtartama 23 nap. A szülőket terhelő költség 230 forint, azaz napi 10 forint.

A szanatóriumban töltött idő alatt a gyermekekkel pe-

dagógus foglalkozik, ezért nem kerülnek hátrányos helyzetbe tanulmányaik szempontjából.

A nehéz anyagi körülmények között élő, vagy gyermekeit egyedül nevelő szülő térítési kötelezettségét a szakszervezeti bizottság körütekintő vizsgálata alapján — lehetőség szerint — átvállalhatja.

Azok a szakszervezeti bizottságok, amelyek a részükre biztosított keretet felhasználják, de dolgozóik köréből még igény van gyermekszanatóriumi beutalóra, a nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságaival vegyék fel a kapcsolatot és a fel nem használt beutalókat vegyék igénybe.

Már most felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét a nyári gyermeküdültetés körütekintő megszervezésére. Balatonkenesén, Kőszegen, Bodrogolásziban történik az iskolaköteles gyermekek kéthetes üdültetése. Az arra rászoruló (pl. sokgyermekes, egyedülálló szülők) gyermekeket részesítsék elsősorban üdültetésben.

Vasutasok szakszervezetének nöbizottsága

FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan, Budapesten rendezti meg a XXII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti tárgyakkal.

A műveket 1972. június 2-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: Budapest VIII., Népszínház u. 29. A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

FESTÉSZET:

- | | |
|--|---------|
| 1. A legjobb tematikus festmény vagy grafika | 1500 Ft |
| 2. A legjobb emberábrázolás festményben, vagy grafikában | 1200 Ft |
| 3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában | 1000 Ft |
| 4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika | 800 Ft |
| 5. Legjobb csendélet festményben vagy grafikában | 500 Ft |
| 6. Legjobb tájkép | 500 Ft |

SZOBRAZSÁT:

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| 1. Legjobb emberábrázolás | 1500 Ft |
| 2. Legjobb munkaábrázolás | 1000 Ft |
| 3. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű | 800 Ft |

IPAR- ÉS NÉPMŰVÉSZET:

- | | |
|--|--------|
| A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy | 400 Ft |
| Szakszervezetünk elnöksége külön díjat tűz ki a vasutas dolgozók megváltott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló művekre. | |

- | | |
|------------|---------|
| Festészet | 2000 Ft |
| Szobrászat | 3000 Ft |
| Grafika | 1000 Ft |

Az elnökség által külön díjjal jutalmazott művek a szakszervezet tulajdonába kerülnek.

Vasutasok Szakszervezete

Közös munkával készül a beszámoló

SZOLNOK ÁLLOMÁSON SZÍNVEONALASABBÁ VÁLT A RESZORTMUNKA

JAVULTAK A DOLGOZÓK ÉLET- ÉS MUNKAKÖRÜLMÉNYEI

A választások óta végzett szakszervezeti tevékenységről beszámolóra készülnek Szolnok állomás alapszervezetében. Az aktivisták már ennek pontosságát, „menetrendjét” is ismerik: május végére már a bizalmiak is beszámolnak csoportjuk

tagjainak. A beszámolást azonban Szolnok állomáson sem kezdi más, mint a szakszervezeti bizottság, melynek titkárát, Szép Ferencet kerestük fel, hogy megtudjuk, miről készülnek számot adni választóiknak.

Az szb tagjai eredményesen dolgoztak

— Elsősorban arról számolhatunk majd be, hogy a még folyamatban levő rekonstrukciós munkák ellenére is sokat javultak az elmúlt évben állomásunk dolgozóinak élet- és munkakörülményei — kezdte a titkár. — Felsőbb szerveink és saját határozataink végrehajtásában jelentős eredményeket értünk el. S emellett, hogy erősítettük a szakszervezeti bizottság testületi vezetését, az operatív feladatokat illetően az egyes részterületekben is előbbre léptünk.

A szakszervezeti bizottság új tagjai a régiekkel együtt jól megállták a helyüket az elmúlt évi feladatok végzése során. A beszámoló az szb. közös munkájával készül, amihez lesz mit hozzáadnia a vezetőség minden egyes tagjának. Kókai János tervfelügyelő az szb. munkavédelmi felügyelője. Hat éve tölti be tisztviselői és a szakszervezeti bizottság egyik legjobban képzett aktivistája. A 13 tagú munkavédelmi bizottsággal 102 munkavédelmi ór tevékenységét irányítják. A jórészt tőlük kiindult kollektív tevékenységnek döntő része volt abban, hogy a múlt évben vonatkozott halálos vagy csonkulásos baleset nem fordult elő az állomáson.

Sokoldalú és eredményes munkáról adhat számot B. Szabó Lajos. Őt albizottságával a tagság megelégedésére látta el feladatát a ti-s üzembiztonság. Különös körülményekkel végzett például a segítségnyújtást és minden esetben az arra rászorultakat juttatták szociális segélyhez. Működésük értékmérőjének is lehet tekinteni, hogy a múlt évben egyetlen panasz sem hangzott el az állomáson a segélyezési albizottság munkájára. Nehezebb helyzetben volt az üdültetési albizottság vezető Baranyi Sándorné, bár valójában arról sem ő, sem bizottsága nem tehet, hogy mindenki a fődényben szeretne üdülni, amikor a legkevésbé a beutalójegy. Az évente jutó mintegy száz beutaló — képtelen szólna — ma már meg se kottyan, olyan kevés az állomás tagságának...

Az új tisztviselőre, Retkes István tervfelügyelőre, aki a szakszervezeti bizottság termelési felelőse, ugyancsak fontos feladatok hárultak az elmúlt esztendőben. A vezetésével működő termelési bizottság sokat segített abban, hogy az állomáson 35 szocialista brigád 455 taggal teljesítette versenyvállalását.

S azt már a szakszervezeti munka egésze eredményeként is értékelhetik, hogy Szolnok állomás kollektívája példás összefogással dolgozott az 1971. évi célkitűzések teljesítéséért. A bizalmihelyetteseket és a munkavédelmi öröket is beszámoltatva, nem kevesebb, mint 420 szakszervezeti aktivista tevékenykedik az állomáson. Meggyőző szavuknak és mozgósító hatású példamutatásuknak döntő része volt a kiváló eredmények legfőbb zálogát jelentő egészséges munkamórállal kialakításában.

A munkaeredmények, melyeket Szolnok állomás dolgozói elérték, valóban kiérdemlik a kiváló jelzőt. S nem vitás, hogy ezek felsorolása a szakszervezeti bizottság beszámolójából sem hiányozhat. A rendező pályaudvaron feldolgozott kocsimennyiség több mint 28 ezer kocsival növekedett. A Szolnokról indított elegytonna mennyiség több mint 1,6 millió tonnával — egy teljes havi átlagos forgalommal — haladta meg az 1970. évi elegytonnát. Így valójában 13 hónap munkáját végezte el az állomás egy év alatt! Tehervonataik optimális terhelésével lényegében 471 tehervonat indítását takarították meg. A kocsikihasználás javításával 3944 kocsit felhasználásukra kímélték meg, s ez olyan hatalmas mennyiség, amivel Szolnok állomás 19 napi kocsiszükségletét lehet fedezni.

A menetrendszerűség javításában elért szép eredmények, a terven felül közlekedtetett közel 600 rendezéssel képzett irányvonat és a többi kiváló eredmény mind az állomás kollektívája példás versenylendületét tanúsítja.

Külön téma ugyan, de azért szakszervezeti tevékenységünk egészének értékelésekor sem hagyhatjuk ki az öt évre szóló kollektív szerződésünk „főpróbájának” elemzését. Ez alapján véve sike-

res volt, bár korántsem problémamentes — jegyezte meg Szép Ferenc. Utalt is mindjárt az 58 ezer forintra, amit utólag elszámolt túlórákért kellett kifizetnie az állomás dolgozó részére a kollektív szerződés alapján. — Főként azért fontos az üzemi alkotmány tapasztalatainak ismertetése, hogy az idén már véletlenül se fordulhasson elő a távolléti órákra, túlórára vonatkozó szigorú előírások megszegése. Az ilyen esetekben most már a fegyelmi felelősségre vonást sem mellőzheti az állomásfőnök...

Előzetesként még csak annyit, hogy egészében igen tartalmas, az alapszervezet életének gazdagodását tükröző beszámolóval léphet a tagság elé a közeli hetekben Szolnok állomás szakszervezeti bizottsága. Olyan beszámolóval, amely nemcsak értékel, de erőt is ad, mozgósít is az új feladatokra.

L. J.

VASUTASOK A LAKOSSÁGÉRT

Budapest VI. kerületének 76-os körzetében évek óta sok segítséget nyújt, hasznos műszaki tanácsokat ad és kiemelkedő társadalmi munkát végez a MÁV Szak- és Szerelőipari főnökség kollektívája. A lakosság személy szerint ismeri Hámor Mátyást, a főnökség vezető mérnökét és Kovács Pál főművezetőt, s nagyra értékeli önzetlen segítségüket.

Mindezt köszönetet mondunk a Magyar Vasutas Hadseregének a főnökség dolgozóinak és említett vezetőinek, s kérjük, hogy a jövőben is támogatásuk munkánkat:

Ondrejka György
tanácsos

Eber Antal
lakóbizottsági felelős

ÉTTEREMAVATÁS

Befejezték Békéscsaba állomáson az Utasellátó éttermének, konyhájának és a hozzá tartozó szociális helyiségeknek a korszerűsítését. A munkálatok ötmillió forintba kerültek, s a létesítményt április 4-e tiszteletére adták át az építők az üzemeltető vállalat dolgozóinak.

TIZENÖT ÉVES A KISZ

Ifjúsági nagygyűlés a szolnoki járműjavítóban

Másfél évtizeddel ezelőtt Szolnok megyében elsőként a MÁV Járműjavító Üzem fiataljai alakították meg a KISZ-szervezetet. A megalakulás 15. évfordulója alkalmából ifjúsági nagygyűlést rendezett a szolnoki járműjavító KISZ-szervezete.

A mintegy ötszáz résztvevő között ott volt Molnár György, a vasutas szakszervezet titkára is, aki annak idején a megyei KISZ-bizottság első titkári tisztségét töltötte be. Azt megelőzően pedig az üzem ifjúmunkásaként dolgozott a mozdonyosztályon. Rajta kívül megjelentek a megyei, városi párt- és KISZ-bizottságok titkárai, munkatársai, az üzem gazdasági és szakszervezeti vezetői, akik közül sokan alapító tagjai voltak a Kommunista Ifjúsági Szövetség üzemi szervezetének. A járműjavító első KISZ-titkára Soós Károly egykori lakatos volt, aki jelenleg a mozdonyosztály fechnikus.

A jubileumi KISZ-gyűlés az üzem munkakörösének műsorával kezdődött, majd Szívós Antal, a Szolnok megyei KISZ-bizottság első titkára mondott ünnepi beszédet. Végül átadta a KISZ központi Bizottsága vörös vándorzászló-



A KISZ KB zászlaját Szívós Antal átadja Kanyó Sándornak, a szolnoki járműjavító KISZ-titkárnak

ját. Huszonkét alapító tag jubileumi emlékjelvényt kapott. Az úttörő műsorát ifjúsági bál követte.

(séra)

Egy nap a kulturált utazásért!

A Kommunista Ifjúsági Szövetség megalakulásának 15. évfordulója tiszteletére „Egy nap a kulturált utazásért!” a jelszóval társadalmi munkákat szervezett a vasutas KISZ-titkárok Koordinációs Tanácsa.

A szolgálati helyek fiataljai március 26-án hatékonyan bekapcsolódtak a kulturált utazás feltételeinek megteremtésébe, különös tekintettel a hűsvéti és április 4-i ünnepi forgalom előkészületeire.

Az ifjú vasutasok részt vettek a vasúti személykocsik külső és belső tisztításában, a hiányzó felszerelések pótlásá-

ra irányuló munkából. Másutt az állomások, várótermek csinosítását, az utastájékoztató tökéletesítését vállalták. A járműjavító műhelyekben és a kocsiszolgálati főnökségek területén dolgozó fiatalok vállalása a személyforgalomban felhasznált járművek gyors és üzembiztos javítására irányult.

A vasút gazdasági és politikai vezetősége nagyra értékeli a KISZ által kezdeményezett akcióit, s az ifjúsági szervezetek mindenütt megfelelő támogatást kaptak annak sikeres lebonyolításához. Az akció eredményeiről a kapott adatok alapján majd lapunkban is beszámolunk.

Munkásörök köszöntése a Vasúti Főosztályon

A munkásörök megalakulásának 15. évfordulója alkalmából a Vasúti Főosztály MSZMP végrehajtó bizottsága és a MÁV vezérigazgatója március 11-én fogadást adott vasutas munkásörök részére. Az ünnepség alkalmából V. Sz. Dmitrijenko ezredes, az

ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet hadsereg közlekedési szállítási parancsnoka üdvözölte a vasutas munkásöröket és átnyújtotta a szovjet katonák ajándékát: egy harcoksi kézi munkával készített kicsinyített modelljét.

MOZDONYVEZETŐK — ECSETTEL



Mindent lehet, csak akarni kell — ezzel a jelszóval színes műanyag tetőt szereltek a dolgozók a miskolci vonatási főnökség földszintes irodapépülete elé, hogy védjen az esőtől, a tűző napfénytől. A fétető tartóvasait selejtezett tüzesövekből, burocsövekből készítették. Képünkön: a Kandó Kálmán szocialista brigád mozdonyvezetői szabad idejükből festik a tartóvasakat. (Lőrincz János felvétele)

Az ital semmit sem old meg!

3. Az alkohol és az emésztőszervek

„Világszerte ennek a neve: alkohol. Gonoszabb üdögöt nem szülhet a pokol.”
(Vajda János)

Az alkoholizmus társadalmi veszélye, különböző szervrendszerekre gyakorolt egészségkárosító hatása világszerte súlyos probléma. A kérdéssel most itt az emésztőszervek vonatkozásában szeretnék foglalkozni.

A szeszes ital emésztőszervi hatását két oldalról kell vizsgálnunk. Az orvostudomány

megállapította valamelyes előnyös tulajdonságait, de sokkal nagyobb mértékben a káros következményeit. A költők egy része „bordalok”-ban dicsőíti a szesz okozta kellemes közérzetet. A múlt század bölcs költője, Vajda János nem hagyja figyelmen kívül az alkohol-fogyasztás veszélyeit sem. Az ő frappáns strófáival szeretném kidomborítani a lényegét az orvosi megfigyeléseken alapuló mondanivalómnak.

Az említett időszakban e vidékek alkoholfogyasztása folyamatosan növekedett. Szoros összefüggést találtak a betegség gyakoriságában és az alkoholizmus mértéke között. Svédországban az alkoholfogyasztás 1955–57-ben ugrásszerűen emelkedett, s fel-tűnt, hogy az ezt követő esztendőben a májsugorodás halálozási arányszáma is ugrásszerűen megnőtt.

Az Egészségügyi Világszervezet 1969-ben kiadott tájékoztatója szerint az utolsó 10 év alatt a májsugorodásban megbetegedettek száma a gazdaság országokban nő. A májsugorodásnak 2 fő okát jelöli meg a világszervezet. Az egyik a fertőző májgyulladás, a másik a táplálkozási hiányállapot, amelyet rendszerint az alkoholizmus okoz. A májsugorodás alkoholistáknál háromszor gyakoribb, mint szeszt nem fogyasztóknál.

Mit igyunk tehát?

A modern orvostudomány tehát igazolja a költő száz évtel elszólt szavait:

„Egészség és bűnügy biztos számadatja
Mecafelhatatlan számokkal mutatja
Hogy mértéktelen bor, pálinka italnak
Aldozataiként itt legjobban halnak.”

Az orvos tanácsa nem állhat csupán tilalomból. Meg kell azt is mondanunk, mit igyék az egészséges és a beteg ember. Különböző gyümölcslevek, üdítő italok ma már mindenütt kaphatók. Sajnos, kevesebb terjedt el a tea fogyasztása. Különösen vendéglátóüzemekben néznek megütőzve a vendégre, ha egy adag sonkához, szálmárhoz, vagy tojáshéjhoz teát kíván inni. Rendszerint kénytelen e helyett sört, vagy bort választani. Pedig szívesen megfizetné egy üveg sör árát egy csésze teáért, hiszen méltányolja, hogy a tea kiszolgálása munkaközpont feladat.

Általánosságokban adott felvilágosításokhoz talán ezt az egy gyakorlati javaslatot fűzhetnék: vendéglátóüzemeink propagandával és szíves kínálással terjesszék a teafogyasztást. És mindenekelőtt csakhogy főzzenek is teát!

Dr. Várkonyi Sándor

AZ OLVASÓK LEVELEIBŐL

Erdemes-e becsületesen dolgozni? — tettük fel a kérdést lapunk 1971. december 17-i számában a Sziklai-ügy kapcsán. S nemcsak szerkesztősi állásfoglalásunk szövegét le az ígert, hanem a válaszlével is, amelyet Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője küldött szerkesztőségünknek, s amely levelet február 1-i lapszámunkban szintén közöltünk. Ezzel a Sziklai-ügy végeredményben lezárult, és tanulságai világosan állnak mindnyájunk előtt.

A cikk nyomán természetesen olvasóinktól is számos levelet kaptunk, s az azokat leírt vélemények kivétel nélkül mind alátámasztják cikkünk állításait, és megerősítik a Tóth János igazgató válaszában kifejtett gondolatokat. Azt, hogy a vasútnál különösen fontos, lényeges szempont a törzsgárda tagjainak megbecsülése, az utánpótlás hozzáértő nevelése, az emberséges bánásmód, a beosztottak tárgyilagos megismerése.

Ezek után olvasóinknak adjuk át a szót, hiszen leveleik megírásával erre méltán tartanak igényt.

A neurozis és a munkahelyi légkör

Görög Imre budapesti vasutas írja:

„Sziklai Ervin, amikor én forgalmi szolgálattevőként dolgoztam, menetirányító volt, s telefonon rendszeresen értekeztem vele. Az a meggyőződés alakult ki bennem, hogy lelkes, izig-vérig vasutas, aki lelkesedését, a munka és a hivatás iránti szeretetét munkatársaira is át tudja vinni. Mindenkori szívesen szolgált vele. Ezt a meggyőződésemet még jobban megerősítették az elmúlt napokban róla hallott vélemények. Ugyanakkor elszomorítottak tartom, hogy az ilyen dolgozók hitét megingatják egyes vezetők helytelen intézkedései és személyeskedései. Nemrég olvastam egy tanulmányt a neuroziszról. Az ilyen megbetegedések száma az utóbbi időben ijesztő mértékben szaporodik. A közölt statisztikai adatok alapján jelentős azoknak az eseteknek a száma, amelyek a munkahelyi légkör zavarai, a nem megfelelő vezetők módszerei, a hivatali hatalommal való visszaélés miatt okoznak jóhatéketlen károkat az emberek egészségében. El tudom képzelni, hogy Sziklai Ervinben

is mi mehetett végbe, amíg rászánta magát, hogy a Magyar Vasutasnál keressen orvoslást sérelmére.”

Endrédi László, szintén Budapestről írja a következőket:

„A cikk legfőbb érdeme, hogy rámutatott végre a vasút egyes vezetőinek helytelen módszereire, ami abban nyilvánul meg, hogy sokszor mások rosszindulatú véleménye alapján döntenek egy-egy ember sorsáról. Nagyon helyes a cikknek az a megállapítása, hogy Sziklai Ervin esete nem egyedülálló. Rólam is készített a vasútnál olyan minősítést, amelyet velem nem írtak alá, s amikor ez a kádervélemény évek múltán a kezembe került, az azt megszóvező felelős személy azzal mentegetőzött a valóban adatok miatt, hogy akkor még nem ismert, s neki rólam ezeket mondták. Három évvel ezelőtt kértem a minősítés megváltoztatását írásban, de választ nem kaptam rá. Sürgetésemre az illetékes és nem illetékes ismerősök úgy nyilatkoztak, hogy ne keverjük a régi dolgokat, mert úgysem lesz igazam”.

ni, ellenben a forgalmi szolgálat terhére — valójában a forgalmi kirendelt Sziklai Ervin „hozzá nem értő munkájának számlájára” — mindent szabad. Azt is, ami nem igaz.

Ebből kifolyólag az üzemenapló valóságának megfelelő adatok közvetlen vezetéknél utasításra gyakran meg kellett változtatni. A végén háromnapot megkértem a munkahelyi vezetőket, hogy diktálják, mit írjak be, s én kénytelen voltam a tudván tudott valótlanosságokat bejegyezni.

Egyszer, amikor a szalagsort két nappal előbbi időpontra rendelték meg, mint ahogy arra szükség lett volna, és a gép kétnapos állást „munkahiány”-ként jegyezték be, a 4-es építészeti vezető megtagadta az aláírást. Legnagyobb bosszúságomra beküldték a naplóval az építési főnökségre, majd ott Czigler Albert műszaki főcsoportvezető sajtókezelő javította át a várakozás okát forgalmi akadályoztatásra. Számos dokumentum tanúsítja, hogy csak az elfelelő módszerek elnézésével őrizhették meg a „becsületet”, míg azok, akik nem hunytak szemet, „becstelemlen” váltak. Nagyon fontos, hogy a jövőben ez soha, sehol ne lehessen így...”

A „lakkozók” kifinomult módszerei

Buzás Gyula, pécsi olvasónk hasonló gondokra mutatott rá a Sziklai-ügy kapcsán.

Szerinte a „lakkozók”, a valóltan adatok feltérjesztői saját egyéni érdekeik mindenek fölé helyezése céljából mindenkor és minden eszközzel készek kellemetlenséget okozni a tiszta szándékú, becsületesen dolgozó embereknek.

„A pécsi TBFF-nél 1970-ben 11 üzemi baleset volt, ebből az akkori munkavédelmi megbízott csak egyet jegyeztet elő, hogy szűz legyen a statisztika a bázis időszak 3 balesetéhez viszonyítva, és hogy ne vesszen el egyes vezetők jutalma vagy prémiuma. Később, amikor én lettem ugyanott a munkavédelmi előadó, helytelenítettem, hogy egy kartöréssel dolgozó ügyében az építész vezető személyesen járt el az orvosnál, kérve, hogy ne vegye a sérültet betegáramnyiba, mert „könnyebb munkán” foglalkoztatni tudja.

Ez irányú írásbeli véleményemről szóbeli dorgálást kaptam, majd ugyanígy jártam az igazgatóságon megtartott ankét után is. Bírálatom nyomán azonban már az osztályvezető résziesített fejmosásban, mert nem közvetlenül vele személyesen közöltem a felvetett hiányosságokat.

Ezután gyorsan zajlottak az események. Műszaki állományból adminisztratív munkakörbe sorolták, ahol rendszeres prémium helyett esetenkénti jutalmazás „lehetősége” áll fenn. De talán mondanom sem kell, hogy 31 évi szolgálat után most először a karácsony előtti jutalmazásból is kizártak. Ennek ellenére állítom, hogy dolgozni csak becsületesen érdemes” — fejezi be sorait Buzás Gyula felügyelő, belső ellenőr.

Akiktől elhatároljuk magunkat

Ezek újabb tanulságok, amelyekhez nem szükséges részünkönl semmi kommentár. Szólnunk kell azonban a beérkezett névtelen levelekről is. Kaptunk ilyet például Budapest-Soroksári út állomásról, de — hangsúlyozzuk —, ezeket a látszólag velünk egyetértő, ugyanakkor másokat feleltetlenül rágalmozó, ellenőrizhetetlen „rényeket” közlő vagy már rég kivizsgált és lezárt ügyeket piszkáló, a névtelenség homályba burkolódzó levélíróktól egyszersmind elhatároljuk magunkat.

Ök semmiképpen nem viszik előre a közös ügyet.

Sz. F.

Segíti-e az emésztést a szesz?

A gyomornedv-elválasztásnak kitűnő serkentője az alkohol. Orvosi vizsgálatnál fel is szoktuk használni. Egészséges ember nehezebb ételkéhez használna fogyasztat bort, söröt vagy étvágygerjesztő pálinkát. De nem rendszeresen. Csak alkalmanként és kis mennyiségben.

„A bor és a fűszer egyik, mint a másik Okosan használva egészségére válik. Sokszor az embernek legjobban orvossága. De csak annak, aki mértékkel használja.”

Miben áll a káros hatás?

A nagyobb ivásokat követő „macskakaj” eléggé ismeretes. Hányinger, hányás, étvágytalanság, gyomortáji fájdalom jelzi az így keletkezett hevén gyomorhurutot. Ennél is veszedelmesebb a mérsékelt mennyiségben, de rendszeresen fogyasztott szeszes ital.

Csaknem kétszáz éves az a megfigyelés, hogy rendszeres szeszfogyasztás gyakran vezet májsugorodáshoz. Sokáig azt hitték, hogy ezt az alkoholt a májra közvetlenül gyakorolt mérgező hatása okozza. Ezt a felfogást támogatta a felismerés, hogy az alkohol oxidatívja a májban történik. A májbetegségek részletesebb elemzése során azonban feltűnt, hogy az alkoholisták májváltozása kórszövettanilag nagyon hasonló azokhoz a májbetegségekhez, amelyek fehérvérhiányos életmód következtében jönnek létre. Fehérvérhiányos táplálékban élő bizonyos néger törzsek májsugorodása azonos képet mutat az alkoholis-

tákéval, noha ezek a négernek nem fogyasztanak szeszt. Későbbi kutatások kiderítették, hogy a rendszeres alkoholfogyasztás a tápcsatornában idült hurutot tart fenn, s ez az idült hurut rontja a fehérvérjé felszívódását. Az így létrejövő fehérvérhiány most már a rosszul táplálkozó emberben észleltekhez hasonló mechanizmus útján árt a májnak. Ennek eddig megismert folyamata az, hogy bizonyos fehérvérsejtek hiánya rontja a májban a zsírsavcserejét. Emiatt a májsejtek zsíros elfajulása jön létre, majd ebből fokozatosan májsugorodás. A fehérvérhiányt természetesen még fokozza az a körülmény, hogy az alkoholisták egy része jövedelmének zömét szeszes italra költi és kevés pénze marad fehérvérjeforrásokra: húsrá, sajtra, túróra. Mindezek mellett fennáll az alkoholtól a korábban említett közvetlen májmérgező hatása is.

Melyik szeszesitalfajta ártalmasabb?

Az idült gyomorhurutól a zsirmájon át a májsugorodáshoz vezető, éveken, vagy évtizedeken át tartó folyamat rendszerint nem okoz semmi subjektív panaszt. Ha aktív felkutatás révén nem kerül az ilyen beteg orvos kezébe, akkor csak az előrehaladott májsugorodás szövődésményei — hasvízkór, sárgaság, vérhányás — hívják fel a figyelmet a bajra. Ebben a stádiumban az orvos sokkal kevesebbet tud segíteni, mint az odavezető úton. A beteg abbahagyja az alkoholfogyasztást és szomorkodik, hogy mennyivel többet ért volna abbahagyani néhány évvel előbb.

Saját tapasztalatunkban a bor- és pálinkafogyasztás szerepét döntő módon az emésztőszervi betegségek, főként pedig a májsugorodás kórereditében. Ritkán találunk ez irányon májsugorodást. Szóval azonban nem jelenti a sör ártatlanságát. Olyan vidéken, ahol a sört nagyobb mennyiségben fogyasztják, a megfigyelések ettől eltérnek. Így a Német Szövetségi Köztársaságban végzett vizsgálatok azt mutatják, hogy a tisztán pálinkaivók 88 százaléka, a tisztán sörivők 75 százaléka szenved különböző májbetegségeket. Már kifejlesztett májsugorodás a vizsgált pálinkaivók 21 százalékában, a sörivőknek pedig 25 százalékában állapítható meg. Megdőbentettek azok az adatok, amelyek világszerte a májsugorodásban meghalt emberek alkoholfogyasztását tükrözik.

Mit mutat a statisztika?

Plyen irányú nagyszámú közlemény közül skandináv szerzőknek 1971-ben megjelent munkáját említem itt meg.

A MÁSODIK FÉLÉVTŐL

Kötelező a védősisak

A balesetek elég nagy hányada a forgalmi szakszolgálatnál, ott is a tolatószemélyzetnél következik be, mégpedig leggyakrabban fejsérülésként. Evente 110–120 forgalmi dolgozó szenved fejsérülést, ami igen gyakran válik halálössá. Csak bele kell pillantani a baleseti jelentésekbe és ilyen sorokon akadhat meg a szem: „1970. május 29-én, Szeged rendező pályaudvaron, kapcsolás közben, az erős rájárás következtében lecsapódott a kocsis homlokajta és fejbe vágta a kapcsolást végző Süle Zakar Kocsirendező. A dolgozó agyrázkódat szenvedett és meghalt.”

Az ideai baleseti krónikában az említett tíz halálos baleset között is előfordult tolatási szerencsétlenség: „1972. február 25-én, Kiskunhalas állomáson, Nagy Miklós kocsirendező tolatás közben kiesett a kocsijából, agyrázkódat következtében meghalt.”

hatik fejüket, az ütés hosszabb-rövidebb ideig kábultást okozhat és a kábult emberen a kocsi keresztülgázolhat.

Tolatás közben a kocsik rakományából lezuhló szén, kő, fa stb. is okozhat fejsérülést, ennek következménye szintén lehetséges ájulás, majd gázolás.

A MÁV és a szakszervezet illetékesei már évekkal ezelőtti tanácsokat az ilyen és hasonló balesetek megelőzésének módjáról, elsősorban védősisak bevezetéséről a tolatási műveleteknél. Külföldön tanulmányozták a védősisak előnyeit. Az 1970-ben megkezdett tüzetesebb tárgyalások és vizsgálatok eredményeként a MÁV Hivatalos Lapjának idei 3. számában a Vasúti Ruházati Utasítás kiegészítéseként megjelent a határozat a védősisak használatáról a forgalomban. A határozat értelmében a tolatásvezetők, a kocsirendezők és a sarusok a fejsérüléssel balesetek elkerülésére, következményeinek enyhítésére munka közben kötelesek viselni a rendszeresített szilárd és megfelelően rugalmas műanyag fejevédő sisakot.



Az új munkavédelmi sisakban biztonságosabban dolgozni (Laczkó Ildikó felvétele)

A Vasúti Főosztály forgalmi szakosztálya 5470 fejevédő sisakot rendelt a fővárosi I. kerületi Hungaria Műanyagfeldolgozó Ktsz-nél, a külföldi tapasztalatok szerint kikísérletezett modell mintájára. A vasutas fejevédő sisak poliészterből készült, a célnak legmegfelelőbb formában, keskeny peremmel. A súlya 42 dkg. A tolatásvezetők sisakja a szolgálati színnek megfelelően kék, a kocsirendezőké pedig sárga. Kísérleteznek fluoreztkáló anyagú sisakkal is, hogy sötétben, éjszakai munkák közben is látni lehessen a „világító” sisakot.

A Hungaria Ktsz a második negyedévben kezdi meg a szállítást és amint a sisakok

érkeznek, viselésüket folyamatosan vezetik be. A forgalmi szakszolgálatnál elrendelt védősisak használatát más szolgálati ágakra is kiterjesztik. A munkavédelmi előadók február 19-i kördinációs értekezlete javasolta: a gépészet és a pályafenntartási szakszolgálatnál, hogy ahol kisebb mértékben eddig is használtak bizonyos munkahelyeken más típusú védősisakot, szintén az új típusú műanyag sisakot vessék be és tegyék általánossá.

Összesen előreláthatólag 10–12 ezer sisakot adnak ki viselésre a három szolgálati ág: a forgalom, a pályafenntartás és a gépészet dolgozóinak.

Ünnepi meglepetés

Új módszerrel mossák, tisztítják a szerelvényeket a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói

Többnapos ünnepre készül az ország. Vidékről Pestre, innen vidékre utaznak a rokonok, ismerősök. Vannak akik haza térnek, mások látogatónak mennek. A MÁV ilyenkor mindig kitesz magáért: erősített szerelvényekkel, mentesítő vonatokkal igyekszik lebonyolítani a forgalmat, enyhíteni a zsúfoltságot. S még jobb, kellemesebb az utazás, ha szép, tiszta kocsi foglalt helyet az ember, és közben ragyogó ablakokon át gyönyörködhet a tavaszi tájban...

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói alaposan felkészültek az érkező és az induló szerelvények tisztítására, mosására. Meglepetésről is gondoskodtak, amely bizonyára kellemesen érinti az utazóközönséget és a vonatokon szolgáló teljesítő vasutasokat is.

Vízet fakasztottak

Juhász Dezső, a műszaki kocsiszolgálat főnöke így tájékoztatót az előkészületekről, amelyek mögött sok-sok hete, hónapja tartó közös munka van:

— A vonatok mosásához elsősorban vízre van szükség. Mivel a városi víz kevés, sőt egyre kevesebb, elhatároztuk, hogy magunk „fakasztunk” vizet. Kiépítettünk egy kútvándert. Használt csövekből alakítottuk ki hozzá a hálózatot. A város alatt levő vizet búvárszártóval nyomjuk fel a csövekbe. A csőhálózat hossza 800 folyóméter, s 5 úgynevezett mosóvágányra futnak ki a csövek. Harminc méterenként összesen 64 leágazása van a csőrendszernek. Így az öt vágányon egyszerre tudunk külső- és belső takarítást végezni, s ez lényeges előrehaladás a korábbi körülményekhez képest. A munka legfőbb értéke talán mégis az, hogy a dolgozók és a műszaki vezetők együtt, társadalmi munkával építették ki az egész rendszert, az árokástól kezdve a csövek lefektetéséig.

Erre a lépésre elsősorban az a felhívás indította a kocsiszolgálati főnökség dolgozóit, amelyet Tóth János, a budapesti vasúti igazgatóság vezetője adott ki a Tiszta Budapestért mozgalom megindításakor. A felhívásban azt kérte: az egyes részlegek legyenek öntevékenyek, gépesítsenek, s kövessék el mindent azért, hogy a

munkahelyek és a vonatok tiszták legyenek.

— Sok jó műszaki szakember van nálunk — mondja Juhász Dezső. — A felhívás nyomán gondolkodni kezdtünk, hogy milyen munkafolyamatokat lehetne gépesíteni. Tulajdonképpen így jutottunk el a „meglepetéshez”, a vegyszeres permetezőgépek megkonstruálásához, amely már a hűvét előtti héten megkezdte üzemelését. Tanakodtunk, forgattuk a külföldi prospektusokat, míg végül megtaláltuk a megoldást.

Ragyogjanak a kocsik

A permetezőgép tartályát egyszerre körülbelül 70 liter Ferrolux-szal töltik fel. A vegyszer hígítása, keverési aránya a kocsi szennyezettségétől, a rozsdásodás mértékétől függ. A gép könnyű, két-kerekű kocsi gurul. Egyetlen ember tolja a szerelvény mellett. A vegyszeres mosás a személykocsi külsején fejlődik a legmakacsabb szennyeződést is. Utána nincs más teendő, mint bő vízzel leöblíteni a kocsikat. Nagy előny, hogy nincs szükség tisztítókefére, vagy más szerszámra, amely felsértené a vagonok külső festékét, zománcát. Ezenkívül a permetezett lé oda is bejut, ahova a tisztítókefe nem fér, például a feljáró fogantyúk alá. Rendkívül előnyös az is, hogy nem kell külön vágányra kiállítani a szerelvényt, s nem kell hozzá népes személyzet. Ezzel a kis kocsival és a kiépít-

tett vízhálózat segítségével 24 óránként 12 szerelvényt fűrdhetnek meg. Tulajdonképpen hetenként minden vonat teljes lemosására sor kerül, de a „reprezentatív” vonatokat mindennap lemosják.

— Viz van, vegyszer van — a Budapesti Vegyiművek folyamatosan biztosítja részünkre, — nincs tehát semmi akadály, hogy az ünnepeken és utána is ragyogjanak a szerelvények.

Még valami készül...

A gép prototípusa egyébként március 22-re készült el. Tervezője egy újító brigád. Kivitelező: a kocsiszolgálati főnökség dolgozói. Elkészítéséhez sok segítséget adott az igazgatóság IV. osztálya is.

— Négy ilyen kocsit készítünk még a Budapest—Józsefváros állomáson üzemelő kirendeltségünk számára is — magyarázza a főnök. — S úgy látszik, a jó hír gyorsan terjed. A kisgép működésének első napján, amikor az utolsó csavarokat szorítottuk rajta, már megjelent a szerelőcsarnokban egy miskolci kolléga, s érdeklődött, mit is tud az új szerkezet. Ő már halott róla a KPM-ben.

A főnökség vezetői természetesen készséggel állnak az érdeklődők rendelkezésére, sőt elárulták azt is, hogy hamarosan újabb „meglepetéssel”, egy másik nagyon érdekes és hasznos géppel rukkolnak elő...

— rácz —

CIKKÜNK NYOMÁN

Bérráépítés a raktárnokoknak

A Több megbecsülést várunk a ferencvárosi raktárnokok címmel lapunk február 15-i számában megjelent cikkre válaszolt Berendi Tibor államfőnök. Levelében a raktárnokokat az állomás dolgozóinak abba a rétegébe sorolja, akik valóban tevékeny részesei a termelési eredmények elérésének.

„A bértömeggazdálkodás adta lehetőségek figyelembevételével olyan elgondolásra jutottunk — írja —, hogy a létszámtérünkben szereplő 7 kocsifelő helyett csak háromra tartunk igényt, s az így

tartósan megtakarítható bért ráépítjük azokra a munkakörökre, amelyekbe a raktárnokok is tartoznak.”

Kitért a válasz arra is, hogy a ferencvárosi raktárnokok az elmúlt években többször részesültek rendkívüli juttatásként célpremiumban, jutalomban, mivel az állomás vezetőse nagyra értékeli végzett munkájukat, s a lehetőségekhez mérten igyekezett a bérkülönbségek átmeneti problémáit megoldani.

A cikk nyomán a budapesti igazgatóság vezetője is elrendelte a ferencvárosi raktárnokok panaszának kivizsgálását.

Remekeltek a fiatalok

FELSZOLGÁLÓ-, SZAKÁCS-

ÉS CUKRÁSZVERSENY AZ UTASELLÁTÓNÁL

Az Utasellátó Vállalat szakács-, cukrász- és felszolgálóversenyt rendezett kirendeltségeinek dolgozóit között, hogy ezzel is emelje az utazóközönség ellátásának színvonalát, bővítse a választékot éttermeiben, mozgó ételszolgálatánál, ápolja a magyar vendéglátás hagyományait. Az elődöntő 160 résztvevőjéből 47 versenyző került a budapesti döntőbe: 18 szakács, 9 cukrász, 20 felszolgáló. A verseny eredményét a Budapest—Keleti pályaudvar KISZ-klubjában rendezett szakács- és cukrászati kiállításon hirdették ki.

SZAKÁCSVERSENY: 1. Matyó Istvánné, Vonberg István (budapesti kirendeltség); 2. Zsikai Iлона, Szöllösi Imréné (szegedi kirendeltség); 3. Bikádi László, Verasztó István (szolnoki kirendeltség).

CUKRÁSZVERSENY: 1. Hoffman Lajosné (Pécs); 2. Kovács Árpád (Székesfehérvár); 3. Zsigai János (Szeged).

FELSZOLGÁLÓK VERSENYE: 1. Skultéti József, Tamásy János (Budapest); 2. Tatal László, Precinger István (Székesfehérvár); 3. Preisz Béla, Juhász László (Étszolgálat).



A felszolgálóverseny első helyezettjei: Skultéti József és Tamásy János

(Laczkó Ildikó felvétele)

A helyezettek pénz- és tárgyjutalomban részesültek. A versenyben legtöbb pontot elért budapesti kirendeltség vándorszerleget nyert és pénzjutalomban részesült.

Tóth László, az Utasellátó

főigazgatója bejelentette, hogy a vállalat jövőre lesz 25 éves. Ebből az alkalomból nemzetközi szakács-, cukrász- és felszolgálóversenyt kezdeményez a szocialista országok utasellátó vállalatai között.

Két vonat egymás mögött Dieséretben és pénzjutalomban részesült az éber vonatvezető

Február 26-án hajnali 3 óra körül felírta a vonatát. Elkészítette az 1127-es menetkormányait Gosztola Sándor ellenőri vonatvezető, aztán felszállt az M40-es Diesel-mozdonyra.

A négytengelyes személykocsikból álló hosszú szerelvény kivilágítva „úszott” a mozdony után. Hatvan kilométeres sebességgel tartottak céljuk: Székesfehérvár felé.

Bóbitskó utasok próbálták még egy kicsit meglapni az éjszaka álmát. Balatonakarattya után ráláttak a csajjig előjelzőre. „Egy zöld fény” mondta szinte egyszerre. Nem sokkal után „egy sárga”, ahogy elhaladtak a főléző mellett. Minden a legnagyobb rendjén — gondolták. Németh László, tapocsi mozdonyvezető egy ponton nem látott az állomás vágányára.

— Alljunk meg! Vonat van előttünk! — kiáltotta a vonatvezető.

A pillanat dőbbenete alatt nyúlt a mozdonyvezető keze a gyorsfékhez. A szerelvény lassítani kezdett...

Gosztola Sándort otthon két gyermeke várja minden útról. Ő maga kitüntetett szocialista brigádvezető. Fegyelmzett és éber szolgálata nyomán vonata megállt az előtte veszteglő szerelvény mögött.

A nagy dolgok sokszor egyszerű, jellegtelen körülmények között is megszületnek. Így történt, hogy egy lelkiismeretes vasutas szolgálataival elhárított egy súlyosnak ígérkező balesetet.

A szombathelyi vasúti igazgatóság vezetője méltányolta a gyors, fegyelmzett munkát és Gosztola Sándor Veszprém-külsői vonatvezetőt dícséretben és 3000 forint jutalomban részesítette.

Sz. B.

(séra)

EGYÜTTMŰKÖDÉS

A Budapest vidéki Posta-igazgatóság és a MÁV Budapesti Igazgatóság vezetői — Nagy Béláné és Tóth János igazgatók részvételével — rendkívüli megbeszélést tartottak március 17-én, hogy meghatározzák a két társtársintézmény eredményes együttműködésének további feltételeit.

A MÁV és a Posta illetékes vezetői megállapodást kötöttek az elavult telefonhálózat kábeleinek felmérésére és az átalakítási tervek ütemezésére. Elsőként — még az idén — mintegy 300 000 forintos költséggel átépítik a Komárom—Székesfehérvár közötti vonal nagygigánt—bábolna—csenyepusztai szakaszának 10 kilométeres szakaszát. Ez folytatásául képezi a vonalhálózat már korábban elkezdett korszerűsítésének.

A megbeszélésen szóba került a számítástechnika, köztük az úgynevezett Selex-rendszerű hálózat további fejlesztése is.

SZABÓ BÉLA:

A híd

Meg kell írnom a történetet, melyet egy őszi éjszakan mondott el egy férfi... Nem mondta meg a nevét. Megállt. Némán nekitámaszkodott az ajtónak. Éppen a törkölyt emeltem ki a présből.

— Segítenék — mondta halkán. — Szívesen venném — feleltem. Átvette tőlem a lapot és a ledarált szőlőt merte át a présbe. Időnként megtömté, hozzáértéssel.

Zakója kissé kopott volt, de tiszta. Barna haja a szemébe hullt. A szemöldökei közötti mély árok valami markáns vonást kölcsönözött még fiatal arcának.

A munka hevében ledobta kabátját. Inge alól kidomborodott izmos felső teste. Amikor végzett, kínáltam: tartson velem. Elfogadta meghívásomat. Később bort hoztam fel. A kis pincészetében panaszosan sustorgott a tűzre vetett venyige.

Hallgattunk... Aztán felváltva meg-meghúztuk a prés csavarját. Már az éj delelőjén járhattunk, amikor... mintha csak magának beszélne, megszólalt:

— Negyedik hónapja, hogy nem találkozunk, amikor megkaptam a behívómat. Egy éve történt... igen, most lesz egy éve! Tartalékos hadnagy voltam. Biztam, hogy felmentés a vasút, ahol tervező mérnöknek dolgoztam. Meg is tettem mindent. Nem sikerült...!

Ismét ott álltam a hársak alatt, mint már annyiszor. Ideges megszakításokkal nyomtam a csengő gombját. Ő nyitott ajtót. Hűvössége meglepett, örömtől takart. Előre engedett... — Megyek a frontra — tört ki belőlem.

Mária abban a pillanatban felfogta szavaimat. Évek óta tartott már a háború. — Ez nem lehet igaz! Ennek nem szabad igaznak lenni! Te... de hisz ez örület — és azzal hirtelen magához rántott. Erőteljes mozdulattal.

Nem láttam az arcát, mert teljesen a vállamra borult. Meleg lehelete a fülemet érte.

— Elbűjtatlak! Úgysem tart soká: az oroszokat nem tudják feltartóztatni. Tudnod kell, hogy ez nem a mi háborúnk. Magad mondtad, mennyire idegen és taszító számokra mindez — érvelt okos női finomsággal, meggyőző keménységgel és lágyasággal.

— Nem tehetem! Nem tehetem, érts meg — kiáltottam rá. — Agyonlövik a szökevényeket. Akkor inkább átmegek hozzájuk...

— Ki tudja, hogy eljutsz-e addig? Jobb, ha itthon maradsz... — lassan ereszkedett le egy fotelba. Tekintetében rémült kereséssel: a legjobb megoldáson töprengett.

— Megvan! Nem megy el. Elrejtétek a pincében. Senki nem fogja meg tudni. — A gondolatlól átforrósodott.

— Ugye, nem megy el? Mondd, hogy itthon maradsz. Azt akarom, hogy élj... no mond már...

— Nem megyek! — mondtam.

Újjongott örömeiben.

— Az öreg Bordás adott civil ruhát. Ismertem. Öreg pályáőr volt.

— Már nappal is raziáznak. Maradjon nálam, biztonságban lesz a padláson — mondta.

KITÉRŐGYÁRI SPORTLÖVŐK

a magyar lövészsport élvonalában

Az Országos Sportlövő Szövetség a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyári lövészklubját az ország 12 legjobb klubja között tartja számon. Jogszerűen mondhatjuk tehát, hogy a gyöngyösi lövészek 1957-ben alakított klubjukat a MÁV legerősebb lövészklubjává fejlesztették.

Az elmúlt évek során nyolc kupát nyertek, köztük a Vasutas Kupát is, egymás után három alkalommal. A legeredményesebb esztendőjük az 1971-es év volt. Egyéni és csapatversenyben nyolc országos vidék-bajnokságot és négy magyar bajnokságot nyertek. Így természetesen a Hungária ifjúsági versenysorozat is ott voltak a győngyösi, s minden szinten kitűnően helyeztek.

Az aranyjelvényes fiatal lövészek közé tartozik náluk Gyuris Katalin, Tóth Zsuzsanna és Tóth József. Ezüstjelvényes: Szeszták Zsuzsanna, de ő már húsz alkalommal lőtt arany szint feletti eredményt. Millő László és Megyeri Tibor a bronzjelvényes csoport ifi I. korcsoportjában szerepelt kitűnően.

Az MNK versenyeken részt vett felnőtt versenyzők ragyogó eredményeit is hosszán lehetne méltatni, de helyszűke miatt csupán Dienes Jánosné nevét említjük, aki 60 fekvő-lövésben országos második, 60 összetettben pedig harmadik helyezést ért el.

A gyöngyösi legutóbbi nagy sikerét az 1972. évi országos felnőtt légguskás bajnokság hozta. Ezzel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy — mivel egy légguska ára tízezer forint — a klub anyagi helyzete nem tette lehetővé megfelelő fegyverek vásárlását. Ezért a budapesti központi lövészklubtól kölcsönkért puskákkal versenyeztek. A szombathelyi sportpalotában megrendezett verseny így is kiváló eredménnyel zárult, vagyis a gyöngyösi ismét remekelték, annak ellenére, hogy zárírányzékú légguskával mindössze egy hónapja gyakoroltak. Férfi felnőtt bajnok — 364 körrel — Hering István lett. A férfi csapat 1428 körrel második lett az 1434 körrel elért Kossuth Katonai Főiskola csapata mögött.

Női felnőttben a gyöngyösi ifilányok indultak és 353 körrel Szeszták Zsuzsanna szerezte meg a bajnoki címet. Gyuris Katalin a második, Tóth Zsuzsanna a negyedik helyen végzett. Az elért eredmények alapján mindkét gyöngyösi csapat bejutott a Magyar Bajnokságra.

Ilyen előzmények után az országos bajnokságot január 29—30-án rendezték Budapesten. A gyöngyösi mindkét



A gyöngyösi női bajnokságot a dobogó felső fokán

csapata új megyei csúcsot lőtt. A lányok mind egyéniben, mind csapatversenyben megelőzték olyan nagymúltú csapatokat, mint az Újpesti Dózsa, a Központi Lövészklub vagy a Somogyi LK, s végül is — minimális különbséggel — a harmadik helyet szereztek meg.

Tóth József klubtitkár

ÚJ EREDMÉNYJELZŐ a záhonyi sportpályán

A záhonyi vasutasok labdarúgó-csapata évek óta az NB III. élvonalában ostromolja a „felsőbb osztály” kapuját. — Az idén talán sikerülni fog... — mondogatják a játékosok, sportvezetők és a szurkolók egyaránt.

Segít ebben, hogy Szabolcs-Szatmár megye egyik legszebb sporttelepét mondhatják magukénak a záhonyi vasutasok. Ezen a pályán a március 19-i nyitány „meglepetése” volt az új eredményjelző felavatása.

Az új berendezés a helyi TBFF dolgozóinak munkáját és a csapat iránti lelkesedését dicséri.

A tavaszi első forduló, sajnos, nem hozott győzelmet. Csupán az egyik pontot sikerült otthon tartani a Hajdúböszörményi Bocskaival szemben. Utána Mátészalkán győzte le a MEDOSZ a záhonyiakat 3:1-re.

Ennél jobb eredmények kerüljenek a táblára!

Egeresi Zsigmond



Szép győzelmek örömeivel...

Több mint négy évtizedes vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Szabó Endre műszaki főellenőr, Debrecen állomás kocsivizsgálója. Ez az egyetlen mondat — a 41 évi helytállás — elegendő ahhoz, hogy tisztelettel írjuk le vagy mondjuk ki egy vasutas nevét. Hát még, ha azt is tudjuk róla, mint Szabó Endréről, hogy munkájáért többször kitüntették. Eredemes és kiváló vasutas.

Őt azonban egyéb tulajdonságaiért is régén szívébe zárt a vasutasság, sőt Debrecen város egész sportszerető közönsége is. Szabó Bandi — így ismertebb a neve — hoz szü éveken át aktív labdarúgó volt, a DVSC tagja, méghozzá abban az időben, amikor a csapat még az NB I-ben szerepelt. Szabó Bandi és társai — Szilágyi I. Gyula, B. Nagy László, Kádás István, Csokai Imre — sok-sok élményt, szép



győzelmek örömeit adták a debreceni szurkolóknak.

Nyugdíjba vonulása alkalmából azok nevében is szeretettel köszöntjük Szabó Bandit, akik nem lehettek jelen búcsúztatásánál.

BRIGÁDKLUB BÉKÉSCSABÁN

Békéscsabán a különböző szolgálati ágak között megalkotották a szocialista brigádok klubját. A MÁV-kultúrótthonban március 15-én megtartott alakuló ülésen mintegy 70 dolgozó vett részt. A brigádok képviselői elfogadták a klub programját. Eszerint havonta léteznek a klub vezetősége, hogy rendszeres segítséget adjon a klub-élethez.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc, Hatvan; Kovács Gyula, Kiskőrös; Bánkúti László, Budapest; Szilágyi Sándor, dr. Bánkúti Gyula, Szeged; Murányi Tibor, Bánrév; Márkos József, Zalaegerszeg; Czeglédi Sándor, Debrecen; Nagy Lajos, Szombathely; Dömény Ferenc, Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Pusztai József, Sopron; Halmi János, Pécs; Németh János, Szentlőrinc; Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Mocsári István, Ceglédbercel-Cserő; Kovács Nándor, Miskolc; B. Biró János, Cegléd; Balogh Sándor, Debrecen; Fazekas Imre, Szeged; Leveleket illetékes helyre továbbítottuk.

Többeknek üzenjük: A január 15-i lapunk megjelenése után érkezett napnapi tudósításokat köszönjük. Sajnos, a késés és az anyaghiány miatt ezeket már nem tudtuk felhasználni. Helyszűke okozza azt is, hogy a nyugdíjasok búcsúztatásáról, illetve a nyugdíjas találkozókról érkezett levelek kimaradnak lapunkból. Amint tudunk, pótlólag felhasználjuk!

Ismételt felhívjuk a szerkesztési bizottságok sajtóterjesztőinek figyelmét, hogy amennyiben nem a megrendelt mennyiségű lap vagy esetleg több érkezik címükre, ezt azonnal közöljék szerkesztőségünkkel!

A HIVATALOS LAPBÓL

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

8. számból: 102520/1972. I. D. Egyetemi és főiskolai végzettségű dolgozók kinevezése.

102101/1972. 2. A. A. Vasúti Főosztály — MÁV Vezérgazdaság személyzeti szervezetalapozásáról.

102819/1972. 2. B. A. A Magyar Államvasutak területén dolgozó hegesztő szakmunkások továbbképzése és minősítése.

101751/1972. 2. B. A. A szakmunkásképzésről kiadott MUM rendelet végrehajtásának módosítása.

102201/1972. 3. A. Több szertár megszüntetése.

102392/1972. 3. A. Oktatási főnökségek létesítése Debrecenben és Miskolcon.

9. számból: 102325/1972. I. D. Hatáskör leadás a gépárművezetési pótlék engedélyezésével kapcsolatban.

10. számból: 103549/1972. I. D. Az 1971—75. évekre kötött MÁV Kollektív Szerződés 1971. évi végrehajtásáról készült beszámoló és a Kollektív Szerződés módosítását tárgyaló Függelék tervezete.

103347/1972. 11. B. Budapesti Igazgatóság Sport Club utazási kezdeményre jogosultsága.



— Vasutas képzőművészeti kiállítást rendeztek Miskolc város Libresszójában. Az egy hónapig nyitva tartott és nagy sikert arató kiállításon Hollosy Endre grafikáit, Antonyi Imre tusrajzeit, Nagy Lajos olajfestményeit és Gálk János akvarelljeit mutatták be a közönségnek.

— Nyugdíjasok segélyezése. A szeptemberi igazgatóság területén 1971-ben 180 000 forintot fizettek ki a nyugdíjasoknak, illetve özvegyeknek külföldi szakszervezeti segélyek címen. A nyugdíjasok többsége aktíván részt vesz a mozgalmi életben. A nyilvántartott négy és fél ezer nyugdíjas anyagi helyzetét 2141 fő jelent meg a területen rendezett 92 taggyűlésen. Legutóbb például 200 résztvevő volt a nyugdíjasok tájékoztatására Szegeden összehívott taggyűlésnek.

— Randevű Rodolfóval címen nagyszabású rendezvényt tartott március 26-án délelőtt a Törökvis Művelődési Központ ifjúsági stúdiója. A közönség túlnyomó többségét az Északi járműjavítóban dolgozó fiatalok alkották, s a vidám vasárnapi műsor mindnyájuknak kitűnő szórakozást nyújtott.

— Tavaszi tisztasági és parkosítási mozgalmat indít Miskolc — Tiszai pályaudvar — imárá tizeve mintaszerűen működő Vöröskereszt alapszervezete. Vértanó nap szervezése is szerepel a vöröskereszt első félévi munkatervében. Tavaly 234 vasutas jelentkezett önkéntes véradásra. Az idén is köztük lesz Marosy Gyula, aki most már hetvenötödöszer áll be a véradók közé.

— Százmillió! A MÁV Magasépítési Főnökség fennállása óta először a múlt évben végzett munkával ért el kilenc százmillió — pontosan százmillió forintot — termelési értéket. A dícséretes rekord egyetlen „szépséghibája”, hogy 19 létesítmény közül egy épületnél túllépték az év végi befejezési határidőt, ezért a kiváló főnökség címet most sem tudták elhódítani a magasépítők.

— Petőfi Sándor nevét vette fel Sztrémi Sándor balassagyarmati vonatvezető 13 főnyi szocialista brigádja. A brigádtagok együttes felvették a kapcsolatot Kiskőrös állomás szakszervezeti bizottságával, kérve, hogy a kiskőrösi vasutasok nyújtsanak segítséget a nagy költő életének tanulmányozásához és szülőhelyének megismeréséhez. A válasz kedvező: a kapcsolatot további erősítését szívesen vállalják a kiskőrösiök.

— Tanfolyam társadalmi közreműködéssel. Sátoraljaújhely állomáson 18 vonatfékező részére vonatvezetői tanfolyamot szerveztek. A kiképzésben a szolgálati vezetőkön kívül Csellei József és Besztercei József szocialista brigádvezető is részt vállalt. Ha a vizsga sikerül — aminek érdekében a miskolci igazgatóság forgalmi osztálya prémiumot helyeztet kilátásba a jó tanulóknak — a vonatkezelői vizsgára is felkészítik a fékezőket.

MOZDONYVEZETŐ FIA



— Apu, úgy száguldj, mint a gyorsvonat! (Gerse László rajza)

LAKÁCSERE

— Elcserelném Városliget közelében levő magasföldszinti nagyméretű szoba, félkomfortos (fürdőszoba nincs) tanácsi lakásomat 1 szoba komfortos, vagy másfél szoba komfortos lakásra, II. emeletig, megkegyezéssel Budapest belterületén, lehetőleg a VIII. kerületben. A cserelakás MÁV szolgálati lakás is lehet. Erdőködni: 11—55 üzemi, vagy 334—997 városi telefonon, 8—16 óra között.

— Elcserelném vagy eladnám Farnos, Üregszőlő 1105 sz. alatti házamat a hozzá tartozó 1 holdnyi szőlővel. Erdőködni levélben vagy személyesen Szikszai Péternél lehet a fenti cím.

— Acs vasútiállomáson levő 3+1 szoba, félkomfortos, WC és víz bevezetéssel gazdasági udvarrasszal + földrészes lakásomat elcserelném 1 szoba komfortosra Budapestre vagy környékre. Erdőködni lehet: Bp. VIII., Dózsa György Sámuel u. 1. II. 21., hétfőnap 8—13 óra között a 342—107-es telefonon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János Fellelős szerkesztő: Viski Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon, városi: 229—872, üzemi: 19—77. Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819. Levélcím: Bp. 70. Pf. 32. Fellelős kiadó: Gábor Márton. a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkzámlaszámunk: MNB 215—11 859 Sziltra Lapnyomda

Kapkodás, viharos reggel, elszakad a cipőfüző, nem jön a taxi. Szóval minden a legnagyobb rendben ment! Végre a vonaton voltunk.

Kiváncsiság

- Apu, ez gyorsvonat?
- Igen, kisfiam.
- Es mitől gyors?
- Attól, hogy nem áll meg minden állomáson, ezzel is sok időt nyer.
- Hány alagút lesz?
- Kettő.
- Mi lenne, ha ott állna meg a vonat?
- Sötét.
- Naaa, apu, tényleg mi lenne akkor?
- Mondom, sötét, de ott nem szokott megállni a vonat.
- Most miért állunk?
- Biztos tilos a szemafor.
- Hát nem tudják, hogy jövőnk?
- De tudják, csak úgy látszik, még nem szabad a pálya.
- Hát akkor mégsem tudják, hogy jövőnk — vágta rá diadalmasan!
- Végre elhallgatott, de gyanús csend volt ez, már vártam a következő kérdés-zuhatot.
- Apu? Az a bácsi miért látszik abból a nagy üvegből?
- Mert nem hozott magá-

Tapsifüles

ral poharat. De beszélj halkabban!
— Te miért nem hoztál olyan üveget?
Fészkelődik a helyén, majd a férfi közelébe kerül.
— Mit tetszett inni?
— Bort, kisfiam.
— Apu is szereti ám, de most nem hozott. Meddig tetszik utazni?
— Pécsig, és tí?
— Mi is. Megyünk a nagymamához és viszünk egy nyulat, ott van abban a kis dobozban.
— Ne mondd, és miért viszitek?
— Azért, mert már nem lehet a lakásban tartani, mert... nem szobatiszta.

Sértődés

Jött a kalauz. Hiába, a gyermek előtt is nagy respektje van az egyenruhának. Jegyünket kezelve a kis doboz felé sandított, amit mind a két srác igyekezett úgy tartani, hogy ő is lássa.
Csalódtak, egy szóval sem reagált a kikandikáló tapsifülesre, ment tovább. Ez sér-

tés volt! Meg is jegyezték, hogy nem lehet valami jószívú bácsi. Nem baj, nyugtatam meg őket, majd ha jön visszafelé, akkor biztos több ideje lesz.

Veszély

Hamarosan feltűnt ismét a kalauz. Most már én is füstölögtem magamban. Nyílt tekintetű embernek látszott, simogatva nézett a két gyerekre, majd hamiskás mosollyal szó nélkül ment el mellettünk. Nem értettem ezt a mellőzést. Az ajtó felé visszanéztem ránk és tréfásan megfenyegette a megszeppent lurkókat.
Demizsonos útítársunk derült a jeleneten, s egyre gyorsabban a gyerekeket, hogy most jön csak az igazi kalauz, mert elveszik a nyuszit.
— Nem adjuk oda — mondták szinte egyszerre. Aztán nagyon halkán megkérdezték, hogy miért venné el a kalauz bácsi?
— Vettek nekí is jegyet?
— Nem — mondták bün-

bánóan, és előbb egymásra, aztán rám néztek, hogy most aztán mi lesz?

Elkezdték susorogni, aztán úgy ültek egymás mellé, hogy mire átértünk az abaligeti alagúton, eltűntették a kincset érő dobozt. Szentlőrinc után újból bejött a kalauz és leült a srákok mellé. Kereste az előbb még tüntetően előlévő dobozt.

Minden rendben!

— Hát mutassátok meg nekem is azt a nyuszt!
Dermedt csend volt a társaság. Bizalmatlanul néztek rá, és segélykérően rám. Sejtették, hogy valami nincs rendjén. A dobozt nem adták ugyan oda, de némán és gyanakodva túrték, hogy kézbe vegye. Nézegette, simogatta, hozzá beszélve lassan mondta:
— Mondd meg kisgazdád-nak, hogy téged nem szabad a gyorsvonaton szállítani. Szerencséd van, hogy Pécsig már nem állunk meg, és csak most vettek észre. Na, jó utat! Máskor meg ne lássalak a gyorsvonaton!
Ilyen gyorsan még nem sikerült velük átszállni a várakozó nagymana csak akkor láthatta a kis jövevényt, mikor vonatunk már messze járt — pedig az csak személy volt.
Standovár Tibor



Utazás előtt és utazás után
ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT
nagy választékból vásárolhat az



pályaudvari pavilonjaiban.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. ÁPRILIS 17.

A VIII. kongresszus határozatainak végrehajtását értékelte az elnökség

Az elnökség március 31-én ülést tartott. A napirend első pontja a MÁV 1972. évi részesei alapján felosztására vonatkozó javaslat tárgyalása volt.

A részesei alap az előző évekhez hasonlóan változatlanul két forrásból képezhető: 1. Az eredmény terhére költségként közvetlenül elszámolható, úgynevezett garantált tételekből, 2. a nyereségből visszatartható részesei alapról.

A nyereségből visszatartható részesei alap összegének alakulása 1972-ben is az eredményterv teljesítésétől, illetve túlteljesítésétől függ. Az eredményterv teljesítésének, illetve túlteljesítésének elsődleges forrása továbbra is az eszközfelhasználás hatékonyságának fokozása, az üzem- és munkaszervezés javítása révén a belső tartalékok feltárása.

A vállalati eredményt a MÁV az 1972-re jóváhagyott

szállítási feladatok és hálózati munkák, valamint a gazdasági szabályozók figyelembe vételével tervezte. A tervezett eredmény eléréséhez nagyon lényeges, hogy az önálló gazdálkodási egységek, az igazgatóságok, az üzemek és építési főnökségek költségeloirányzatukat ne lépjék túl. Ezért érdekeltségű rendszerükben a fedezetlen többletköltségeket rontó tényezőként veszik figyelembe.

Az elnökség a felosztási javaslatot vita után elfogadta és jóváhagyta annak a kollektív szerződés függelékében való közzétételét.

Ezután a VIII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról szóló jelentés került napirendre. Köztudott, hogy a SZOT elnökségének határozata alapján minden szakszervezeti választott szervnek évente számot kell adni tevékenységéről a választó kollektívának. Ennek megfelelően az

elnökség elkészítette beszámolóját a központi vezetőség részére.

A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa, az MSZMP X. és a szakszervezetek XXII. kongresszusának határozatai alapján — a vasúti sajátosságait figyelembe véve — jelölte meg a szakszervezeti szernek, tisztviselői és az apparátus feladatait. A legfontosabb tennivalók a szakszervezet szocialista jellegének erősítésében, a vasúti szállítási és termelési feladatainak végrehajtására való mozgósításban, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, szocialista tudatának fejlesztésében foglalhatók össze.

A tagság részéről a szakszervezeti választásokon megfogalmazást nyert a dolgozók élet- és munkakörülményeivel, érdekvédelmével és érdekképviseletével való fokozottabb differenciáltabb foglalkozás igénye. A dolgozók fokozott elvárása, a szocializmus magasabb szinten történő építése újszerű munkastílust, hatékonyabb tevékenységet, a kollektív vezetés és munkamegosztás erősítését, a tagság aktívabb bevonását követeli a szakszervezeti munkában.

Március 31-én például a Budapest Keleti pályaudvarról induló Lillafüred Expressz szolgálatos 8 kocsi helyett 20 mintegy 1000-rel több ülőhellyel indították. A hatalmas szerelvényt két villamosmozdony vontatta.

Az utasok meglegedésére zajlott le

minden idők legnagyobb ünnepi forgalma

Nyolcvantengelyes expressz + Erősítés indulás előtt + Százezer jegy elővételben
A menetrendszerűség jobb volt, mint márciusban

Háromnapos ünnep. Mi több: a szabadszombatosoknak négy, az ötnapos munkahéten pedig öt napra terjedt a pihenéssel, szórakozással tölthető idő. A ritkán adódó alkalom az utasok hatalmas tömegeit zúdította a vasútra.

A Vasúti Főosztály illetékes szerveinek megállapítása szerint: a MÁV menetjegy-bevétele 8,8 millió forinttal volt nagyobb, mint tavaly a karácsonyi nagy utazási időszakban, amely szintén rekordforgalmat hozott.

A MÁV számított erre és a vasutasok mindenütt felkészültek a nagy feladatra.

Összesen 234 többlet vonatot szándékoztak indítani, de akkor sem jöttek zavarba, amikor a csúcsgazdálkodási időszakban kiderült, hogy a tervezettnél 13-mal több mentesítő szerelvényre van szükség. Ezek forgalomba helyezése is a szakszerű felkészülést, a rugalmas, gyors intézkedéseket, az illetékes igazgatóságok és a 8. szakosztály példás együttműködését bizonyítja.

A forlódást, a pénztárnál való nagyobb sorbanállást is sikerült elkerülni.

Az előzetes sajtótájékoztató, illetve a MÁV hirdetései határozottan bizonyították, mert amíg karácsonykor csupán 52 ezren, most húsvétkor még egyszer annyian, 102 ezren váltották meg előre jegyüket. A rekordforgalom fontos tapasztalata, hogy karácsonyhoz képest növekedett a gyors- és expresszvonatokkal utazók száma. Főként a Lillafüred, a Tokaj, a Savaria, a Göcsej, valamint a Szabolcs és a Szegec expresszt kellett több kocsival megerősíteni.

Március 31-én például a Budapest Keleti pályaudvarról induló Lillafüred Expressz szolgálatos 8 kocsi helyett 20 mintegy 1000-rel több ülőhellyel indították. A hatalmas szerelvényt két villamosmozdony vontatta.

Az állomás dolgozói lelkiismeretesen, rendkívül gondos, háromszori fékpróba-

val bocsátották útra a vonatot.

Április 1-én még nagyobb volt a nyomás. Ekkor csaknem minden fővonalai szerelvény megerősítve közlekedett. Húsvét vasárnapján némileg mérséklődött a forgalom, a Keletiben azonban a békéscsabai gyorsot az utolsó pillanatban ekkor is meg kellett erősíteni. Ez viszont húszperces késést okozott.

A nagy erőpróbának különben az egyik legvárhatóbbabb jelensége volt, hogy elenyészően kevés vonat késett. A mentesítő szerelvények is jórészt menetrend szerint közlekedtek.

Mindez azt bizonyítja, hogy az állomások jól dolgoztak, személyzetük gyorsan, pontosan, körültekintően hajította végre a rendkívüli utasításokat. Ennek tulajdonítható, hogy a legforgalmasabb időszakban, március 31-től április 5-ig a vonatok 97,29 százaléka menetrend szerint közlekedett. Ez jobb, mint a személyszállító vonatok márciusi menetrendszerűségi átlaga.

Az utasok legnagyobb tö-

megei természetesen Budapest négy nagy pályaudvarán, a Keletiben, a Nyugatiban, a Déliben és Kelenföldön összpontosultak. De

felülmen megnövekedett a vidéki állomások egymásközi forgalma is. Ezért például erősíteni kellett a szerelvényeket Kazincbarcika—Miskolc, Szobathely—Sopron, Szobathely—Nagykanizsa és több más vidéki állomás között. Az állomások azonban mindvégig győzték a munkát, a vasutasok mindegyikükön helytálltak.

A 8. szakosztály végső soron arra a következtetésre jutott az ünnepi forgalom értékelésében, hogy bár nem teljesen hibátlanul, de általában közmegelegedésre sikerült lebonyolítani a rendkívüli forgalmat.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója megbísta a 8. szakosztály vezetését, hogy tolmácsolja elismerését és köszönetét a derekas munkáért, a jó teljesítményekért valamint a jó munkát végzőkkel együtt vezetőinek, dolgozóinak.

Szász Ferenc

Újítók kitüntetése a MÁV Vezérigazgatóságán

A MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében átadták a kitüntetések a kiváló vasutas újítóknak és feltalálóknak.

Szűcs Zoltán MÁV vezérigazgató-helyettes a kitüntetések átadás alkalmából hangsúlyozta, hogy a vasútnál is két évtizedes hagyománya van már az újítómozgalomnak.

Az újítókat a szocialista munkaverseny legkiválóbb részeseinek is tartjuk. Az újítómozgalom szocialista tartalmát ismeri el a kormányzat és a SZOT elnökségének határozata, amellyel a most adományozott kitüntetések megalkotották.

Az elmúlt öt évben a legjobban vasutas újítók és feltalálók munkájának elismerésére 15 millió forintot fordított a MÁV. Az ércösdi elismerésről 73 arany, 111 ezüst és 218 bronz fokozatú, összesen 402 kiváló újító, illetve kiváló feltaláló kitüntetés tanúskodik. Az újítások, találmányok hasznosításával elért vállalati eredmény 1970-ben 57, majd 1971-ben 84 millió forint volt a vasútnál.

A most megtartott kitüntetési ünnepségen Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes 33 arany, 40 ezüst és 59 bronz fokozatú, összesen 132 kitüntetést adott át.

Szolnoki sikerek a járműlakatos szakmunkástanulók országos versenyén

A hazánk felszabadulásának évfordulójára meghirdetett vetélkedő szolnoki döntőjének 18 résztvevőjét Rácz Gyula, a MÜM 605. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatója és Bilki Ferenc, a versenybizottság elnöke üdvözölte.

Az írásbeli, de különösen a gyakorlati munka sokoldalú elméleti anyagszerkesztését és annak helyes alkalmazását követelte meg a versenyzőktől.

Az írásbeli vizsgán speciális vasúti szakmai, anyagismereti, munkavédelmi, valamint szakrajzismereti kérdések szerepeltek.

A gyakorlati munka során a versenyzőknek egy Ba típusú személykocsi villamos berendezésének kapcsolószerkevényéhez kellett ajtózárat készíteni félkész darabokból.

Az elméleti és a szakmai felkészültség magas színvonalát bizonyítja, hogy a tanulók valamennyien megoldották a kiadott feladatokat. Ennek ellenére a versenybizottság tapasztalatait helyes lenne országosan megbeszélni, mert ez a további oktatói munka eredményességét segíthetné elő.

Az írásbeli és a gyakorlati munka után a versenybizottság az alábbi helyezési sorrendet állapította meg:

Első lett Mari István, a MÜM 605. Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem tanulója.

Szakoktatója: Szekeres Antal. A győztes jutalma: két hét külföldi üdülés és 700 forint, ezenkívül a KISZ aranykoszorús jelvényt is kiérdemelte.

A második helyezett: Kocsi Béla, a MÜM 605. sz. Intézet tanulója, aki gyakorlati oktatásban szintén a szolnoki járműjavító tanműhelyében részesült, Szekeres Antal irányításával. 1000 forint pénzdíjazást és a KISZ ezüstkoszorús jelvényt kapta.

A harmadik helyen Prókai



Mari István, az első helyezett

Károly, a kisterenyeli vontatási főnökség, illetve a MÜM. 211. sz. Salgótarjáni Intézetének tanulója végzett. 800 forintos jutalmához a KISZ bronzkoszorús jelvényt is megkapta. Gyakorlati szakoktatója: Szomszéd Lajos.

Az első három helyezettnek és szakoktatóiknak a szolnoki Ságvári Endre Művelődési Házban

Buda István munkaügyi miniszterhelyettes és Főcse Lajos, a KISZ KB titkára nyújtotta át a jutalmakat.

A verseny első öt helyezettje az elért eredmény alapján szakmunkás szóbeli vizsgát tett, s rövid időn belül szakmunkásokként dolgozhatnak. A versenyben részt vevő többi tanuló 300 forint jutalomban részesült.

A MÁV Vezérigazgatóság 7. és 10. szakosztálya az első öt helyezett tanulókat külön jutalomban részesítette. A járműjavító szakosztályhoz tartozó tanulóknak külön jutalmát Bálint László, a 10. A. osztály vezetője adta át.

Sebestyén János

Tudósítónk írják:

A tavaszi nagytakarításban élen jártak a fiatalok

A húsvéti forgalom lebonyolításában — akárcsak a legutóbbi karácsonykor — ismét remekeltek a vasutasok. A felkészülést elősegítette egyrészt a vasutas KISZ-titkárok koordinációs tanácsának felhívására kibontakozott Egy nap a kulturált utazásért mozgalom, másrészt pedig a Tiszta Budapestért! jelszóval már korábban elindított társadalmi akció, amelyhez a budapesti vasútigazgatóság vezetőjének felhívására csatlakoztak a fővárosi vasutasok. A MÁV hálózatan, csak március 26-án 3600 fő, 17 000 munkórát dolgozott.

Mindent jól érzékeltek a szerkesztőségünkbe érkezett levelek, tudósítások.

Nyílt pályán is...

Szabados Gábor írja például a ferencvárosi pályafenntartási főnökségtől:

„Az adminisztratív és műszaki dolgozókból álló, főnökségünk központjában dolgozó három szocialista brigád húsz tagja hazánk felszabadulásának 27. évfordulója tiszteletére tett vállalással csatlakozott a Tiszta Budapestért mozgalomhoz. Az ünnepi készülődés jegyében, március 28-29-én Budapest Ferencváros állomástól a kelenföldi hidig terjedő egy kilométeres szakaszon — a pálya mindkét oldalán — összegyűjtötték az utazókönnyeg által szétszórta, a vasúti kocsikból kidobott szemetet, és rendbehozták a részt.”

Csiba József arról számolt be, hogy Gödöllőn március 28-án mintegy száz állomás és pályafenntartási dolgozó áldozott 2-2 órás társadalmi munkát a szolgálati helyek és környékük rendbehozására, csinosítására. A tavaszi nagytakarításban részt vettek az AKÖV dolgozói is, akik a vasutasokkal együtt szines salakot szórtak le a peronokat, meszelték az átjárókat, lobbogták az épületeket.

Szász Ferenc tudósítása Budapest Keleti és Hatvan csomópont KISZ-istáinak ünnepi készülődéséről nyújt átfogó képet.

„Hatvanban az ünnepnek

előtti vasárnapon a forgalom, a vontatás és a telefonközpont ötven fiatal dolgozója reggel 7-től 13 óráig végzett társadalmi munkát — írja. — Egy teljes szerelvény külső és belső tisztítását, műszaki javítását végezték el, majd a Salgótarjánból érkezett, hét kocsi álló személyvonati szerelvényt is lemoszták. A fiatalok munkáját az idősebb szakemberek irányították, szabad idejüket feláldozva, ami szintén dicséretes.”

Akció a Keletiben

A tudósítás ezután így



A Nyugati pályaudvaron kocsikat takarítanak a KISZ-fiatalok (Laczkó Ildikó felvétele)

„Budapest Keleti pályaudvaron az állomási fiatalokon kívül részt vettek az akcióban a vontatás, a műszak, a villamosfenntartás, az Utasellátó 9. és 18. számú KISZ-alszervezetének tagjai, sőt csatlakoztak hozzájuk a vasúti főosztály, a budapesti igazgatóság és a MÁV Tisztviselő Intézet fiataljai is. Az állomásiak az indulás és az érkezési csarnokot takarították ki, és egy vagon használt féktuskót gyűjtöttek össze 90 óras társadalmi munkával. A vontatásiak négy V43-as és két V42-es mozdonyt hoztak rendbe, a szolgálati helyek, műhelyek kitakarításán kívül. Összesen 382 órát dolgoztak. A műszakiak a külső III. vágánytól a műszaki épületig terjedő terület általános rendezését végezték el, miközben 200 mázsa féktuskót és 50 mázsa egyéb ócskavasat gyűjtöttek össze. A mintegy 800 óras társadalmi munkából még arra is jutott idejük, hogy egy szerelvény villamosági javításait és három szerelvény külső, belső takarítását elvégezzék. A villamosfenntartás KISZ-alszervezetének tagjai a pályaudvar világítótestjeit tisztították meg, az Utasellátó fiataljai pedig saját helyiségeiket takarították, csinosították.”

Rákosrendszőről Végh Gyula írja: „A mi fiataljaink, akik közül például a március 27-én lezajlott Szakma ifjú mestere vizsgázás alkalmával többen kiválóan szerepeltek (két ezüst- és egy bronzfokozatot, hozzá méltó pénzdíjazást nyertek), a húsvéti előtti héten részt vettek Budapest Nyugati pályaudvaron a személyvonati szerelvények takarításában.”

Boldizsár Gyula levele Békéscsaba forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozóinak (Folytatás a 3. oldalon.)

Mekkora a keret?

Helytelen szemlélet akadályozza

a szocialista brigádok erkölcsi és anyagi elismerését

A szocialista brigádok 1971. évi vállalásainak teljesítését az elmúlt hónapokban értékelték, s május elsejére átadják a megérdemelt kitüntetések, elismerő okleveleket, jelvényeket.

Az elmúlt évben a vasúti szocialista brigádok anyagi elismerésére tízmillió forintot biztosított a részesei alap terhére. Az idén 12 millió forint áll rendelkezésre. Ennek az összegnek vasútigazgatóságokénti szétosztásánál figyelembe vették az igazgatóságok közötti munkaverseny helyezéseit. Ahol tehát jobb az eredmények, ott több jut a szocialista brigádoknak, amelyek meghatározó szerepük van az évi terv teljesítésében, az eredmények elérésében.

gazdasági tevékenységért is magasabb elismerést adományoztak egyes brigádoknak, míg a másik szolgálati helyen a kiemelkedően végzett munkáért sem ítéltek oda a megítélt címet, kitüntetést. Ez természetesen az utóbbiaknak kedvét szegte, s ezért vannak olyan kollektívák, amelyek az idén már nem tették vállalást a szocialista cím elnyerésére.

Magasabb a mérce

Az MSZMP Központi Bizottsága az elmúlt év decemberében ismét foglalkozott a szocialista munkaversenymozgalom fejlesztésének további feladataival, rámutatva, hogy a munkaverseny alapvető formája továbbra is a szocialista brigádmozgalom. Követelmény azonban, hogy a szocialista brigád cím elnyerésének mércéjét magasabbra kell emelni, ami ugyanakkor együtt jár annak az elvnek az érvényesítésével is, hogy a kiemelkedő eredményekért nagyobb anyagi megbecsülést illet meg a jól dolgozó brigádokat.

A munkaversenyben kimagasló eredményeket elért brigádok részére a legmagasabb kitüntetést — a Munka Vörös Zászló Érdemrendet, illetve az Állami Díjat — is oda lehet ítélni. A brigádtagok kiemelkedő egyéni érdemeit a Szocialista Munka Hőse és egyéb, személyre szóló, kormány- és miniszteri kitüntetéssel lehet elismerni.

A párthatározat szellemében jártunk el akkor is, amikor az év februárjában, a vasutas brigádvezetők III. országos tanácskozásán csaknem 600 brigádot részesítettünk különböző kitüntetésben és elismerésben. Múlt évi munkájuk alapján 35 brigád kapta meg a MÁV Kiváló Brigádjá kitüntetést, és a legkiválóbb brigádvezetők közül — a fejlesztések nyomán — kilencen várományosai a különböző fokozatú kormánykitüntetéseknek.

Hétezer brigád...

A szocialista brigádmozgalom tartalmának, színvonalának emelése elsősorban a brigádok feladata. Az idén mintegy 7000 brigád tét vállalást a szocialista cím elnyerésére, illetve megtartására. A brigádok ne feledjék, hogy a kötelezettségek szigorúbbak, ezért növeljék aktivitásukat, s gyakoroljanak nagyobb hatást a munkahelyi demokrácia érvényesülésére, segítsék az üzem- és munkaszervezési fel-

adatok végrehajtását. Alapvető követelmény, hogy vállalásuk kapcsolódjon az adott üzem, szolgálati hely célkitűzéseihez, az 1972. évi gazdasági és politikai feladatok végrehajtásához.

Mindemellett a szakvonalai vezetőknek és a mozgalmi szerveknek is javítaniuk kell munkájukat, szervezni és irányítani a mozgalmat; megnövelt felelősséggel, s az említett tapasztalatok felhasználásával.

Molnár László

Szíves házigazda

A „hegyaljai vasúton”, a Szerencs-Hidasnémeti vonalon igen nagy a turistaforgalom. A kíváncsi természetjárók, akik a tűzszépségeiben gyönyörködnek, gyakran érdeklődnek a szolgálatot teljesítő vasutasoktól a környék nevezetességei iránt.

Mohai Károly jegyvizsgáló állandóan táskájában hordja a Lobogó című újságból kivágott cikket, amely Boldogkő várát ismerteti. Az ismertetőt szívesen kölcsönadja az érdeklődőknek elővadásra. Egyébként is figyelmes, jó modorú vasutas. Mindenben az utasok rendelkezésére áll, a szíves házigazda figyelmességével.

Milyen jó lenne, ha sok ilyen jegyvizsgáló lenne a Balatonnál, a Duna-kenyarában és mindenütt az országban.

Mohai Károlyt egyébként legutóbb Honvédelemi Érdeméremmel tüntették ki, kimagasló MHSZ-tükri munkájáért.

Németh Pál

Vasútépítő iparosok

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség 27 dolgozója március 22-én felépítmenyi karbantartó szakvizsgát tett. A sikeres vizsga után valamennyiüket átminősítették a III. szakszoportba, és szakmunkás-bizonyítványuk alapján vasútépítő iparosoknak, szakmunkásoknak mondhatják magukat. A nagyobb

tudás birtokában ezentúl a fejlettebb technológiát is teljes hozzáértéssel tudják alkalmazni a milliárdok értékű felépítmenyi anyagok beépítésénél.

A 27 dolgozó vizsgára való felkészítésében nagy részt vett Zsifó Istvánné és Budaházi József előadónak.

Rapi József

A MUNKÁSMOZGALOM NEVELTE

Az élet egyetlen perce sem fölösleges...



Szepesi László

Huszonhárom évig vezette a MÁV Jegynyomdát Szepesi László. Edesapja kassai betűszedő volt, s a fia, György, szintén nyomdász, a statisztikai hivatal nyomdájának gépmestere.

Kockázat — régen

Szepesi László hosszú utat járt meg, amíg a jegynyomda élére került. Gyermeke volt még, amikor büszkén menetelt a kassai, 1925. május elseji, híres felvonuláson. Ekkor jegyezte el magát a munkásmozgalommal. Öt évvel később Budapesten vett részt a szeptember 1-i tüntetésen. 1932-ben már a gyorsajtó könyvnyomda egyik szakszervezeti bizalmi, s több nyomdász bérharc aktív szervezője volt. 1941-ben átkerült az Állami Nyomdába, közben a nyomdászok főbizalmi testületének tagjává választották. A felszabadulásig dolgozott még a Révai, a Krausz és Társai, valamint a Pallas Nyomdában, és mindenütt dolgozó társaiért, a munkásmozgalomért kiálló, az üldözöttekért kockázatot vállaló ember maradt. Bár a letartóztatásokat elkerülte, hónapokig katonaszökevényként bujkált a fővárosban. Illegálisan bemelegkedett a csillaghegyi gettóba, hogy eljuttassa a nyomdászok segélyét Tauzer Miksa segédmunkásnak és elvtársainak.

A felszabadulás után a kispesti kommunisták sorában kapott, illetve vállalt megbízatást. Ő lett a Fischer-Faragó féle nyomda vezetője, s 1945 első napjaitól kezdve részt vett az úzbég hadosztály frontújságának, a Szovetszke Natyiskai készítésében. Később a Magyar Kommunis-

ta párt körzeti titkára, majd a kispesti kerületi pártbizottság tagja volt. Azután a Zrínyi Nyomda géptermét vezette, s ott is párttitkárrá választották. 1949 szeptemberében került a MÁV Jegynyomda élére, s az elmúlt napokban innen ment nyugdíjba.

Versenytfutás az idővel

Az új helyen újabb gondokkal folytatta a régi harcot. Az alacsonyabb színvonalú szakmai munkát magasabb színvonalra emelte, az elmaradott nyomdai technikát korszerűsítette, s tevékeny részt vett a dolgozók erősen polgári gondolkodásának megváltoztatásában is. A hétköznapiok küzdelmeinek forgatagában valósult meg 1951-ben a guminyomtatás bevezetése, majd meghonosodott a gépszedés és a könnyített lemezről való nyomtatás. Versenyt kellett futni az idővel azért is, mert a MÁV, a Volán, a MAHART és az IBUSZ több száz fajta menetjegynek előállítását, szállítását mindenkor szigorú programhoz kötik. Ezenkívül egyre színvonalasabb reklámokra, tájékoztatókra és mind többfajta hivatalos nyomtatványra van szükség. Évente csak a MÁV több mint 200 tonna nyomtatványt igényel.

Maradt még tennivaló

— Nem tartozunk a legnagyobb nyomdák közé, és a technológiai eszközök tekintetében sem vagyunk élenjárók — mondja Szepesi László —, de az általunk végzett munka minősége kiváló. Nagyszerű, fiatal nyomdász-sereg nőtt fel nálunk az utóbbi két és fél évtizedben...

S ez a tudat — hogy mesterségének vannak méltó folytatói — elviselhetőbbé tette a nyugdíjba menés gondolatát. Meg aztán: tudja azt is, hogy ezután sem lesz kevesebb az elfoglaltsága. Folytatja a kerületi társadalmi munkát, azonkívül rendezheti végre immár fél évszázada gyűjtött bélyegeit és régi pénzeit. Igényli tartanak szorgalmára, a tehetségére, tanácsaira, a MÁV-nál is. S ott van a Wekerle-telepi kertészház, a kis unoka. Szóval: a kitüntetésekkel jutalmazott gazdag életének nem lesz egyetlen fölösleges perce sem.

Ez az élet, a mindig jobb-ra, tökéletesebbre vágyás nyughatalansága — követésre méltó példa mindannyiunknak.

Kovács Gy. János

Leninre emlékezünk



„Legyetek szilárdak! A győzelem a tiétek lesz!” — így üzent nekünk, magyaroknak Lenin 1919 májusában. Amikor a forradalom kibontotta zászlaját, és amikor százezer magyar internacionalista vett részt a fiatal szovjethatalom védelmében, mindörökké eleven és szétválaszthatatlan kapcsolat alakult ki a magyar és a nemzetközi munkásmozgalom között, bár ez a kapcsolat csak a felszabadulás után válhatott igazán elevené.

A lenini figyelemzés, a lenini elmélet, politika és gyakorlati módszerek alkalmazásával érhetjük el a ma már több mint negyedszázados eredményeinket.

Sikereink Lenin eszméjének diadalát igazolják. Amikor szilárdak voltunk és hűségesek a leninizmushoz: előrehaladtunk. Minden eltérés Lenin tanításától: hibához, kudarcokhoz vezetett. A leninista politika és munkastilus mindig megbecsülést és tekintélyt szerzett a pártunk és népünknek.

Most, április 22-én, Lenin születésének 102. évfordulóján ismét felidézünk azokat az eszméket, elveket, és szabványosított azokat a módszereket, amelyekre Lenin tanított, s amelyeket ő alkalmazott. Az általa ránk hagyott örökséget féltve őrizzük, és a forradalmi munkát ennek felhasználásával folytatjuk.

Lenin születése 102. évfordulójának éppen az adja meg különleges időszerségét, lényegét, hogy a leninizmus: korunk marxizmusa.

Szilárdak maradjunk hozzá, ahogy ő maga, Lenin üzent nekünk.

Vállalati üdültetés a számok tükrében

Szakszervezetünk elnöksége március 10-i ülésén tárgyalta az elmúlt év üdültetési munkáját. Megállapította, hogy a vállalati üdültetés keretén belül évről évre növekedett az üdülésben résztvevők száma. Míg 1967-ben a felnőtt családok üdülésben 6379, addig 1971-ben 11 432 fő vett részt. Tehát négy év alatt csaknem megkétszereződött a szám. A növekedést a férőhelyek jobb kihasználásával, újabb üdülők létrehozásával és bővítésével érjük el. Az elmúlt években Balatonakarattyan, Nyíregyháza-Sóstón, Zánkán, Balatonlellén került sor bővítésre. A közelmúltban pedig Mezőkövesden nyílt meg a kibővített melegvízi üdülő, amely egész évben üzemel. Ezzel évente 2236 fővel több vasutas dolgozó melegvízi üdültetését tudjuk biztosítani.

A szakszervezet fontos feladatát kezeli a vállalati üdülők építését. Elkészülték Szántódán és a szolnoki Tiszaligetben épülő üdülők tervét. Megkezdődött balatonboglári üdülők átépítésének tervezése is.

A vállalati üdülők üzemeltetésére 1971-ben 5 millió 576 ezer forintot fordítottunk, fejlesztésre 7 millió 832 ezer forintot használtunk fel. A több mint 13 millió forint felhasználása nagy mértékben elősegítette, hogy a vasutas dolgozók szebb és kedvezőbb környezetben tölthessék megérdemelt pihenőjüket.

A férőhelyek jobb kihasználása és igazságosabb elosztása érdekében 1972-ben a pécsi igazgatóság által üzemeltetett zamárdi, a budapesti igazgatóság által üzemeltetett balatonkenesei, a

miskolci igazgatóság által üzemeltetett mezőkövesdi hőfürdő, valamint a szombathelyi igazgatóság üzemeltetésében levő vonycsahelyi vállalati üdülők férőhelyeit felosztottuk a területi bizottságok között.

A jövőben ezekben az üdülőkbe szülő beutalásokat a területi bizottságok végzik, a SZOT-tól kapott jegyek elosztásával összhangban. Az új felosztási rendszer feltételében előnyösebb a szakszervezeti tagságra, mert így például a debreceni és a szegedi igazgatóság területén levő szakszervezeti tagok is beutalhatók ezekben az üdülőkbe.

Az újonnan épülő üdülők már nemcsak egy igazgatósághoz tartoznak, ezért a férőhelyek a hat területi bizottság között kerülnek felosztásra.

A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy ezekben az üdülőkben a férőhelyeket megfelelően kihasználják. Ez vonatkozik elsősorban az elő- és az utóidényre. Ebben az időszakban nyugdíjasokat is kiutalhatnak üdülni. Jó szervező munkával tovább járhatjuk a meglevő üdülők férőhelyeinek kihasználását.

Parfi József

BIZTATÓ KEZDET

Zalaegerszeg állomás a múlt év elején 10—14 szalékos hátrányban volt az évi szállítási terv időarányos részéhez képest. Ev végéig mégis 24 000 tonnával több árut fuvaroztak el a városból, több amennyit a vasútállomás évi tervé előirányzott.

Az idei esztendő kezdeti eredményei még biztatóbbak. A januárra tervezett 30 000 tonna áru helyett például 37 000 tonnát szállítottak el az egészégi vasutakon. A régi felvételi épület rekonstrukcióját áprilisban kezddék, s őszre be is fejezik a munkálatokat.

Markos József

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete és a Vasútegészségügyi Igazgatóság pályázatot hirdet a 22. vasútnapnak alkalmából, a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása témaköréből. A pályázat célja, hogy a gyakorlatban bevezethető és racionalizálási jellegű olyan ellátás-szervezési és együttműködési módszerek kerüljenek kidolgozásra, amelyek segítségével a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása színvonalának emelését, az ellátási feladatok végrehajtását elő lehet segíteni.

A pályamunkák közül a legjobbak díjazásban részesülnek:

I. díj 5000 Ft, II. díj 3000 Ft, III. díj 2000 Ft. Kiadásra kerül még három 1000 forintos külön díj is.

A pályamunkákat a következő négy témából kell kidolgozni és beküldeni:

1. Korszerű és a vasútüzemorvosi gyakorlatba bevezethető orvosi- és társadalombiztosítási információszervezési módszerek.
2. A szolgálatképes dolgozók folyamatos gondozásának gyakorlati lehetőségeiről és vasútorvosi ellenőrzéséről.
3. A vasútüzemorvos és a vasútegészségügyi, valamint az államegészségügyi terhesgondozó orvosok együttműködésének szükségessége és lehetőségei a terhesvédelem és a terhesgondozás munkájában.
4. A táppénzes állományban levő dolgozók konzultatív szakfelülvizsgálata megszervezésének kérdése és módszer kidolgozása a szakrendelések orvosainak rendszeres konzilium jellegű részvételére a vasútüzemorvosi rendeléseken és a fekvőbeteg ellenőrzésében.

A pályázatokat a Vasútegészségügyi Igazgatósághoz kell beküldeni. Beküldési határidő: 1972. június 15.

Vasutasok Szakszervezete:

Molnár György s. k. titkár

Vasútegészségügyi Igazgatóság:

Dr. Tari Endre s. k. igazgató főorvos

Az ital semmit sem old meg!

Az alkoholizmus és a család — Az alkoholizmus és a társadalom

Fonosságára tekintettel előljáróban — még ha ismétlésnek is tűnik — pár mondatban célszerű feleleveníteni az alkohol mérgező hatásáról hallottakból néhány dolgot, és ismételtelen utalni az alkohol és a gyógyszerek együttes hatására.

nek veszélyeire. Ezt feltehetjük azért is, mert kevés kivételtől eltekintve, szinte valamennyien fogyasztunk alkoholt, és szedünk gyógyszereket is. Így a kérdés társadalmi fontossága nem vitatható.

Egy liter tömény szesz is okozhat halált

A szervezetbe kerülő alkoholt a máj bontja le — mergetlenül. A szervezetnek óránként átlagosan 6-7 gramm alkohol képes elégni. Ennek megfelelően egy pohár könnyű sör, egy deci bor, vagy három centiliter tömény szeszszőlő másfél-két óra alatt ürül ki a szervezetből. Átlag testsúlyú felnőttben kb. 1 liter 50 fokos tömény ital rövid idő alatt elfogyasztása a halálos mennyiség, igen gyors felszívódás esetén az előbbi mennyiség fele is életveszélyes lehet.

Később, egy-két tragikus haláleset követően az alkohol és az atatók (nyugtatók) együtthatásának vizsgálata ismét előtérbe került. A hatásmechanizmus tisztázódott. Az alkoholt lebontó enzimek az atatók savhatására fellégszék tevékenységüket, aminek következtében az alkohol, illetve inkompatibilis anyagok mérgező felhalmozásának szervezetre mérgező hatása tünetek lépnek fel, majd a légzőközpont és a szív működését biztosító nyúltágyi központ bénulása esetén beáll a halál.

reg, hogy az alkoholizmus betegség, az egyén betegsége, de ezen túlmenően a családi élet felbomlásának is leggyakoribb oka, és hogy a társadalmat is veszélyezteti. Ebből adódóan feltétlenül hangsúlyoznunk kell az alkoholizmus elleni harc rendkívül fontosságát. S azt is, hogy az alkoholizmus nemcsak egészségügyi probléma, hanem társadalmi-gazdasági kérdés is. Ennek alátámasztásául szolgáljon csupán az, hogy Magyarországon 1971-ben 18 milliárd forint értékű szeszest ílt forgalmaztak.

Ma hazánkban az alkoholista számát megközelítően 300 ezerre becsülik. Ez a szám önmagában sem lebecsülendő, de ha meggondoljuk, hogy egy felnőtt ember legszűkebb környezetéhez 2-4 másik ember tartozik, csak akkor látjuk, hogy az alkoholizmus mintegy 1 millió embert érint közvetlen közelről.

Az alkoholizmus elleni harcban kétségkívül legnagyobb jelentősége a megelőzésnek van. Ennek két oldala: egyrészt az egészségnevelés javítása, másrészt a szesz italok előállításának, (termelésének), forgalmazásának csökkentése. Az alkoholizmus elleni küzdelem további lehetőségei részben az alkoholista gyógyításában, utókezelésében, másrészt a bírósági eljárások során az alkoholos belfolyásolt-ságban elkövetett büntetett szigorú számonkérésében, illetve a kellő mértékben kiszabott ítéletek meghozatalában rejlenek.

Az egészségügyi tevékenység — egészségügyi felvilágosítás, egészségnevelés, gyógykezelés, utókezelés — és a bűnüldözés az alkoholizmust együttesen is csak mérsékelni képesek, de megoldást önmagukban nem hozhatnak. Az alkoholizmus elleni harcot kétségkívül ki kellene szélesíteni a termelés és a forgalmazás területére is. Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy az egész társadalmat érintő ügyről van szó, és hogy éppen ebben kiindulva, az alkoholizmus elleni harcot is társadalmi-művi kell tenni. Így közelebb jutnánk kitűzött célunkhoz, és az eredmény megérne minden fáradságot.

Dr. Tejler László

Az iszákos szülők hatása a gyerekekre

Visszakanyarodva ahhoz a bevezető gondolathoz, mely szerint az alkohol mérge, ez átvitt értelemben vonatkoztatható a családra és a társadalomra is. Az ember személyisége, erkölcsi felépítése, jellemé éppen emberi viszonyokban, kapcsolataiban tükröződik legjobban. E témakörön belül tekintünk át elsősorban az alkoholizmus és a család problémakörét.

sa. Ezen kívül a nem alkoholizáló házastárs igen gyakran az idegongoród, az ulcus — (gyomor-nyombélfekély) — gondozó, az érbeteg (magas vérnyomás) gondozó látogatója lesz.

Figyelmeztető számok

Az elmondottak mellett lényeges veszély (bár konkrét esetekben inkább szerencse) a házasságok felbomlása. Hazánkban — de világviszonylatban is némi eltérésekkel — az alkoholizmus okozta a választ minden negyedik felbontott házasságban.

Az alkoholizmus nemcsak a nők, hanem az öngyilkosságok is igen gyakori oka, elődezője. Az összes férfi öngyilkosok 50 százalékánál az alkohol az öngyilkosságnak vagy közvetlen oka, vagy közvetlen tényezője.

Az ember egyszerre el szokott omladni és mindnyájunk nagy családjában, a társadalomban. Belátható, hogy az egyén és a család problémái — ha némely más szempontból, más összefüggések között — más összefüggések figyelembevételével történnek is a vizsgálódás — egyben a társadalomnak is problémái.

A bűncselekmények többségét ittas állapotban követik el. Statisztikák szerint a hivatalos személyek elleni erőszak eseteknek 63, a gyilkosságok 93, a garázdas cselekmények 76, az erőszakos nemzeti cselekmények 50 százalékában jelentős szerepet az ittas állapot.

Az üzemi és a közlekedési balesetek jelentős hányadában a balesetért hibáztatható személy alkoholos állapota, alkoholizmusa a balesetek közvetlen oka. Hogy az alkoholizmus e tekintetben is veszélyforrás, annak aránylag egyszerű oka van. Alkoholos állapotban ugyanis az egyén önértéke, önértékelése emelkedik, a reális veszélyeket a túlértékelés túlzottan magabiztossá válik. Ugyanakkor valójában romlik a figyelem, a mozgató bevezetőidések fellapulnak, a mozgások kivételében az együttműködés (a koordináltság) tökéletlenné válik. Az ittas-izgalmi szakára a reakció idő (cselekvési idő) rövidülése és a mozgás kivételében pontatlansága is jellemző. A fokozatosan beálló bágyultságban még inkább megnő a cselekvési idő, és a kivétel még pontatlanabbá válik.

A gépiárművezetők, forgalmi dolgozók baleseteitől független ittasági vizsgálata, rendszeres ellenőrzése nem zaklatás, hanem a társadalom védekezésének szükséges megnyilvánulása. A szesz ital fogyasztásának kimutatásában a Nagy-Zsámmán-féle alkoholizmus vizsgálóvizsgáló berendezés ellenőrzése nem zaklatás, hanem a társadalom védekezésének szükséges megnyilvánulása. A szesz ital fogyasztásának kimutatásában a Nagy-Zsámmán-féle alkoholizmus vizsgálóvizsgáló berendezés ellenőrzése nem zaklatás, hanem a társadalom védekezésének szükséges megnyilvánulása.

Az alkohol mérge

Nem túlzunk tehát, ha azt mondjuk, hogy az alkohol mé-

Elérhető cél:

A HATÉKONYABB ANYAGGAZDÁLKODÁS

A vasút anyaggazdálkodásának centrális — valamennyi készlettartó helyre kiterjedő — elvi irányítását az év eleje óta a MÁV vezérigazgatóság keretében szervezett 12. anyaggazdálkodási szakosztály végzi. A szakosztály vezetőjével, Horváth Alajossal arról beszélgettünk, hogy mi tette szükségessé a vasút anyagellátó mechanizmusának átszervezését, és milyen feladatok hárulnak az új szervezetre.

— Közismert, hogy 1968 óta, a gazdasági reform bevezetésével megváltozott népgazdaságunk piaci mechanizmusa, és a kötött termékforgalmaszással, a kiutalásos keretgazdálkodással szemben a kereskedelmi módszerek kerültek előtérbe — kezdte Horváth Alajos szakosztályvezető. — Nálunk, a vasútnál is jelentős változások történtek az anyaggazdálkodás és az anyagellátás módszereiben, de a régi szervezettel alapjában véve keveset tudott változtatni az adminisztratív kötöttségeken. A MÁV anyaggazdálkodása ehhez túlzottan centralizált volt.

— Hogyan érintette ez a MÁV vállalati jellegű adódó gazdasági feladatok megvalósítását?

Indokolatlanul nőttek a készletek

— Gazdálkodási szerveink a kötött termékforgalmazás megszűntével elsősorban csak az önálló beszerzési lehetőségeket ragadták meg — felelt a szakosztályvezető. — Ez érthető volt, mert régi szervezeteink nélkülözötték a hatékonyabb anyaggazdálkodáshoz szükséges nagyobb rugalmasságot. Készleteink így növekedni kezdtek, ami pénzügyi gondokhoz vezetett.

Hogy miért? A válasz egyszerű: a raktárakban elfekvő anyag lekötö a vasút pénzét, anyagi erőt von el más területekről. A nagyobb anyagkészletet magasabb összegű eszközlekedési járuléki is terheli. A nagyobb anyagkészlet csak az anyagfelhasználás növekedése teheti szükségessé és indokoltá. Vajon így van-e ez a vasút esetében?

Lássunk néhány számot erre vonatkozóan. Amíg 1966-ban a MÁV anyagkészleteinek átlagos ér-

téke 2,7 milliárd forint volt, az anyagfelhasználás értéke 5,2 milliárd forintot tett ki. A készletekbe fektetett pénzügyi forgási sebessége 1,93 volt. A gazdasági élet más területeivel viszonyítva ez is nagyon kicsi, alacsony szám, de a vasút sajátos követelményeivel indokolva elfogadható lehetne. Csak hogy a következő években még kedvezőtlenebbül alakultak ezek a számok. 1970-re az átlagkészlet értéke 3,4 milliárd forintra növekedett (27,9 százalékkal), az anyagfelhasználás azonban csak 5,39 milliárd forintra (2,8 százalékkal) nőtt, vagyis a forgási sebesség 1,55-re csökkent. Anyagkészletünk tehát jóval nagyobb mértékben emelkedett, mint amennyire azt a felhasználás növekedése indokolhatná.

Koncentrált készletezés

A múlt évben készleteink átlagos értéke már 3,7 milliárd forintra növekedett, a felhasználás viszont nem haladta meg az 5,4 milliárdot. Semmi sem indokolhatja, hogy most 1 milliárd forinttal több pénzt kössünk le anyagokra — lényegében változatlan felhasználás és üzemi teljesítmények mellett — mint öt évvel korábban.

— A vasút anyaggazdálkodásának javítása, hatékonyabb tétele érdekében született meg az a vezérigazgatói elhatározás, hogy a döntési hatásköröket decentralizáljuk, ugyanakkor a készleteket koncentrálnuk — folytatta Horváth Alajos. — Ennek megfelelően szakosztályunk csak az anyaggazdálkodás elvi irányítását végzi. Az egyes vasútigazgatóságok anyaggazdálkodását és ellátását a helyi VII. anyaggazdálkodási osztály irányítja. Koncentrált készletezés helyük július 1-től az igazgatósági osztályra lesz. A lényeg az, hogy a területi szervek nagyobb önállóságot kapnak az anyaggazdálkodásban, de viselniük kell a készletezéssel járó terheket és az esetleges többletkészletek miatt bekövetkező szankciók következményeit is.

— Mit jelent a készletek koncentrállásának követelménye? — A koncentrált készletezés teszi lehetővé, hogy beszerzők kihasználhassuk a nagyfogyasztó előnyöket, továbbá az is, hogy elkerülhessük a különböző helyeken a reálisnál nagyobb, vagyis lényegében elfekvő készleteknek a kialakulását. A vasút sajátos népgazdasági helyzetét szükségessé teszi továbbá, hogy egyes anyagokból, például szénből és olajból a jövőben is központiilag biztosítsuk az ellátást — válaszolta a szakosztályvezető. — A koncentrált készletezés megvalósítására hoztuk létre a MÁV Anyagellátási Igazgatóságot. Ez szakmai jellegű igazgatóság, ügyeleti jogok nélkül. Beszerző és készletező vállalatok működik. A központi gazdálkodásban nem tartozó anyagok esetében a felhasználó szerv maga dönt, hogy a MÁV anyaggazdálkodási igazgatóságtól rendelje-e, vagy más forrásból fedezze szükségletét. Mindig azt a megoldást kell választania, amelyik számára a legkedvezőbb.

— Mit jelent a készletek koncentrállásának követelménye?

— A koncentrált készletezés teszi lehetővé, hogy beszerzők kihasználhassuk a nagyfogyasztó előnyöket, továbbá az is, hogy elkerülhessük a különböző helyeken a reálisnál nagyobb, vagyis lényegében elfekvő készleteknek a kialakulását. A vasút sajátos népgazdasági helyzetét szükségessé teszi továbbá, hogy egyes anyagokból, például szénből és olajból a jövőben is központiilag biztosítsuk az ellátást — válaszolta a szakosztályvezető. — A koncentrált készletezés megvalósítására hoztuk létre a MÁV Anyagellátási Igazgatóságot. Ez szakmai jellegű igazgatóság, ügyeleti jogok nélkül. Beszerző és készletező vállalatok működik. A központi gazdálkodásban nem tartozó anyagok esetében a felhasználó szerv maga dönt, hogy a MÁV anyaggazdálkodási igazgatóságtól rendelje-e, vagy más forrásból fedezze szükségletét. Mindig azt a megoldást kell választania, amelyik számára a legkedvezőbb.

Mit jelenthet 1 százalék?

A vasút új anyaggazdálkodási és anyagellátási rendszerében lényegében az év második felében kezd ténylegesen funkcionálni. Minden bizonyos hosszabb időszaknak kell eltelnie ahhoz, hogy az átszervezés hatása érezhető, értékelhető legyen. A feltételek mindenesetre biztosítva vannak ahhoz, hogy a vasút területén is közelebb kerüljünk a felhasználói igények maradéktalan, gyors és gazdaságos kielégítéséhez.

— Rendkívül jelentős feladatról van szó, hiszen a vasút költségeinek 30 százalékát az anyagellátás teszi ki. Ha csak egy százalékkal csökkentjük készleteinket, ha csak egy tizeddel növeljük a forgási sebességet, ez már több millió forint nagyságrendű előnyt jelent a MÁV gazdálkodásában.

L. J.

ULTRAHANGGAL

A KÉTSZÁZEZREK

A napokban indították útjára a MÁV Kiterővárt Üzem sábeszerző telephelyét a 120 méter hosszú hegesztett sábeszerző álló szállítómű, amelyek között volt a 200 emeletes ultrahanggal minősített hegesztés. A MÁV az ultrahangos vizsgálati eljárást a sábeszerzők előirászerű ellenőrzésére 1960 óta alkalmazza. Az ellenőrzés célja, hogy a korszerű vasúti pályákban kifogástalan minőségű ellenállás-hegesztések legyenek beépítve.

Az ultrahangos vizsgálattal beépítették minősített hegesztéseket még nem fordult elő meghibásodás. A nagysebességű közlekedés biztonságát növelő korszerű vizsgálati eljárás további kiterjesztését tervezi a MÁV.

Dr. Tejler László

Építik már...

Jó útemben épül Szentlőrincen a vasutasok kultúrház-hóna. Egy évvel ezelőtt, amikor a kultúrház szinte porrá égett, kevesen remélték, hogy belátható időn belül felépülhet a művelődés hájéka.

A helyi szakszervezeti bizottsághoz tartozó szolgálati helyek dolgozóinak 900 órás társadalmi munkája, a pécsi területi bizottság, a közszéki tanács és más intézmények segítségével a réven most már bizonyossá vehető, hogy az új létesítmény szebb lesz, mint valaha.

Németh János

Minden jel

Minden jel a tavasz forradalma: a rygyek már készülődnek, hogy kirobantsák teljes zöldjüket, és beborítsák a földet!

A harcok után jártam e tájon, és láttam a föld sebeit, a téli sárba kövült tank-nyomot, falu-üszköt, folyón a hid

törésre-bicsakló csigolyáit, sinek álmos nyújtózkodását? vasoszlópok álltak csupaszon, mint erdőtüz után a szálfák,

láttam az ember tétova léptét, hol akna bújt, s én láttam azt, katona arca fölött harpodt srt, siron a győzelmes tavaszt. —

Tavasz van újra, jelenti a fú, s a rygyek már készülődnek, hogy kirobantsák teljes zöldjüket, és elborítsák a földet!

Fazekas Lajos

Bürokratikus huzavona a védősikak körül

A Magyar Vasutas április 1-1 számában közzétette „A védősikak” felváltó kötelező a „védősikak” című cikkével, amely a vasutasok fontos munkavédelmi intézkedését. A lapot rendszeresen olvasók ezután éppen barnadörög talákozhatnak a védősikak-témával, mert a március 15-i számban is megjelent egy rövid írás az ügyben.

Harmadik írásra a védősikak fontossága ellenére sem volna szükség, különösen ilyen rövid időn belül, ha az előbbieket ószintén és alaposan tájékoztatták volna az olvasót. Sajnos, nem egészen így történt. Nem a lap és a cikk szerzőinek hibája, hogy az írások pontatlanok, tévesek, igénytelenek voltak.

A legutóbbi cikk talán áprilisi tréfáknak hatott azokra, akik a MÁV Hivatalos Lapból, vagyis hivatalos forrásból szerzik értesüléseiket, főként pedig, ha szerintük is dolgoznak. Az írás címe helyesen az lehetett volna, hogy „Már harmadik feléve előírták a védősikak 1972. január 1-től kötelező használatát”. Ugyanis — a cikk írójának adott tájékoztatástól eltekintve — már az 1971. évi 6. számú MÁV Hivatalos Lap rendelkezett a védősikak 1972. január 1-től kötelező használatáról.

Ídejében, tehát egy évvel korábban intőkedés történt arról, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál a tolatásvezetők, kocsirendezők, gépkezelők, sarucsoportvezetők, valamint a sarukocsivédőszereléseket sáikkal legyenek ellátva.

— Jó-jó, de hol a védősikak? — kérdezheti joggal az olvasó, hisz ez idő szerint még egyetlen egy darabot sem lehet a munkahelyeken látni, a közlőit fényképen szereplő mintapéldányon kívül.

Megnyugtató, elfogadható magyarázat erre éppígy nincs, mint a már említett 1971. évi rendelkezés késői ismertetésére. Egy egész évig tartott, amíg a múlt év februárjában megjelent rendeletet az illetékesek előváltták, átvezették, gondolkodtak rajta — csak éppen nem valósították meg. Egy évig tartott, amíg kiderült, hogy a forgalmi szakszolgálatnál hány darab és milyen színű védősikakra van szükség! Az illetékesek megvárták a következő évi szokásos módosítást is, és most már a két

rendelkezés alapján együttesen állapították meg — természetesen most is csak sürgetésre — a védősikak szükségletét. Ezután már — 1972 februárjában — igényelni is leheteti.

Nem késés a késés, ha ráfogjuk, hogy nem az, így született meg az elhatározás, hogy legyen kötelező a védősikak alkalmazása, amikor már mindenki kapott belőle. Szeretnénk megjegyezni, hogy a Hivatalos Lapban előírt dátumot tartjuk hivatalosnak és érvényesnek most is, a mulasztók felelősségét ezerszer kézzük számon. A védősikak-ügyben ezért kell szót emelnünk.

Sajnos, nem ez az első eset, amikor a jószándékú akaratot fékez a lassú tempó, a rendelet is rendeleti váro bürokratikus állapott. Így volt ez a kesztyűkell ügyben is. A kesztyűkell szintén az 1971. évi 6. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelet szerint kellett volna ellátni a pályamunkásokat, hogy 1972. január 1-től viselhesék azokat. Sürgetésre novemberben „már” elkezdtek a célnak megfelelő minőségű kiválasztását. Nem rajtuk múlott, hogy az időjárás viszonyok miatt a kesztyűkre nem volt különösebben szükség.

Korábban az volt a vélemény, hogy a vasút területén a felsőbb akarat csak akkor válna meg, ha a Hivatalos Lap már foglalkozott vele. Néhány frissen szerzett tapasztalat szerint — sajnos — még ezt a nem túlságosan hiteles véleményét is korrigálni kell.

De miért van az, hogy a dolgozók ellátásának javítását szolgáló intézkedések végrehajtása ilyen vontató? Azoknak lenne talán igazuk, akik úgy vélekednek, hogy ami a dolgozóknak jár, az ráér?

Munkavédelmi felügyelőség

TÍZ ÉV UTÁN ISMÉT:

Újítási ügyintézők szakmai továbbképzése



Újítási ügyintézők a tanfolyamon (Laczko Ildikó felvétele)

A tudományos-technikai forradalom korszakát éljük. A műszaki-termelési ismeretek az újítások és találmányok az emberi szükségletek kielégítését, a bőség és a jólét megteremtését szolgálják. Ilyen körülmények között talán mondani sem szükséges, hogy az újítási előadók munkája, szakképzettsége mennyire fontos.

Ezzel függ össze, hogy az 1971-75-re érvényes vasúti újítási szabályzat szerint

„azok az újítási ügyintézők, akik az előírt képesítéssel nem rendelkeznek, kötelesek az újítási szabályzat hatálybalépésétől számított egy éven belül megszerezni.”

A MÁV-nál egyébként utoljára 1962-ben volt a jelenleghez hasonló képzés. Az akkoriban képesítést szerzett ügyintézők 90 százaléka azonban az alacsony bérezés miatt azóta más szakterületre kérte áthelyezését.

A vasúti főosztály tervez-

dasági, műszaki fejlesztési és munkaügyi szakosztálya a probléma megoldására 1971-ben kidolgozta a szakmai képzés konzultációs kérdéseit, s nem sokkal később megkapták azokat az újítási ügyintézők. Az oktatás, a vizsgára való felkészítés pedig utána azonnal meg is kezdődött mind a hat vasútgazgatóság területén.

Ebből az alkalomból köszöntjük a tanfolyam előadóit és hallgatóit. Munkájukhoz, tanulásukhoz sok sikert kívánunk. Örövendetes, hogy a konzultációkon az ügyintézőkön kívül több szakvéleményező, elbíráló és szakszervezeti újítási megbízott is részt vesz. A közös erőfeszítés, az újabb ismeretek megszerzése bizonyára nem lesz eredménytelen, hiszen akik most tanulnak, az újítók egyre növekvő táborának aktív segítői, a feladatot jól értő szervezői lesznek.

Dr. Gyóni Béla

SOK KICSI SOKRA MEGY

A békéscsabai pályafenntartási főnökségben Hortobágyi Ádám műszaki felügyelő 2151 újítást könyvelt el a mozgalmak kezdete, vagyis 1949. óta.

A békéscsabai pályafenntartásnál tulajdonképpen soha nem született nagy jelentőségű, országos hírű újítások, de az mindenképpen dicséretes eredmény, hogy a dolgozók tömegeit sikerült bevonni a mozgalmakba. A helyesen irányított mozgósító munkának — amelyet mindvégig Hortobágyi Ádám végzett — döntő szerepe volt abban, hogy egyes időszakokban 200—250 dolgozó újított, és a törzsjelzők létszáma elérte a 100 főt. Az újítók egyébként eddig mintegy 100 000 forintot kaptak újítási díj címén.

Jelenleg — az utóbbi két-három évben tapasztalt hanyatlás után — ismét fellendült az újítómozgalmak. Az idei év első két hónapjában tíz javaslatot nyújtottak be a dolgozók, s minden remény megvan arra, hogy ismét kiemelkedő eredmények születnek a békéscsabai pályafenntartási főnökségnél.

Boldizsár Gyula

ÚJÍTÓK ÖTÉVES TERVE

Hogy áll Nagykanizsán az egymillió felajánlás?

A nagykanizsai vasúti csoport dolgozó egy évvel ezelőtt — a kitüntetett kiváló újítók kezdeményezésére — vállalták, hogy a negyedik ötéves terv időszakában egymillió forint értékű népgazdasági megtakarítást érnek el újítások révén. A vállalt értékelésére csak az ötéves terv befejezése után kerül sor, de érdemes megvizsgálni, hogy mi a helyzet az első esztendő elmúltával.

Nagykanizsán mindenesetre megújodott a már-már stagnáló újítómozgalmak. Növekedett a beadott újítási javaslatok száma, sőt az elfogadott újítások számszerűsége is 31 százalékkal javult a korábbi évhez képest.

Ami a népgazdasági megtakarítást illeti: az 1970. évi 115 000 forinttal szemben tavaly 209 000 forintra alakult ez az összeg. A kifizetett újítási díj 6000 forintról 14 000 forintra emelkedett. A csoportot díjazták tehát az öt évre vál-

lalt egymillió forintos megtakarítás egyötödét már teljesítették. Ebben kiemelkedő szerepük volt a vontatási főnökség újítóinak.

S még egy sokatmondó adat: az újítók száma 27 százalékkal volt több 1971-ben, mint az előző évben. Olyan dolgozók is kapcsolatba kerültek az újítómozgalmakkal, akik ezelőtt sohasem foglalkoztak az újítás lehetőségével.

Mind ez nem véletlen. A felajánlást követően Badacsonyi Imre, az üzemi pártbizottság titkára irányításával mind a gazdasági, mind a társadalmi szervek vezetői igyekeztek messzemenő segítséget nyújtani a vállalat teljesítéséhez, és különösen a szocialista brigádok kapcsolódtak be példamutatóan az újítómozgalmakba. Közben 8 tagú, csoportponti újítási bizottság alakult, s közreadta az 1972. évi feladattervet. Felévenként újítási ankétot is szerveznek a csoporton.

Nagy Antal Géza

A többi csoporton sem tétlenkednek

A nagykanizsai újítók kezdeményezésére felfigyeltek a pécsi igazgatóság vezetői, a többi csoporton pártbizottságai, KISZ-szervezetei és a vasutas-szakszervezet pécsi területi bizottságának illetékesei, majd megtárgyalták az újítási verseny szervezésének lehetőségeit. A helyi kezdeményezések után az egész igazgatóságra kiterjedő versenyről tervbe volt készítve. Az 1971. január 1-től december 31-ig tartó újítási verseny folyamatos értékelésére az igazgatóság tervgazdasági és munkaügyi osztályát kérték fel a szolgálati helyek — Pécs, Dombóvár, Dunaújváros, Kaposvár, Nagykanizsa — újítói.

Az első év elteltével a Pécsen beadott 75 újításból 37-et vezettek be, s általuk 250 774 forint megtakarítást sikerült elérni. A kifizetett újítási díj 28 698 forint.

Dombóvárott 80 újítást adtak be a dolgozók. Bevezettek ezek közül 43-at, s a megtakarított 665 000 forinból 96 316 forintot kaptak kézhez az újítóik.

Dunaújvárosban a tavaly beadott 49 javaslat közül 26 vált bevezetett újítássá. A megtakarítás összege: 160 140 fo-

rint. A kifizetett újítási díj: 14 000 forint.

Kaposvárott 33 újítási javaslat született. Bevezettek 13-at. A 116 000 forintos megtakarítás alapján 7292 forint a kifizetett újítási díj.

Megjegyezzük, hogy a pécsi igazgatóság területén 1971-ben benyújtott 431 újítás közül 303-at adtak be a versenyben levő csoportok újítói, s az elfogadott 153 újításból 140 közül származik. Az összes megtakarítás eddig másfél millió forint.

Halmi János

A MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A miskolci járműjavítóban tavaly benyújtott és elfogadott 26 újításért 80 000 forintot kaptak az újítók.

Hét nappal csökkent az újítások elbírálásának, szakvéleményezésének ideje.

Az idén jelentős újítási csúcs várható az egyik — a gőzkazánok teljesítményének növelésére irányuló — javaslat révén. Ez az újítás egymaga négy millió forint megtakarítást ígér. Megnyugtató adat továbbá, hogy

Újításokból félmillió

A VASÚTÉPÍTŐ MÉRNÖK

— A Műszaki Egyetem általános mérnöki karán szereztem a diplomámat. 1951-ben kerültem a Magyar Államvasutakhoz, és azóta is ott dolgozom — mondja Horváth Zoltán, a MÁV Budapesti Építési Főnökség főépítészvezetője. — Jelenleg a székesfehérvári építészeti tervosztály vezetője vagyok. Azaz a Budapest—Székesfehérvár vasútvonalak építkezési munkáit irányítom, azaz a Budapest—Székesfehérvár vasútvonalak építkezési munkáit irányítom, azaz a Budapest—Székesfehérvár vasútvonalak építkezési munkáit irányítom.

— Hallottuk, hogy többszörös újító.

— Igen, bár köztudott, hogy nálunk nehéz újítani, mert az elkészült tervdokumentációk már a felettes hatóságok jóváhagyásával kerülnek az építési főnökséghez. A terven egy újító — elvileg — aligha mó-

jó az arany a munkás és a műszaki újítók között. A fizikai állományú dolgozók ugyanis éppen úgy kivesszük részüket a termelési munkában, mint a mérnökök, technikusok. S ebben kétségtelenül a társadalmi szervek, elsősorban a szakszervezeti bizottság és a SZUEB szervező, mozgósító munkája mutatkozik meg.

Pál István

Amikor megszólal a muzsika...

Látogatás Pécsi István karmesternél

A Zeneakadémia művészböjében kezdődött el ez a beszélgetés, a MÁV Szimfonikusok IX. bérleti hangversenye után. A terem már kiürült, de a fülekben még ott zsongott Rimszkij-Korszakov: *Seherzade* csodálatos dallamvilága. Akkor szerettem volna szóra bírni a karmestert, Pécsi Istvánt, de nyilvánvaló volt, hogy ilyen megfeszített koncentráció után nehéz lenne hosszasan keressélni a múlt emlékeit. Így aztán az ott kezdett beszélgetést nemrégiben folytatottuk Pécsi István lakásán.

— A muzsika szeretetében nőtem fel — kezdte az emlékezést. — Apám, Pécsi József katonakarmester volt, de zenét is szerzett. Bizonyára kevesen tudják, hogy a tété-Maci muzsikáját szintén ő szerezte. Édesanyám zongorázott, a nagybátyám is muzsikus volt, bécsi zenetanár. En meg a bátyámmal együtt tanultam a zenét. Zongoráztam és hegedültem...

és vezényelte évtizedeken át. Amikor pedig a háború után, 1945 áprilisában május elsején kivonulásra készültek a vasutasok, ismét csak Pécsi Józsefet keresték meg, hogy szedje össze és vezesse a zenekart. Ebből az együttesből alakult meg, ennek az utóda lett a MÁV Szimfonikusok.

A zenekar 1946-ban kettévált, s a fűvösök élén továbbra is Pécsi József maradt. A fia akkor került a MÁV Szimfonikusokhoz karmesternek. S ez a kapcsolat immáron több mint negyedszázada töretlen. Igaz, közben négy évig, 1954—58 között, a Debreceni MÁV Filharmonikusokat is vezette.

Kultúrmisszió

Márciusban nyugatnémet hangversenykörúton járt a zenekar, Siegfried Heinrich karmester meghívására.

— A visszatérés után mi foglalkoztatja Pécsi Istvánt?

— A MÁV Szimfonikusok 1972—73-as programját állítottam össze. Tizenhat előadást tartunk a Zeneakadémiai szölistákkal, vendégekkel. Ebből vagy 4—5 hangversenyt én vezényelek. A zenekarral legközelebb április 21-én szereplünk a Zeneakadémianál, Kócai Rezső Verbunkos-szvitjével, Ravel G-dúr zongoraversenyével, amelynek szölistája a magyar származású, Franciaországban élő André Gorog lesz, s akkor adjuk elő Beethoven II. Szimfóniáját is.

Pécsi István szívesen beavat a vezénylés, a felkészülés rejtelmeibe. Már is előtűnik a partitúra, amelyet ismer, és szeret. Megvallja, hogy a klasszikusok közül Beethoven, Haydn és Mozart áll legközelebb a szívéhez. Nézi a partitúrát, és hallja a han-

gversenyeket. Pécsi István szívesen beavat a vezénylés, a felkészülés rejtelmeibe. Már is előtűnik a partitúra, amelyet ismer, és szeret. Megvallja, hogy a klasszikusok közül Beethoven, Haydn és Mozart áll legközelebb a szívéhez. Nézi a partitúrát, és hallja a han-

gát. Módszeresen készül. A mű áttanulmányozása után a próbák jönnek, külön a vonósokkal és a fűvösökkel a Múzeum utca 11-ben.

Említi volt tanárait is: Ferencsik mestert, akitől sokat tanult, Lajtha Lászlót, aki zeneszerzésre oktatta, Hammerschlag Jánost, a neves Bach-kutatót, akitől zenetörténetet, esztétikát tanult, s felbukkan az emlékekből Major Ervin is.

Azután sorolja a külföldi turnékat. Ismeri Európát, hiszen sok külföldi város zeneszerető közönsége taposolta meg művészetét, Lengyelország, Csehszlovákia, az NDK, Franciaország, Jugoszlávia, Párizs és Tours, Szarajevó és Varsó...

Emlékeinek sokasága között természetesen a hazaiak vannak túlsúlyban. A rádió a negyvenes évek végén, az ötvenes évek elején — elsősorban a külföldi kérésére — naponta fél nyolctól fél kilencig — élő adásban közvetítette a MÁV Szimfonikusok hangversenyét.

Örömteli munka

Rádiószereplésre azóta is gyakran sor kerül, általában kéthavonta. Ifjúsgögi koncerteken is részt vesz, ezenkívül a vidék zenei életében ugyancsak nagy szerepet vállal a MÁV Szimfonikusok Zenekara.

Amikor a pódiumon áll, s meghajol a közönség előtt, sokan nem is sejtik, hogy milyen fáradtságos, de örömteli munka előzte meg ezt a pillanatot. És akkor felemelkedik a karmesteri palka. A teremben csend lesz, s megszólal a muzsika.

Pécsi István vezényel.

Takács Tibor

Hét hangverseny az NSZK-ban

EPERJES FERENC huszonhárom éve igazgatója a MÁV Szimfonikusok Zenekara testületének. Ő is — mint a száznegy tagú zenekarban mindenki — igazi, vérbeli muzsikos: a zenekar hegedűse.

— A hegedű olyan hangszer, amin nem lehet eleget gyakorolni... — ez a hitvallása.

Nemrég, március közepén, tíznapos nyugat-németországi turnén vett részt a nagy hírű együttes. Az igazgató így számol be a mindannyiuknak életre szóló élményt jelentő utazásról, hangversenysorozatáról:

— Programunk rendkívül zsúfolt volt. Hét hangversenyt adtunk. A délelőttök a továbbutazással és a próbákkal teltek el. Legelőször Aschaffenburgban léptünk fel, majd Offenbach városka, s két csodaszép fűrdőhely: Bad Nauheim és Bad Hersfeld következett. S végül Hannover, Frankfurt am Main és München. Nehezítette a dolgunkat, hogy a Lukács passiót éneklő szólistán tagú német kórusunk csak a fellépés előtt találkozhattunk, s mindössze néhány órányi közös próba után tartottuk meg az előadást. Ez rendkívül izgalmas, de szép feladat volt.

— Milyen a német közönség?

— Igen hálás. Bad Hersfeldben például a polgármester fogadást adott tisztelgésünkre a hangverseny után. A helyi sajtó fűvösökben írt jeltékünkéről. (Az újságokat hazra is hoztuk.) A *Hersfelder Zeitung Lokales* például így ír: „A zenekar rendkívüli színvételű koncertjeivel a német közönség nagy örömet nyújt a közönségnek. S mint a magyar muzsikuskok általában: a MÁV szimfonikusok is igaz szerelmesei a zenének. Nemcsak hivatás-szerűen, hanem a zene igaz gyönyörűségéért járszának.”

MILYEN ÉLMÉNYEKET szereztek az utazások során?

— Mivel sokat utaztunk, mint egy valóságos karaván,

élményeink nagy része ezekhez fűződik. Utaztunk autóbusszokon, mentünk személyautókon, ami azért is érdekes, mert csaknem kétszázötvenen voltunk a kórusal együtt. Ez a kórus egyébként rendkívül fegyelmzett és nagy tudású emberek, pedagógusokból, tisztviselőkből tevődik össze. A másik nagy élmény: megismerkedtünk a velünk együtt fellépő Tölzer Knabenchor — egy gyerekkórus — tagjaival, 6—12 éves gyerekek énekelnek ebben a kórusban. Ha éneklükre jelzést akarok keresni, akkor azt mondhatom: nem is gyönyörű, hanem szinte háborzongató. Betanított tanárok régebben járt már Magyarországon — mégpedig Kodály Zoltán meghívására —, s a gyerekkórust azóta is Kodály tanainak szellemében igazgatja. Elettöröm, strás, zokogás, bánat és újjászületés csendül fel a gyerekek ajkán, akik óriási hangtávolságok éneklésére képesek.

— S most, a sikeres turné után, milyen programokra készül a zenekar?

— Pihenésre egyelőre nincs időnk. Július 1-től a Soproni Ünnepi Heteken koncertezünk. Három Fidélio — s két balett-előadásunk lesz, az *Operaház* művészeit kísérik. Egy Verdi-rekviemet is játszunk, majd egy operettet adunk. Közben július 7-én Verdi *Attila* című operájának ősbemutatóját tartjuk a margitszigeti szabadtéri színpadon, Gardelli olasz karmester vezényletével, és ugyanígy tűzték másorra János vitéz sorozatunkat is. Július 24-én Veszprémben játszunk: Herbig német karmester vezényletével, Brahms *Német rekviemjét* adjuk elő.

SZABAD ESTEINKEN vonósaink egy más műfajban, a Bartók Színpad Tulipán előadásain csillogtatják meg képességeiket.

Augusztusig tehát bőven van tennivaló, s akkor egyhónapos szabadságra megy zenekarunk...

Augusztusig tehát bőven van tennivaló, s akkor egyhónapos szabadságra megy zenekarunk...

Augusztusig tehát bőven van tennivaló, s akkor egyhónapos szabadságra megy zenekarunk...

Augusztusig tehát bőven van tennivaló, s akkor egyhónapos szabadságra megy zenekarunk...

Augusztusig tehát bőven van tennivaló, s akkor egyhónapos szabadságra megy zenekarunk...

R. J.

NEMZETKÖZI IFJÚSÁGI LABDARÚGÓTORNA

A vasutas válogatott felkészülésének állomásai



Az első két esztendő sikerei nyomán — bátran állítjuk — még inkább növekedett az érdeklődés a SZOT és az MLSZ nemzetközi ifjúsági labdarúgó-tornáira iránt. A várakozást válogatottunk és klubcsapatunk nem eléggé sikeres nemzetközi szereplése is elősegít, hiszen mindinkább nyilvánvaló, hogy az elkövetkező években komoly „örségváltásra” lesz szükség...

Simonyi Ferenc, a vasutas-szakszervezet ifjúsági válogatottjának szakvezetője és Farkas József, a fiatalok kondíció-edzője tulajdonképpen már tavaly megkezdte az ideitornára a felkészítést. Az 1971. évi megyei ifjúsági válogatott tornáján részt vevő vasutas fiatalokból mintegy 45 nevet gyűjtöttek össze, akiket az 1972. évi SZOT-MLSZ tornán számolni lehet, számolni kell. Az alap tehát kialakult, jöhetett a folytatás...

— Ez változás volt — mondja Simonyi Ferenc — a korábbi évek gyakorlatától szemben, amikor a hat igazgatóság csapataiból válogattunk. Úgy rövid idő jutott a válogatás utáni felkészülésre. Ilyen tornán viszont a felkészülésnek döntő szerepe van.

Az így kialakult, fiatalokból összeállított csapatok edző-, illetve felmérő mérkőzéseket játszottak a Tatai úton, és ezzel lassan összeállt egy 13-as keret, amelyhez mindig „behívunk” 7-8 további játékost. A keret tagjai állandóan játékokban vannak, hiszen a legfőbbben a megyei ifjúsági válogatottak ideitornáján is szerepelnek.

— Tehát most főként az összeszoktatás, kétkapus edzőmérkőzésekre van a legnagyobb szükség? — kockáztat meg a kérdést.

— Pontosan. Legközelebb április 17-én játszik a keret, minden bizonnyal egy NB III-as, vagy BLSZ I. osztályú „idegen” csapat ellen, a Szőnyei úton. Júliusig még többször játszunk összeszoktatási mérkőzéseket, jó játékerőt képviselő csapatok ellen.

A szakvezető ismertette azt a — még mindig bővebb keretet, amelyből júliusig kialakul a tornán részt vevő 18-as keret. Dunakesziút Nyiregyháziig, Celldömölktől Püspökladányig szinte minden vasutas sportegyesület tehetséges fiataljai megtalálhatók a keretben.

Három kapus, a miskolci Rapszák József, a veszprémi Holló Imre és a BVSC-beli Staller Tamás a szűkebb keret tagja. A mezőnyjátékosok az alábbi egyesületekből kerültek ki, BVSC: Varga István, Lazányi László. Püspökladányi MÁV: Törke Gyula, Szombathelyi Haladás: Horváth Csaba, Kovács György, Köhalmi Gábor, Horváth György, Derdák Tibor, Takács József. Szolnoki MÁV: Kántor Ferenc, Holler Ferenc. Miskolci VSC: Mészáros András. Váci VSE:

Tömegsport Békés megyében

A Szakszervezetek Békés megyei Tanácsának épületében tartották legutóbbi megbeszélésüket a Békés megye vasúti szolgálati helyeinek szbütitkái, KISZ-titkái, sportfelelősei. A tanácskozás célja az volt, hogy meghatározzák a tömegsport ideit rendezvényeivel kapcsolatos feladatokat.

Az elmúlt évi tapasztalatokat Vajda János, a szakszervezet szegedi területi bizottságának titkárhelyettese foglalta össze, majd tájékoztatta a résztvevőket a további követelményekről. Megállapították, hogy a megye vasutasai a legkülönbözőbb sportágakban sikeres versenyeket rendeztek. A házi bajnokságok nyáron és télen egyaránt népszerűek voltak a dolgozók körében. A vasutasok eredményesen szerepeltek az SZMT által szervezett, szakmák közötti megyei döntők küzdelmeiben is.

Az ideit feladatok közé tartozik: még több dolgozót bevonni a tömegsportba, s ahol szükséges, illetve lehetséges, ott meg kell honosítani a munkahelyi testnevelést.

A tanácskozás résztvevői sok

Sziebig Sándor, Dunakeszi VSE: Adám László, Debreceni VSC: Garabuczy Zoltán, Celldömölki VSC: Szabó Ferenc, Szekesfehérvári MAV Előre: Reverand István, Győri MAV DAC: Horváth Alfons, Nyiregyházi VSC: Farkas II. Béla.

Ebből a 22 játékosból alakul majd ki a 18-as keret. Közöttük számos, 1955-ös születésű fiatal is található, akik a jövő évi tornán is számításba jöhetnek.

Simonyi Ferenc végül kérésrel fordult a vasutas egyesületekhez: tegyék a fiatalok számára lehetővé a felkészülésen való részvételt. Kövessenek el mindent az egyesületek, hogy minél erősebb csapat képviselhesse a vasutas labdarúgósporthoz az ideit nemzetközi ifjúsági tornán.

Ami — tegyük mindjárt hozzá — nemcsak a vasutas, de a nem kis gonddal küszködő egyetemes labdarúgósporthoz szemponjtájból sem lehet közömbös!

Vedres József

jó javaslattal, észrevétellel segítettek elő a feladatok meghatározását, az azok elvégzésére irányuló munkát. Számos példával bizonyították, hogy a dolgozók igénylik a sportolás lehetőségeinek további javítását, s ezért kétszáz eldöntöt is hozni. A TBFF-nél 280 órák társadalmi munkát ajánlottak fel sportpálya építéséhez, a helyi pályafenntartási főnökségnél pedig mindenki tíz forinttal egészíti ki a sportvetélkedők helyezettjeinek díjazására szolgáló összeget, teljesen önkéntes alapon. Ez a lelkes igyekezet is arra ösztönzi a szakszervezetet és a KISZ-szervezetet felelőseit, hogy többet tegyenek a tömegsport érdekében.

Dömény Ferenc

— Az aranykoszorús cím megvédésére készül a miskolci járműjavító dalárdája. A minősítő verseny május 28-án lesz Sárospatakon. A nagy múltú, fennállásának 90. évfordulójához közeledő férfikórust Engi István karnagy készíti fel a nagy versenyre.

Elhunyt dr. Újvári István

Nagy veszteség érte a Vasútpéteit és Pályafenntartási Szakközépiskola, a vele közös igazgatás alatt álló Vasútforgalmi és Híradástechnikai Szakközépiskola tanárait, dolgozóit, jelenlegi és volt tanuló ifjúságát: dr. Újvári István, az iskola igazgatója, a műszaki tudományok kandidátusa életének 55. évében meghalt.

A háború előtt, 1938-ban került a vasúthoz. A pályafenntartásnál dolgozott. A jó képességű, szorgalmas vasutas a felszabadulás után mind magasabb beosztásba került. Amikor a 40-es évek végén Budapestre helyezték, vasúti mérnöki oklevelet szerzett. Ezután Leningrádban, a Vasutas Mérnöképző Intézetben gyarapította tudását, és doktori fokozatot ért el. Hazatérte után a Vasúti Főosztályon dolgozott.

1957-ben került a Vasútpéteit és Pályafenntartási Szakközépiskola élére. 15 évi igazgatói működése alatt a jó szakemberek száma adta az intézet a vasútnak. Dr. Újvári István pedagógusi érdemeit az Oktatásügyi Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesült, és miniszteri dícsérlet kapott.

Pályatársai és növendékei nagy részvétel kíséretében utolsó útjára március 31-én, a rákospatai temetőben.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENÉ

Ugyai Sándor Miskolc; Murányi Tibor Bányrév; Boros Zoltán Szombathely; Rapi József Bp. Józsefváros; Németh Pál Szerecs; Szűcs Ferenc Hatvan; Hoffmann József Veszprémsárvány; Marosán Pál Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Végh Gyula Rákócster; Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Csiba József Gödöllő; Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Németh Pál Budapest; Szabó Béla Enying; Leveleket illetékes helyre továbbítottuk.

Ízléstelen...

Jól mutat a vasutas egyenruha, ha előírászerűen és izléstelenül viselik. Megszégyenítő ellenben mindnyájunkra, amikor nem ezt tapasztaljuk.

Február 23-án Szombathelyen látam egy kalauzst a 7512/13. számú vonatnál. A zubnyarhoz felvett zöld lacteradrág valóságilag megbőrtáncgázta az utazóközönséget.

(markos)

Siófoki toborzó

Siófok nem csupán fürdő- és üdülőhely, hanem járási székhely is. Állami gazdasága, virágzó termelőszövetkezete, kenyérgyára, tej- és húszüzeme van, ezenkívül halászat-ki központ. Mindez kitűnik a vasútállomás teherforgalmi adataiból is.

— Tavaly 264 000 tonna áru érkezett hozzánk, és a feladott áruk mennyisége szintén jelentős volt — mondja Virághalmi Tibor állomástfőnök. — A munka télen sem volt sokkal kevesebb. Bizonyították rá, hogy februárban mintegy 600-700 kocsi le- és feladása történt meg.

Telepállomás lesz

A feladott kocsirakományok többsége gabona, amely a balatonújvári állami gazdaságból származik. Az értékes tételek nagyobb részét építési anyagok és az AFOR üzemanyag-átszállítványai képezik. És a sör: télen megy, nyáron jön. Siófokon működik ugyanis a Sióforon egyik lefejű üzeme, s télen innen küldik a sört máshová. Nyáron viszont — amikor minden mennyiségű kevés — ide hozzák a sok-sok vagon „folyékony kenyeret.”

Siófok elágazó állomás is. Rádásul nemsokára telepállomássá válik.

— Már toborozzuk a jegyvirágzó jelölteket — halljuk Virághalmi Tibortól. — Terv szerint tizenöt nőt képezünk ki kalauznak, s akkor a kaposvári és a fonódi vonalon siófoki vonatokat továbbítja majd a személtel. Kevés a férfi munkaerő, viszont a helyi gimnáziumból és más iskolákból kikerülő lányok között vannak, akik szívesen jönnek a vasúthoz.

Megalakult a KISZ

Az állomás dolgozóinak munkáját folyamatosan könnyíti, szebbé teszi a korszerű technika. A fűtővonat át-



Hűsbéthétfői hangulat a Nyugatiban. A vonatokon pántlikás, felvirágozott, jókedvű legények. Zsúfoltan indul Debrecen-Nyiregyháza felé az 1704-es számú gyorsvonat.

A forgalmi szolgálattevő társasága már éppen a magasba lendül, amikor egy fiatalember észrevesz a vonat mellett egy csinos, egyenruhás vasutaslányt. A fiú leugrik a kocsiból, s máris szorja, locsolja kezében tartott üvegéből az illatos kölnit. Aztán a közelben álló vasutasférfiak következtek. Oket is sorra locsolta a pityókás fiatalember, mondván: „megérdemlik, mert pontosan dolgoznak az ünnepeken is!”

— Megy a vonat! — kiáltott hirtelen felocsúdvá a lány.

— Most már ne ugorjon fel!

A locsolkodó is rémülten észbekapott, de mit sem törődve a tanáccsal, nagy lendülettel futott a mozdó szerelvényhez. A fiatal mozdonyvezető szerencsére látta az esetet, s barátságos mosoly közepette fékezett...

Értő, okos embersége legalább annyira illetett az ünnephez, mint a vasutasokat tisztelő hűsbéti locsolkodás.

— lyf —

— A MÁV Nyugdíj hivatal

együtt ünnepelte megalakulásának 20. évfordulóját hazánk felszabadulásának 27. évfordulójával. Az ünnepségen megjelent Szabó Antal, a vasutas-szakszervezet főtitkára. A hivatal két évtizedes tevékenységét Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes méltatta.

— TISZTOJTÁS. Újra meg-

választotta vezetőségét a szegedi Petőfi Sándor Vasutas Művelődési Otthon, miután lejárt a régi vezetőség mandátuma. Az eddigi munkáról szóló beszámoló és a hozzászólások után elnöknek Csonka István, igazgatónak ismét Lacsné Ferencet, könyvtárosnak Ördög Jánost választották a nagy költséggel és gondnal fenntartott művelődési intézmény élére.

— BARÁTOK. Szoros baráti

kapcsolatot építettek ki a szegedi MÁV nevelőotthon növendékei a hazánkban állomásozó szovjet csapatok egyik alakulatának komszomolistaival.

val. Rendszeresen találkozunk és vetélkedőket rendeznek. Az ideit felszabadulási ünnepséget is a magyar-szovjet barátság jegyében tartották meg, a szovjet vendégek részvételével. Az intézetnek ekkor adták át az önálló MSZBT-tagesporttá alakult dokumentáló, díszes oklevelet.

— Ünneplés taggyűlést

tartott április 6-án a MÁV Budapesti Építési Főnökség csúcs KISZ-szervezete. A KISZ fennállásának 15. évfordulója tiszteletére rendezett taggyűlésen az új KISZ-tagok fogadalmat tettek. Négyen pedig — Árva Kálmán, Hajdú Árpád, Nagy Péter és Szunyogh Ferencné —, akik a zászlóbontás óta tagjai az ifjúsági szervezetnek, emlékjelvényt kaptak.

— IFJÚSÁGI KLUB. Már-

cius 29-én mintegy 40-en jelentek meg a békéscsabai MÁV Művelődési Otthonban, hogy megválasszák az ifjúsági klub vezetőségét. A klub vezetői lettek: Púski Imre, Palagi György, Zsótér Gyula, Ledéznai János, Pocsai Imre és Bökö Magdolna. Az állomásfőnökség és a művelődési otthon vezetősége messzemenő támogatást ígért az ifjúsági klubnak.

MÁSODÁLLÁS



(Gerse László rajza)

A HIVATALOS LAPBÓL

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

11. számból: 103531/1972. 12. Egyes anyagfélések országos osztályozásának átszervezése.

12. számból: 104249/1972. 3. A. A vasutalkalmassági és egészségvédelmi orvosi vizsgálatokkal kapcsolatos eljárás szabályozó A. 2. sz. utasítás végrehajtása.

Pályázat vasúti szakközépiskolai tanári állásokra.

13. számból: 0215/1972. BVKH. I. A kifizetői választól kért szabványok és kedvezményes jegy váltására jogosító igazolványok használata.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felölös szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 41.

Telefon, városi: 228-872,

üzemi: 19-77.

Kiadja és terjeszti:

a Népszava Lapkiadó Vállalat

Budapest VII., Rákóczi út 54.

Telefon: 234-818

Levél cím: Bp. 78. Pf. 32.

Felelős kiadó: Gábor Márton,

a Népszava Lapkiadó Vállalat

igazgatója

Cselekszámszámunk: MNB 213-11 659

Szakra Lapnyomda

KERESZTREJT VÉNY

Vízszintes: 1. A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában különösen előtérbe kerül. (Folytatás a függőleges 41-ben.) 13. Mértani test. (Ér. fel.) 14. Mezőgazdasági munkát végző. 15. Ebben az esztendőben. 16. Japán porcelán fajta. 18. Felveszi a földről. 20. A gondolkodás központja. 21. Rómán költő és drámaíró. 23. ...go Vespucci. 25. Gyér a közepén. 26. Gyülekezni, piac (görög). 28. Holland sajt. 30. Tete-

jére. 32. Régi magyar családi név. 34. Nem akadályozza semmi a látását. 36. A titán kémiai jele. 38. Nem ide fel. 40. Egy gyermek. 42. Rag. 44. Betűpótlással repülőgépvész. 46. O. E. 47. Olasz folyó. 50. Győr megyei község. 52. Volt burmai kormányfő. 54. Zenélő műszo (kürtarva). 58. Egyik betűjét kettőzve szíriai város. 58. Csontokat köt össze. 59. Növélővel régi római ruhadarab. 61. Származó. 63. Kérdőszó. 65.

...aktív. kezdeményezés. 67. Nagyon szerető. 69. ... Fellows, különös legények (angol). 71. Korcsnába. 73. Nem a te hajlékod. 74. Világításfajta. 76. Város az USA-ban. 78. Hozom a középen.

Függőleges: 1. Dél-marótkól város. 2. Folyó a Szovjetunióban. 3. Olajbogyó. 4. Vízsz. hárs hangszóró névelővel. 5. Fordított névelő. 6. Falevelnek van. 7. ...jana, hindu műposz. 8. Taktusa. 9. Spanyol város. 10. A didimium kémiai jele. 11. Helyhatározó. 12. Lépkedz. 17. A tolvaj. 19. Szultáni rendelet vagy kinevezés. 22. A 13 vértanú jelzője. 31. Keresztül. 33. Néi név. 35. Sok „á”. 37. Orosz női név. 39. Attila magyarosabb neve. 43. Dél-amerikai rágcsáló. 45. A nyugati személték főistenjéje. 48. Ellenlétes kötőszó. 49. Egy angol város lakója. 51. Képződmény egyik szervünkben. 53. Utóirat. 55. A görkai francia elnevezése. 57. Nem kell érte menni. 60. A kocka szét van szórva. 62. O rászta vala. 64. Ezme, gondolat. 66. ...him, keleti keresztény. 68. Vízsz. 6201. 70. Utóhangszer. 72. Pálmaolajban megtalálható. 75. Nemzeti Bajnokság. 77. Egymást előző betűk.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 41. feladat. Beküldési határidő: 1972. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: a vízszervezeti választott testületet beszámolója. Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szöllősi Ottó Hajmáskér, Dózsa u. 9., Szabó Istvánné Kisterenye, Tánácsics M. u. 53., Csonka Ernőné Deveszer, Állomás, Péter Ferencné Ceglédbercel, Lehel u. 34. Trepák István Békéscsaba, MÁV Pályafenntartási Főnökség.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13				14					15		
16			17		18				19		20
21				22		23			24		25
		26			27		28			29	
30	31		32			33		34			35
	36	37		38			39		40		
		42	43		44			45		46	
47	48			49		50			51		52
53				54		55			56		57
		59			60		61			62	
63	64		65			66		67			68
69		70			71			72		73	
74			75		76			77			78

Varsó,
Brüsszel,
Budapest

Április 17-től 21-ig Varsóban tanácskoztak a szocialista országok vasutasszakszervezeteinek főtítkárai. Megvitaták a szakszervezeti mozgalom sajátos feladatait, és meghatározták a további együttműködés módjait. A varsói ülésen Szabó Antal főtítkári képviselte szakszervezetüket.

A Belga Vasutasok Szakszervezetének meghívására Molnár György títkári április 21-én Brüsszelbe utazott, hogy részt vegyen a nyugat-európai ország vasutasszakszervezetének kongresszusán.

Májusban viszont hozzáuk érkeznek külföldi szakszervezeti vezetők. Szakszervezetünk, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete rendezésében május 12-től 18-ig Budapesten tartják az SZVSZ szakmai tagozatának, a Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeti Nemzetközi Szövetségének 24. adminisztratív bizottsági ülését. A bizottsági ülés előkészítő munkálatai idejében megkezdődtek, és természetesen folynak.

Elismerés a legjobbaknak MT-SZOT vörös vándorszólóval kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége az 1971. évi munkaversenyben kimagasló eredmények alapján az alábbi szolgálati helyeknek, illetve üzemnek ítélte oda a vörös vándorszólót a vele járó pénzjutalommal:

1. Záhony vasúti körzet.
 2. Budapest—Keleti vasúti csomópont.
 3. MÁV Szombathelyi Járóváltó Üzem.
- Az 1971. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el a kiváló címet és a vele járó pénzjutalmat:

Kiváló Vasúti csomópont

Miskolc, Celdömölk, Debrecen, Szolnok, Hatvan, Dombóvár, Szeged, Nagykanizsa.

Kiváló Főnökség

Debreceni Építési Főnökség, Debrecen—Északi pályafenntartási főnökség, Kiskunhalasi pályafenntartási főnökség, Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség, MÁV Építési Géptelep Főnökség, Budapesti Építési Főnökség, Ó-miskolci pályafenntartási főnökség, Ózd állomás, Miskolc—Gömöri állomás, Füzessabony állomás, Eger csomópont, Püspökkladány csomópont, Kiskunfélegyháza állomás, Kecskemét csomópont, Pécs csomópont, Kaposvár csomópont, Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség, Fenn tartási Főnökség, Pécs, Murakeresztúr állomás, Tapolcai pályafenntartási főnökség, Távközlési és Biztosítóberendezési Fenn tartási Főnökség, Sárvar állomás, Tapolca csomópont, Keszthely állomás, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, Rákóczi Olaszterületi Főnökség, MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, MÁV Anyagvizsgáló Főnökség, MÁV Szállítmányozási Iroda, MÁV Felépítésvizsgáló Főnökség, MÁV Építőgépjárató Üzem, Jászvásár, MÁV Járóváltó Üzem, Miskolc, MÁV Kiterőgyártó Üzem, Gyöngyös.

Vezérigazgatói elismerésben részesültek

Cegléd vasúti csomópont, Tatabánya—felső állomás, Hatvan—Salgótarjánai pályafenntartási főnökség, Távközlési Fenn tartási Főnökség, MÁV Építési Géptelep Főnökség, Budapesti Építési Főnökség, Ó-miskolci pályafenntartási főnökség, Ózd állomás, Miskolc—Gömöri állomás, Füzessabony állomás, Eger csomópont, Püspökkladány csomópont, Kiskunfélegyháza állomás, Kecskemét csomópont, Pécs csomópont, Kaposvár csomópont, Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség, Fenn tartási Főnökség, Pécs, Murakeresztúr állomás, Tapolcai pályafenntartási főnökség, Távközlési és Biztosítóberendezési Fenn tartási Főnökség, Sárvar állomás, Tapolca csomópont, Keszthely állomás, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, Rákóczi Olaszterületi Főnökség, MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, MÁV Anyagvizsgáló Főnökség, MÁV Szállítmányozási Iroda, MÁV Felépítésvizsgáló Főnökség, MÁV Építőgépjárató Üzem, Jászvásár, MÁV Járóváltó Üzem, Miskolc, MÁV Kiterőgyártó Üzem, Gyöngyös.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. MÁJUS 1.

Egy év munkája a mérlegen

A központi vezetőség megvitatta a VIII. kongresszus határozatainak végrehajtásáról készült jelentést

A szakszervezet központi vezetősége április 21-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Kozári József, az MSZMP KB osztályvezetője, Duschek Lajosné, a SZOT ttitkára, Gyócsi Jenő elnök, Pánti Béla alelnök és Gulyás János ttitkár.

Az ülést Gyócsi Jenő nyitotta meg. Ismertette a napirendet, majd átadta a szót Gulyás János ttitkárnak, az első napirend előadójának, aki a Vas-

utasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról készült jelentést egészítette ki.

A tagság igényei szerint

A SZOT elnökségének határozata alapján minden választott szervnek évente számot kell adni választóinak — kezdte beszédét. — Ennek a határozatnak tesz eleget az elnökség, amikor a központi vezetőség elé terjeszti a végzett munkáról szóló jelentést. Kongresszusunk határozatai természetesen 4 évre szabják meg tennivalóinkat. Következésképpen jelentésünk a határozatok végrehajtásának időarányos részéről, pontosabban szólva egy év munkájáról ad számot. Egy év távlatából megállapítható, hogy a VIII. kongresszus határozatai helytállóak, aktuálisak, alapot adnak a választott szervek, funkcionáriusok, aktivisták munkájához. Ezt még akkor is elmondhatjuk, ha részarányosan nem sikerült minden pontját teljesíteni.

Mint annak idején lapunkban is beszámoltunk róla, a

VIII. kongresszus az MSZMP X. és a szakszervezetek XXII. kongresszusának határozatai alapján — a vasút sajátosságait figyelembe véve — jelölte meg a szakszervezeti szervek, tisztségviselők és az apparátus feladatait. A legfontosabb tennivalók a szakszervezet szocialista jellegének erősítésében, a vasút szállítási és termelési feladatainak végrehajtására való mozgósításában, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, szocialista tudatuk fejlesztésében foglalhatók össze.

A szakszervezeti választásokon a tagság részéről megfogalmazást nyert a dolgozók élet- és munkakörülményeivel, érdekvédelmével és érdekképviseletével való fokozottabb, differenciáltabb foglalkozás igénye. Mindez hatékonyabb munkát, a kollektív vezetés és munkamegosztás erősítését, a

(Folytatás a 2. oldalon)

Napirenden a kollektív szerződés

A szakszervezet elnöksége elfogadja

a kollektív szerződés módosítását tartalmazó függelékét

A szakszervezet elnöksége április 14-i ülésén elfogadta a kollektív szerződés módosítását tartalmazó függelékét. A függelék tervezete a kollektív szerződés 1971. évi teljesítéséről adott beszámolóval együtt került a dolgozók elé. Az előkészítő bizottsághoz több ezer javaslat érkezett. Ezek figyelembevételével került végleges megfogalmazásra a függelék, amelynek leglényegesebb pontjairól adunk tájékoztatást.

Az 1. pont arról rendelkezik, hogy az önelcsóvízársulási egységek mellett ezután a vasúti igazgatóságok is készíthetnek függelékét. A 2. pont lehetővé teszi, hogy a Záhony térségében foglalkoztatott rakodási dolgozók részére egyenlőtlen munkaidőkeretet képezhessenek. A következő pont előírja, hogy azoknál a szertáraknál, amelyek olyan üzemeiket szolgálnak ki, ahol már bevezették a rövidített munkaidőt, a heti munkaidő 44 óra.

Az 5. pont rendelkezik arról, hogy az utazó dolgozóknál azokat a fordulókat, amelyeknél a szolgálat a 12 órát meghaladhatja, az igazgatóság függelékben állapítja meg. A 6. pont leszövegi, hogy az igazgatóságok és a területi bizottságok a jövőben csak 300 órán belül állapíthatják meg az utazó személyzet távolléti óráinak számát.

A dolgozó nők fokozott védelmét szolgálja a 7. pont: „1. A 12 évesnél fiatalabb gyermekeit nevelő egyedülálló anyát csak beleevezésével lehet rendszeres éjszakai szolgálatra felváltóként felváltó munkakörben foglalkoztatni.

2. Ha a szolgálati főnökség-nél a nődolgozókkal betöl-

tendő munkakörök az 1. bekezdésben foglaltak végrehajtását személyes útján sem teszik lehetővé, a rendszeres éjszakai szolgálat alól mentesítést, az anya kérelmére más szolgálati főnökséghez történő áthelyezéssel kell megoldani.

3. Amennyiben az anya a 2. bekezdés szerinti lehetőséggel nem él, a szolgálati főnökség az 1. bekezdésben foglaltak végrehajtása alól mentesül.

4. Az 1.—3. bekezdésben foglaltakat értelemszerűen alkalmazni kell a 12 évesnél fiatalabb gyermekeit egyedül nevelő apára is.”

A kollektív szerződés 24. §-a kiegészül az alábbiakkal: „Az utazó szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozóknál a vonat átadására és átvételére, a vontatási dolgozóknál az indulás előtti előkészítő, illetve az utánkezelési időre szükséges időnormákat a vasúti igazgatóság függelékben határozza meg.”

Az eddigi szabály csak a hat évesnél fiatalabb gyermekeit nevelő anyára írja elő, hogy csak beleevezésével foglalkoztatható túlmunkában. Az új szabály most a kiskorú gyermekeit nevelő anyákra terjeszti ki ezt a tiltó rendelkezést.

A továbbiakban a túlmunkára vonatkozó kérdésekről, az ügyeletről, ezek díjazásáról intézkedik a függelék. A legfontosabb idevágó rendelkezés az, hogy munkahelyi készenléti díjazás jár az utazószemélyzetnek a forduló állomáson eltöltött szolgálati órán felül a vizenőre, ha a forduló állomáson nincs lakóhelye. (Eddig óránként ilyen esetben is 1 forint volt a díjazás.) Az intézkedés berki-

hatása előzetes számítások szerint évi 2,5 millió forintot tesz ki.

A kollektív szerződés 35. §-a kiegészül azzal, hogy azok a munkahelyeken és munkakörökben, ahol a közbevitel még nincs bevezetve, illetőleg azok a helyeken, ahol a hét minden napján napján munkát kell végezni, az érintett dolgozók részére havonként egy 36 óras vasárnap pihenőt kell biztosítani, melyből a váltási rendtől függően, legalább 17, illetve 18 órának vasárnapra kell esnie. Ennek kiadásától a szolgálati főnök csak a dolgozóval történt megegyezés alapján térhet el.

(Folytatás a 2. oldalon)

ÚJ SZAKBIZOTTSÁG ALAKULT

a Magyar Kereskedelmi Kamarában

A Magyar Kereskedelmi Kamara az elmúlt hetekben 80 tagvállalattal részvételével megalakította a Fuvarozási és Szállítmányozási Szakbizottságot. A bizottság elnökéül dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatóját választották meg.

Kallós Ödön, a Magyar Kereskedelmi Kamara elnöke az új szakbizottság megalakulásával kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a Kamara a tagvállalatok kezdeményezésére eddig 11 szakmai tagozatot, két szakbizottságot és három összehívott bizottságot szervezett. Ezekben a testületekben megerősödött a köz-

gazdasági jellegű tevékenység.

A Magyar Kereskedelmi Kamara erősödött, teljesebbé vált azzal, hogy a nagy közlekedési vállalatok, amelyek összességükben több, mint 300 ezer embert foglalkoztatnak, elnyerték a kamarai tagságot. E közlekedési vállalatok — köztük a vasút is — nemzetközi áru-fuvarozási szolgáltatásaik révén közvetlenül kapcsolódnak külkereskedelmünkhöz, és a devizaszerezés, valamint a devizakímélés révén a fizetési mérleget a külkereskedelemmel gyakorlatilag azonos módon befolyásolják.

Az alakuló ülésen dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszönetet mondott azért a bizalomért, amellyel a most megalakult szakbizottság elnöki tisztjét rárüházta.

Beszédében hangsúlyozta, hogy ha a nemzetközi fuvarozás és szállítmányozás egyre növekvő fontosságára és szerepére gondolunk, nyugodtan megállapíthatjuk, hogy a szakbizottság rendkívül széles körű, a vállalatok és a népgazdaság érdekeit egyaránt érintő problémákkal foglalkozhat.

Együtt a világ minden proletárjával

A II. Internacionálé 1889-ben kongresszusi határozatot hozott, amely május elsejét a proletár nemzetköziség ünnepévé tette. Május elseje a munka és a proletár osztályszolidaritás világot átfogó jelképe lett. A megvívott osztályharc munkásáldozatainak végtelen sora nem volt hiábavaló — virágzó, szocialista hazánk is ennek bizonyossága! Nincs a világnak olyan tája, ahol ne ünnepeznének, ahol a vörös május elseje ne mozgatna meg munkástömegeket, s ne növelné napról napra azok számát is, akik szolidaritást vállalnak a munkásosztály történelmi küldetésével. Összefog az egész világ munkásságá az osztályszolidaritás nagy ünnepén, amely maga is ennek az osztályszolidaritásnak, ennek az internacionalizmusnak a szülötte és eszmei-politikai jelképe.

A hazai és nemzetközi munkásmozgalom eddigi története elég tanulságot szolgáltatott és szolgáltat, hogy május elsejének jelentőségét, tartalmát korunk internacionalizmusának szellemében értelmezzük. Megtanultuk, de meg is tanították velünk, hogy a töke nemzetközi erejével szemben csak akkor küzdhetünk eredményesen, ha megszorozza erőinket a munka nemzetközisége, ha az osztályszolidaritás áttöri az elszigeteltséget, ha a részüldelmeket a proletár internacionalizmus fogja össze.

Alapvető érdeke nemcsak a világ munkásságának, de minden más haladó erőnek is az internacionalizmus következetes érvényesítése. A kommunista és munkáspártok döntő feladata ennek eszmei irányítása, elvi tisztaságának megőrzése.

A történelem folyamán az elnyomott, kizsákmányolt osztályok oly módon tanúsították osztályszolidaritást, hogy osztály-sorstársaik segítségére siettek, arra törekedtek, hogy minél több azonos érdekű erő csatlakozzon. Nem tett másként a töke sem, mely nemzetközivé tette a kizsákmányolást. Az egymásra acsarkodó francia és porosz uralkodó osztály vérszátólt a kommün felett, az oroszországi munkáshatalom ellen indított intervenció tizenny tőkés államot kapcsolt össze, a Magyar Tanácsköztársaságot a szövetséget nemzetközi töke verte le. A spanyol reakció és a náci-fasizmus közösen állt véres bosszút a hősiessé védekező spanyol köztársaságon. A második világháború idején több évig várattak magára a második front megnyitása. Az ötvenes években a koreai háború, a szejzi agresszió, a szocialista országok elleni koncentrált politikai és ideológiai harc jelezte a nemzetközi töke összehangolt fellépését. A haladó arab rendszerek elleni agresszió, annak különböző módjai, a szennyes vietnami háború, a dél-amerikai haladó országok elleni manipulált támadások, a fennálló agresszív katonai tömbök arra intenek, hogy a szocializmus, a haladás és a béke erőivel szemben nem belezűlendő erők állnak.

A világban történelmi jelentőségű változás zajlott le a második világháború után. Létrejött a szocialista világrendszer, amelynek létrejöttében döntő szerepet játszott a világ első szocialista államának, a Szovjetunió-

H azánkban s a szocialista országokban hatalomra jutott munkásosztálynak a felelőssége egyre határozottabbá vált a nemzetközi munkásosztály előtt. Az internacionalizmus új tartalommal gazdagodott, kiterjedt a szocialista közösség támogatására, védelmezésére, erősítésére. Ez a szocialista világrendszer visszavonhatatlanul létezik, s a világforradalom legáltalmasabb erőforrása, a béke biztosításának legfőbb ereje. Erről az igazságról megfélekedni egyet jelent a marxizmus-leninizmussal való szakítással. Az internacionalizmus legfőbb lényegéhez tartozik az országok védelmezése, támogatása, amelyekben a munkásosztály hatalomra jutott.

Napjaink internacionalizmusa akcióegységet jelent. Az internacionalizmus soha nem volt csak elméleti tétel, hanem mindig cselekvést, közös, összehangolt akcióegységet jelentő és követelő politikai vezérfonal. Ennek érvényesítése a mai kommunista világmozgalomban megköveteli, hogy az összmozgalom érdekei minden testvérpárt politikájában érvényesüljenek.

A szocialista országok a nemzetközi munkásosztályal szemben vállalt felelősségüknek elsősorban saját, nemzeti feladataik jó megoldásával tesznek eleget. A munkáshatalom szilárdítása, a szocialista gazdaság szakadatlan fejlesztése, a szocialista törvényesség és a szocialista demokrácia, a szocialista nemzeti egység erősítése határokon túl is érezteti eszmei, politikai hatását és a szocializmus pozícióinak az erősítését jelenti a még kapitalista környezetben harcoló testvérpártoknak.

Május elsején szabad, virágzó hazánk, a szocialista Magyarországot együtt ünnepel a szocializmust építő testvéri országokkal, együtt a világ minden proletárjával!

EGY ÉV MUNKÁJA A MÉRLEGEN

(Folytatás az 1. oldalról)

tagság aktívabb bevonását követeli a szakszervezeti munkába. Az elnökség és a központi vezetőség osztályai ezek szemlélő tartásával munkálkodtak a kongresszuson hozott határozatok megvalósítása érdekében.

A szakszervezeti szervek munkájának középpontjában az ember áll. A gazdasági hatékonyság növelése, a technikai színvonal emelése, a vasút korszerűsítésének szorgalmazása, a munka- és bérügyi intézkedések egyaránt a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítását szolgálják. A közvetett és közvetlen érdekvédelmet szolgáló határozatok a gazdasági vezetéssel közösen kiadott intézkedések kialakításánál az egyéni és a közösségi érdek összhangjának biztosítása volt a legfőbb szempont.

Célszerű munkamegosztás

Megállapítja a jelentés, hogy az elmúlt évben fejlődött a területi szervek, szakszervezeti bizottságok és a kollektívák hatáskörébe utalt jogok érvényesülése. A választott szervek egyre jobban élnek hatáskörüikkel, növekedett felelősségérzetük és tekintélyük. Hozzájárult ehhez az is, hogy a káderoktatás révén javult a tisztviselők felkészültsége, gazdagodott vezetési tapasztalatuk. De közrejátszott az is, hogy javult a vezetés hozzáállása, fejlődött a dolgozók szocialista tudata, és szélesedett a szocialista demokrácia. A választott vezető testületek nagy gondot fordítottak a szakszervezeti és az üzemi demokrácia továbbfejlesztésére és erősítésére. Egy-egy átgógó, az egész tagságot, illetve nagyobb csoportot, területet érintő döntés meghozatala előtt széles körben igényelték és figyelembe vették a dolgozók véleményét, javaslatát.

A munkamegosztás alapján tovább javult a kapcsolat és az együttműködés a párt- és KISZ-szervezetekkel, valamint a gazdasági vezetőkkel. Az elmúlt esztendőben közös összefogással, együttes politikai felvilágosító és agitációs munkával mozgósították a dolgozókat az 1971. évi szállítási feladatok teljesítésére. A vasutasok helytállásának, szorgalmas munkájának eredményeként a MAV az elmúlt esztendőben 118,2 millió tonna árut szállított.

tott. Ez a vasút eddigi legkiemelkedőbb teljesítménye. Ennek eredménye, hogy az áruszállítási bevétel 2,8 százalékkal volt több a tervezettnél. A vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatok — a GYSEV, az Utasellátó, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat — is maradéktalanul teljesítették 1971. évi terelőirányzatukat. A korábbi évekhöz viszonyítva különösen a Fatelítő teljesítménye érdemel dicséretet.

Nem sok előrelépés tapasztalható a munka- és üzemszervezéssel kapcsolatos intézkedések, a dolgozókat érintő átcsoportosítások időbeni ismeretében. Az érintett kollektívák gyakran csak utólag értesülnek az átszervezésről. Ennek következménye, hogy az ésszerű megoldásokat is kételkedve fogadják, és bizalmatlanok a vezetés célszerű intézkedéseivel szemben. Ez — amellet hogy nehezíti a feladatok megoldását — rossz hatással van a munkahelyi közérzetre is.

Az elkövetkezendő időszakban a termelést segítő tevékenységben minden szinten első helyen kell szerepelni az üzemi- és munkaszervezési tevékenységnek. Az elmúlt évben hozott néhány szervezési intézkedés különösen aláhúzza ennek jelentőségét, s egyben bizonyítja, hogy a hatékonyság növelésének még ma is szinte kimeríthetetlen tartalékaik vannak.

A törzsgárda megbecsülése

Az elnökség írásos jelentése és Gulyás János titkár szóbeli kiegészítője is érintette azt a problémát, mely szerint a többlet áruszállítás és az ennek következtében elért nagyobb bevétel ellenére sem növekedett arányosan a felosztható nyereség. Ennek az az oka, hogy emelkedtek a ráfordítási költségek, ezen belül is a vontatási költségmutatók. A tervezett ráfordítási költségek összege 3,9 százalékkal, 702

vekedett arányosan a felosztható nyereség. Ennek az az oka, hogy emelkedtek a ráfordítási költségek, ezen belül is a vontatási költségmutatók. A tervezett ráfordítási költségek összege 3,9 százalékkal, 702

Napirenden: a kollektív szerződés

(Folytatás az 1. oldalról)

A függelék 16. pontja kimondja: „Ha az utazószolgálatot teljesítő dolgozó munkaszüneti napon munkát végez, az e napon teljesített órákra járó alapbért 25 százalékos bérpótlékkal felelme-re kell elszámolni.” Bérkielése mintegy 2 millió forint évente.

A kollektív szerződés kiegészül az új 37/A. §-sal: „1. Az építőipari dolgozókat megillető évi hat munkanap teljes pót szabadságot a folyamatosan hatvan naptári napot elérő időtartamú betegség miatti keresésképtelenség, illetőleg fizetés nélküli szabadság miatt 60 naponként egy munkanappal csökkenteni kell.

2. Nem kell csökkenteni a nődolgozó évi pót szabadságát az öt megillető szülési és fizetés nélküli szabadság, illetve beteg gyermeke ápolása miatt táppénzen állományban távol töltött idő címén.”

A jutalomszabadságról intézkedő rész néhány új jogcímet alapját adandó jutalomszabadsággal bővíti. Némi, de minden esetben a dolgozó javára történő kiegészítéssel módosul a kollektív szerződés 46. §-a.

Az egyik legjelentősebb változás a függelékben az, hogy a törzsgárdajelvény bronz fokozatával 500 forint jutalmat kell adni. Ez az intézkedés 1972-ben 42 800 dolgozót érint.

A kollektív szerződés 1/a. számú melléklete a részese-

vekedett arányosan a felosztható nyereség. Ennek az az oka, hogy emelkedtek a ráfordítási költségek, ezen belül is a vontatási költségmutatók. A tervezett ráfordítási költségek összege 3,9 százalékkal, 702

dési alap terhére 1972-re kifizetésre kerülő összegek felosztását tartalmazza. A MAV a részese-dési alap terhére 1972-ben az alábbi összegek kifizetését tervezi: (1000 forintban):

- a) „Kiváló dolgozó” címmel járó jutalmak 10 000.
- b) Társadalmi tanulmányi ösztöndíj 5514.
- c) Kiegészítés jótéti keretre és sportra 25 868.
- d) Kiegészítés gyermekjótéti intézmények támogatására 5639.
- e) Kiegészítés vállalati étkeztetési hozzájáruláshoz 3991.
- f) Lakásépítés támogatására 3000.
- g) Évközi jutalom 25 000.
- h) Törzsgárdatagok jutalmazása 32 700.
- i) Szocialista brigádjutalmazás 12 000.
- j) Különböző címekre osztható részese-dési 117 988.
- k) Újtási díjak, jutalmak 1000.

B) Eredmény terhére elszámolható tételek:

- a) Gyermekjótéti intézmények támogatására 7061.
- b) Segély 9622.
- c) Vállalati étkeztetési hozzájárulás 33 509.
- d) Jótéti keret 13 508.

Cikkünkben a legjelentősebb változásokat ismertettük. Egyébként a függelék teljes szövegét 25 ezer példányban adják közre. Ez azt jelenti, hogy mindazokhoz a szolgálattal vezetőkhöz, szakszervezeti funkcionáriusokhoz eljut, akik annak idején a kollektív szerződést megkapták.

millió forinttal nagyobb a tervezettnél. A rontó tényezők mellett meg kell azt is említeni, hogy a múlt évben a törzsgárdatagoknak kifizetett 67,3 millió forint 5,2 napi nyereségnek felel meg.

Itt jegyezzük meg, hogy az elnökség április 14-én megtartott ülésén elfogadta a kollektív szerződést módosító függelék. Ebben hosszas vita után rögzítették, hogy az év vasutasnapon a törzsgárda 20 évnél rövidebb szolgálattal rendelkező tagjai, vagyis a bronz fokozatú jelvény tulajdonosai 500 forint jutalmat kapnak. Ez 42 800 dolgozót érint, s pénzkihatása több mint 21 millió forint. (A kollektív szerződést módosító függelék jelentősebb módosításait külön cikkben ismertetjük. A szerk.)

Előterben a munka- és üzemszervezés

Részletesen foglalkozik a jelentés a bérügyi intézkedésekkel. A rendelkezésre álló bértömeg teljes felhasználása révén a vasutas dolgozók átlagára 1971-ben a tervezett 3,6 százalékkal szemben 6,3 százalékkal emelkedett. Feltételezve, hogy a vasút az idén is mintegy 118 millió tonna árut szállít, az engedélyezett 2,6 százalékos bérpreferencián felül, amelynek az összege 107 millió 574 600 forint, a részese-dési alpból mintegy 47 milliót terveznek berfejlesztésre fordítani. Legjelentősebb bérügyi intézkedés a től-ig alsó határának elérése mindazoknál, akik ezt ma nem érik el.

Végül soron 1972-re mintegy 3,5 százalékos béremelésről nyílik lehetőség. A távoli jövőben egyik legfontosabb feladatot a szakmunkások bérarányának javítása lesz.

A MAV öt éves tervében szocialis és egészségügyi beruházásokra — a központi vezetőséggel egyetértésben — több mint 560 millió forintot írték elő. Ehhez 28 millió

A dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló egyik döntő tényező a munkaidő csökkentése. Szakszervezetünk ezt a problémát hosszú idő óta megkülönböztetett figyelemmel kezeli. A központi szabályok adta lehetőségeket eddig maradéktalanul kihasználtuk. Nem sikerült viszont előbbre lépni az utazószemélyzet szolgálattal és távolléti idejének csökkentésében. 1971-ben a szakszervezet több esetben is kezdeményezett szabálysértési eljárást, szakvonal büntetést a túlzott igénybevétel miatt. Az utazószemélyzet szolgálattal idejét illetően legjobban esetben is csak stagnálásról beszélhetünk. Nem szabad megszűnnünk harcaink a hosszútávú szolgálattal idő csökkentése ellen még annak árán sem, hogy egyes dolgozókkal e tekintetben szembe is kerülünk.

forintot a 1/2 százalékos OTA-ból biztosítunk.

A tervben szereplő beruházásokat, a dolgozók jobb egészségügyi ellátását szolgáló rendelő, gyógyházak, sanatóriumok építését és bővítését szakszervezetünk rendszeresen szorgalmazta, de nem sok eredménnyel. Az eredménytelenség oka, hogy nem volt megfelelő irányító szerv. Több szakosztály és ezeken belül több osztály is foglalkozott a beruházásokkal. A vasúti egészségügyi igazgatóság létrejöttével a centrális irányítás megvalósult. A MAV igazgatóságok jó hozzáállása a jövőben biztosítéka lehet a hiánnyok pótlásának.

A jelentésből kitűnt, hogy 1971. évi szocialis és munkavédelmi beruházási tervét csak 87,5 százaléka teljesítette a vasút. A lemaradásoknak több oka van. A legjelentősebb ok, hogy az igazgatóságok képe kapják meg az 1. szakosztálytól a jóváhagyott évi hitelkeretet.

Növekvő olvasótábor, több színházbajáró

A dolgozók világnézeti és kulturális nevelésével kapcsolatban szakszervezetünk megalakította a központi agitációs és propaganda bizottságot, összehangolta az 1972. évi agitációs-, propagandatevékenységet, és elkészült az írásos kiadványok terve.

A szakszervezeti mozgalom eseményeit, a szakszervezet tevékenységét ismertető írásos tájékoztatók javítása céljából növeltük a Népszava és a Magyar Vasutas olvasótáborát.

Még fontosabb eredmény, hogy a vasutasszakszervezet lapját minden tisztviselőtől közzé kapja. Az elnökségi tájékoztatóban és a Magyar Vasutasban rendszeresen jelennek meg módszertani cikkek, ismertető a különböző határozatokat is. A módszertani segítséget és tájékoztatót céljából jelennek meg két másik írásos kiadvány: az Ajánlások a szocialista brigádok kulturális

vállalásaihoz, valamint a Kultúra, Művészet, Sport. Sikeresen továbbfejlesztett a vasutas operabérletezést. A múlt évben 1500 vasutas vásárolt operabérletet, s a József Attila Színháznak 500 vasutas bérletezője van. Számottevően nőtt a vidéki színházakba bérlettel járó vasutasok száma is.

A központi vezetőség az elnökség írásos jelentését és Gulyás János titkár szóbeli kiegészítőjét elfogadta. Ezután a központi vezetőség megvitatta a dolgozók egészségügyi ellátottságáról, illetőleg a vasúti egészségügyi szolgálat helyzetéről készült jelentéseket, majd elfogadta a szakszervezet és a 1/2 százalékos OTA 1971. évi mérlegbeszámolóját, valamint a szakszervezet 1972. évi költségvetését. (A második napirendről lapunk következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat.)

MEGTOLDOTT MUNKAI DÖK

Egy műhelybizottsági titkár hétköznapjai

A fállóra kismutatója már jóval túlhaladta a negyest, a munkaidő befejezését. Az estébe nyúló műhelybizottsági értekezleten Debrecen állomás soron levő legfontosabb feladatait tárgyalta meg a vezetőség. Mire a tésztét tagjai egyenként elkészítettek Kovács Ferenc műhelybizottsági titkártól, már mindenütt kigyulladtak a villanyok.

— Tudja — fordult felém Kovács Ferenc —, ilyenkor egy kicsit fáradtan érzem magam. 1945 óta egyfolytában hol a pártban, hol a szakszervezetben viselek valamilyen vezető tisztséget. 1965-ben műhelybizottsági titkár lettem ebben a 850 tagot számláló, rendkívül tagolt műhelybizottságban.

— Mi ad erőt, energiát a mozgalmi munkában?

— Úgy érzem, hogy emberiség helyismeretem a legnehezebb feladatok elvégzésében is mindig a segítségemre volt. 1940 óta dolgozom az állomás-son. Véletlenül kerültem a vasúthoz, de örök hivatásomul választottam ezt a pályát. Végigjártam szinte valamennyi munkahelyet. Voltam a pályafenntartásnál, majd vonatkísérő, később vizsgáló főkalauz lettem. 1952-ben kerültem a személyzeti csoporthoz, amelynek én vagyok a vezetője. Ma is itt dolgozom, mindenkit ismerem az állomásom.

— Hogyan győzi a munkát?

— Ötvennégy bizalmi csoportunk és negyven szocialista brigádunk működik.

KISZ-SZERVEZETEK JUTALMAZÁSA

Az 1971. évi eredmények alapján az alábbi KISZ-szervezetek részesültek jutalmazásban:

Budepest—Keleti csomóponti KISZ-bizottság, Szolnok csomóponti KISZ-bizottság, Cegléd állomási KISZ-szervezet, Távközlési Fenntartási Főnökség KISZ-szervezete, MÁV Építési Géptelep Főnökség csúcscsuszervezete, Budapest—Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség KISZ-szervezete, Hatvan csomóponti KISZ csúcscsuszervezete, Miskolc-vontatás KISZ-alapszervezete, Miskolc-állomási KISZ-alapszervezete, Miskolc—Gömöri állomási KISZ-alapszervezete, Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség miskolci KISZ-alapszervezete, Hatvan—Füzesabonyi pályafenntartási főnökség KISZ-alapszervezete, Záhony vasúti körzet csomóponti KISZ-bizottság, Debrecen MÁV-üzemi KISZ-bizottság, Püspökudvari állomás és vontatás KISZ-alapszervezete, Nyíregyháza csomóponti KISZ-bizottság, Debrecen—Északi pályafenntartási főnökség KISZ-alapszervezete, Debrecen Építési Főnökség KISZ-alapszervezete, Debreceni vasúti csomóponti KISZ-bizottság, Szeged

üzemi KISZ-bizottság, Békéscsaba KISZ-csúcscsuszervezet, Vésztő vontatási főnökség KISZ-alapszervezete, Kecskemét állomási KISZ-alapszervezete, Orosháza állomási KISZ-alapszervezete, Pécs csomóponti KISZ-bizottság, Dombóvár csomóponti KISZ-bizottság, Nagykanizsa csomóponti KISZ-bizottság, Kaposvár állomási KISZ-alapszervezete, Kaposvár vontatási főnökség KISZ-alapszervezete, Mura-keresztúr állomási KISZ-alapszervezete, Celldömölk csomóponti KISZ-bizottság, Tapolca csomóponti KISZ-bizottság, Veszprém—külső csomóponti KISZ-csúcscsuszervezet, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség KISZ-alapszervezete, MÁV Szombathelyi Járőrműjavító Üzem KISZ-bizottság, MÁV Székesfehérvári Járőrműjavító Üzem KISZ-bizottság, MÁV Miskolci Járőrműjavító Üzem KISZ-bizottság, MÁV Tervező Intézet KISZ-alapszervezete, MÁV Gépjármű Üzem KISZ-alapszervezete, MÁV Építőgépjármű Üzem, Jászalsószentpályai KISZ-alapszervezete, MÁV Kiterőgyártó Üzem, Gyöngyös KISZ-csúcscsuszervezete, MÁV Szolnoki Járőrműjavító Üzem KISZ-bizottság (KISZ KB Vörös zászlóval kitüntetve).

Szocialista brigádok kitüntetései

A Minisztertanács és a SZOT 1001/1970. sz. együttes határozata alapján az 1971. évi teljesítményeket figyelembe véve az alábbi szocialista brigádok részesültek a közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja, illetve a MAV kiváló brigádja kitüntetésben:

A közlekedés, a posta és hírközlés kiváló brigádja címet kapták:

Szombathelyi Járőrműjavító Üzem Jurij Gagarin brigádja (vezetője: Németh Ferenc), Miskolc—Tiszai pályaudvaron Héjj Károly brigádja, a Miskolci Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség Puskás Tivadar brigádja. (Vezetője: Pólik Andrásné).

A MAV kiváló brigádja címet kapták:

Hatvan állomáson Juhász Lajos brigádja, Budapest—Nyugati kocsiszolgálati főnökség November 7 brigádja (vezetője: Pátkai Béla), Budapest—Keleti Villamos Fenntartási Főnökség lakatos komplex brigádja, (vezetője: Jakus István), Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség „230—211 sz. nagykatali biztosítóberendezési művezetői szakasz” brigádja, (vezetője: Jóó Andor), Ómszőlőci pályafenntartási főnökség Rákóczi brigádja, (vezetője: Rozsnyai László), Miskolc—Tiszai pályaudvaron Kovács Sándor brigádja, miskolci vontatási főnökség November 7

brigádja, (vezetője: Katona Lajos), miskolci vontatási főnökség Béke brigádja, (vezetője: Ruttkóczy Antal), Eger vontatási főnökség Villamos brigádja, (vezetője: Hajdú József), Záhony pályafenntartási főnökség Landler Jenő brigádja (vezetője: Földi Ferenc), Debrecen állomási Ságvári Endre brigádja, (vezetője: Elek Ferenc), Nyiregyháza állomási Gábor Áron brigádja, (vezetője: Ladik Miklós), Záhony állomási Hámán Kató brigádja, (vezetője: Kedves Ferenc), Záhony állomási Martos Flóra brigádja, (vezetője: Tóth Sándorné), Záhony állomási Szamuely Tibor brigádja (vezetője: Baka Ferenc), debreceni vontatási főnökség Béke brigádja, (vezetője: Varga István), Debreceni Építési főnökség Lakatos brigádja (vezetője: Frank József), Szeged állomási Munkácsy Mihály brigádja, (vezetője: Ördög Ferenc), vésztői vontatási főnökség Lenin KISZ-brigádja, (vezetője: Szabó István), hőmezővársárhelyi pályafenntartási főnökség Május 1 brigádja (vezetője: Csontos Ferenc), Békéscsaba állomási Landler Jenő brigádja, (vezetője: Dózsa József), békéscsabai szertár-főnökség Sebess György brigádja, (vezetője: Tóth János), Pécs állomási Bartók Béla brigádja, (vezetője: Rajna Géza), nagykanizsai pályafenntartási főnökség Vasas brigádja, (vezetője Farkas László), dombovári vontatási főnökség Lenin brigádja, (vezetője: Nyári István), Pécsi Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség November 7 brigádja, (vezetője: Rehák József), tapolcai pályafenntartási főnökség Landler Jenő brigádja, (vezetője: Németh László), zalaegerszegi vontatási főnökség motorszerek brigádja, (vezetője: Horváth József), Szombathelyi Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség József Attila brigádja, (vezetője: Fenyvesi János), celldömölk szertár-főnökség Petőfi brigádja, (vezetője: Horváth Ferenc), celldömölk építési főnökség Petőfi brigádja, (vezetője: Hajba István), Szombathelyi Járőrműjavító KISZ-brigádja, (vezetője: Koppány Károly), Székesfehérvári Járőrműjavító Petőfi brigádja, (vezetője: Horváth Ferenc), Miskolci Járőrműjavító Gagarin brigádja, (vezetője: Petus László), Gyöngyösi Kiterőgyártó Üzem Kossuth Lajos brigádja, (vezetője: Banka József).

KICSAPÁS HELYETT MEGROVÁS

„Példátlan botrány zajlott le 1907 május elsején Győrött”

A Népszava 1907. május 5-i számában megjelent egyik cikk nagy felháborodást keltett Győrött, a kereskedelmi fiúiskola tanári testülete körében. Az eset érthető volt, hiszen a lap nem mindennapi eseményről közölt tudósítást. Idézzük: „Példátlan botrány zajlott le 1907. május 1-én Győrött. A május elsejét ünneplő munkásság felvonulását egy megvadult nyárspolgár bemocskolta. A helybeli iskolák vezetői megtiltották diákjaiknak, hogy a májusi munkásünnepségeken részt vegyenek. Így járt el a győri felsőkereskedelmi fiúiskola igazgatója is, név szerint Vajsz Bódog, aki már több alkalommal bizonyosságot tett munkásellenes, sőt ifjúságellenes magatartásáról.



Ez a császárszakállas úriember lesbe állt, hogy rajtakaphassa azt a növéndékét, aki tilalma ellenére részt vesz a májusi elsejei ünnepségen. Mikor a menet az Opitz Ferenc utca sarkához ért, a lesben álló igazgató észrevette az éneklő munkások között Vadász Istvánt, a kereskedelmi iskola II. osztályos tanulóját. Az eszevesztett igazgató odarohant, kiráncigálta Vadászt a sorból, és a tanulót a nyilvánosság előtt felpofozta. E szégyenletes műveletét csak a munkásság fenyegető magatartása következtében szakította meg.

Ilyen emberekre bízzák Győrben az ifjúság nevelését! Ennek az írásnak lett a következménye, hogy 1907. május 10-én Győrött, a Fácán utcában, a kereskedelmi fiúiskola tanácstermében konferenciára ült össze a tanári testület. Vadász István — magas növésű, szőke fiatalember — lehajtott fejjel állt a tanári kar előtt. A feltett kérdésekre kellett válaszolnia.

— Ki bírta rá, hogy együtt mulatozik és énekel ezekkel a hazátlan bitangokkal? Ki volt még ott az igazgatói tilalom ellenére? — kérdezte az igazgató.

— Figyelmeztetem, hogy a bűnét enyhén fogjuk elbírálni, ha mindent bevall törődelmesen. Csak használ barátainak, ha megmondja nevüket — szölt egy másik tanár.

— Mondja meg, hogy ki írta a Népszavában megjelent cikket — hangzott ismét.

A vallatás így folyt tovább, miáltal a folyosón, a tanácssterem bejáratánál már gyülekeztek a tanulók és nagy izgalommal várták a fejleményeket. Találgatták, hogy mi lesz Vadász sorsa. Kicsapás? Vagy kizárás minden iskolából?

Egy sápadt, fekete hajú, alacsony növésű fiatalember különösen nyugtalanul nézegette a tanácssterem ajtaját. Mikor meghallotta a szavakat — „kicsapás”, „kizárás” — idegesen felkapta a fejét és hosszasan nézett a beszélőkre. Majd félrevonult az egyik ablakmelyedésbe és ott várta azt a pillanatot, amikor nyílik a terem ajtaja. Egyszer csak jött is kifelé Vadász Pista.

— Kicsaptak — szölt egyszerűen.

— Miért vállaltad? — Nem vállaltam, és nem vallottam semmit. — Akkor nem bűnhődhetsz ártatlanul!

NYUGALOMBA VONULT

az egykori „villanycsaták hőse”

Negyvenévi vasúti szolgálat után nyugalmába vonult Krasznahorkai János, a bányarévi fűtőház megbízott vezetője. Még fiatal villanytervező volt, amikor már jöképességű műszakinak tartották. Vezetői, beosztottai szerették, becsülték, mert sosem ismert akadályt, ha valami sürgős munkát, felújítást, korszerűsítést kellett elvégezni a munkahelyén. A közösséget sokat és mindig szívesen dolgozott.

Bánrón és környékén nem felejtik el az emberek, hogy Krasznahorkai János volt az, aki a felszabadulás után — az azóta elhunyt Gubiczkó József villanyszereplővel és néhány segédmunkással — önként és önzetlenül helyreállította a Putnok-Bánrón közötti villanyvezetékét, majd Serényfalva és még több község villanyhálózatát. A háborúban megrongálódott serényfalvi téglaágyár üzemképessé tétele is Krasznahorkai János és társai nevéhez fűződik.

Későbbi szolgálata során jól végzett szakmunkáján kívül,

Érettségi bizonyítványommal a zsebemben és egy bambusz nád hamisítvány pálcával a kezemben, már harmadik éve jártam állás, munka nélkül a pesti utcákat. Itt-ott, néha akadt valami alkalmi munka, de abban bizony nem sok közönet volt.

A MÁV-nál is próbálkoztam, már csak azért is, mert évente egyszer felvételt hirdettek „forgalmi díjnok”-i állásra. Meg aztán kit ne csábított volna a piros paroli, méghozzá bordó bársonnyal és a zubbonyon fityegő, arany sipszínőr? De hát akkoriban sok száz állás nélküli fiatal áhítozott arra, hogy bejusson a vasúthoz. Egy-egy felvételi vizsgán ezren is tolongtunk, holott csak néhányunkat érhetett kivételre szerencse.

En bizony már másodszor hiába tornáztattam agysejtjeimet a „prüfungok” ördögös kérdéshalmazai körül, miközben édesanyám ugyancsak eredménytelenül járta a Lánchíd utcai minisztérium előszobáit, alkalmaztatásomért alázatosan esedezve. (Akkor még a kereskedelemügyi tárcához tartozott a közlekedés, s a Lánchíd utcában székelte a minisztérium illetékes vasútügyi részlege.)

— Ki maga? Mi a neve magának? — Szamuely Tibor.

Hogy ezek után mi lett a tanári testület határozata, azt sokáig nem sikerült megtudni. Írást nem találtam róla. Az eset óta több mint fél évszázad telt el.

A véletlen azonban segítségül jött. Nemrég kezembe került a Magyar internacionális-ták a Nagy Októberi Szocialista Forradalomban című dokumentációs kiadvány. Ebben olvastam Kun Bélának Emlékezés Szamuely Tiborra című, Moszkvában, 1932-ben készített tanulmányát. Ebből idézem:

„Amikor 1907-ben, Győrött az iskola igazgatója egy vörös nyakkendővel tündető tanulót május elsején elvert, Tibor cikket írt a Népszavába az igazgató ellen. Nem egyedül az igazgatón múlt, hogy a tanári testület — tekintettel arra, hogy éppen érettségi előtt álltak — kicsapás helyett Tibort csak szigorú megrovásra ítélté.”

Ugrócsky Mihály

BALLAGÁS

A vasúti szakközépiskolák KISZ-szervezetei közös ballagási ünnepélyt rendeznek Budapesten, a VI. kerület, Rippl Rónai utca 26. szám alatt, a búcsúzó negyedikesek részvételével. A május 6-án sorra kerülő látványos ünnepség este fél 7 órakor kezdődik. A rendezőség szívesen látja az érdeklődőket is.

Egy régi május elseje

lant a remény. Az egyik tikkár bizonyára megsajnálta anyámat, vagy talán meguntla szüntelen siráimát, s állás nélkül fia érdekében bejelentette őt a „minden vasutak és vasutasok nagyrúdnak”, dr. Tormay Géza államtitkárnak. A pantomimjáték jellegű audencia végén anyám kezében ott remegett a névjegy, rajta kézzel írva három szó: „Valamilyen munkán foglalkoztassátok”.

A bűvös névjegy hatására hamarosan értesítést kaptam: „1933. május 1-én, hétfőn, jelentkezzen munkára osztálymérnökségünk Angyalföld állomási szakaszán...”

Munkára? Abban az időben ez a szó mindent, az életet jelentette. Annak viszont, hogy éppen május 1-én kell jelentkezni, számomra még nem volt különösebb jelentősége. Halvány emlékezetemben csak az az egyetlen május elseje élt, amelyre az apám zsenge gyermekként elvitt az István-telki fóműhelybe.

Elérkezett tehát a nagy esemény, amikor a vasútnál jelentkezhettem. Kopott nadrágomat, nyúlt ingemet és fehérbeletes vaszoncipőmet

Tanfolyami főnökség

Régi kívánság volt a miskolci igazgatóság területén, hogy a korszerű követelményeknek megfelelően új tanfolyami főnökséget hozzanak létre, ahol többek között a Diesel-mozdonyok vezetőit is kiképezhetik. A főnökség nemrég háromemeletes, modern épületben megkezdte munkáját. Az első emeleten három, egyenként 40 személyes tanterem van. Berendezése korszerű. Ezen az emeleten kapott helyet egy tanulószoba is. A második emelet lakosztályban a forgalmi-kereskedelmi tanfolyam hallgatói, a harmadik emeletiekben pedig az igazgatóságoktól berendelt menetrányítói, kocsiintézői tisztai továbbképző tanfolyam hallgatói laknak. Összesen 120 hallgatót lehet elhelyezni a négyágas szobákban.

A földszinten orvosi elküldítő és betegszoba biztosítja az egészségügyi ellátást. Az épülethez tartozó műhelyek modern gépekkel vannak felszerelve. A helyiségek tágasak, tiszták, világosak. Itt és a laboratóriumokban képezik ki az 1-es számú Szakközépiskola vasútforgalmi, vasútgépészeti növendékeit.

A technológiai és a villamoslaboratóriumokban a lakatosok, kovácsok, motoroszelelők gyakorlati oktatása történik. Itt szereshetik meg a szakmai ismereteket a 3-as számú VOLAN oktatási intézményének tanulói is.

Anyák napján



Május első vasárnapján mindnyájan nagy-nagy szeretettel és megkülönböztetett tisztelettel köszöntjük az édesanyákat. Kívánjuk nekik, hogy nagyon sok örömet legyen gyermekeikben, és erőben, egészségben, békében teljesítsék anyai hivatásukat.

Kívánságaink mellé ígéretet is teszünk: ígérjük, hogy a magunk módján részt kérünk a szülői felelősség és gondok vállalásából, annak a társadalomnak a tagjaként, amely szüntelenül igyekszik segíteni, könnyíteni helyzetükön.

A klubmozgalomról

A NÉPMŰVELES szerkezetében végbement változás eredményeképpen előtérbe kerültek a kiscsoportos foglalkozások. A szabad idő növekedése mind nagyobb tömegek érdeklődését vonzza magához. Itt szereshetik meg a szakmai ismereteket a 3-as számú VOLAN oktatási intézményének tanulói is.

tók. A befektetés azonban lényegesen csökkenthető a tagok önkéntes, társadalmi munkájával, ami révén a helyiség kiakartatása, csinosítása, barátságosabb tételé megtörténhet és a megtakarított pénz berendezésre, felszerelésre használható fel.

indulni, hogy a klub a hasonló kora, ugyanazon foglalkozású emberek közösségi életét biztosítja, egyben szórakoztatva neveli a dolgozókat. A klubokban biztosítottak az ismeretek bővítésének különböző lehetőségei. Művelődési és szórakozási lehetőségek olyan helyekre való kiterjesztését is, ahol nincs művelődési intézmény. A népművelésre hárul az a feladat, hogy állandóan keresse az a formát, amelyhez nem kell nagy anyagi befektetés, de elősegíti, megoldja a dolgozók művelődési igényeinek kielégítését, szabad idejük hasznos eltöltését, biztosítja kulturál szórakozásukat.

Vasutas dolgozóink között is egészséges törekvés tapasztalható arra, hogy munkahelyükön legalább egy helyiséget kulturális célra hasznosíthassanak. Ennek az igénynek a kielégítését minden szakszervezeti bizottságnak támogatni kell. A helyiség azonban önmagában még nem oldja meg a klubélet lehetőségét. Otthonos berendezésről — az anyagi lehetőségek figyelembe vételével — különböző technikai felszerelésekről — rádió, televízió, magnetofon, stb. — is kell gondoskodni. Természetesen ezek az igények csak fokozatosan elégíthetők ki, a kulturális kiadásokra tervezett összegek célszerű felhasználásával.

MIKÉNT AZONBAN nem jelenti azt, hogy a klubok működtetéséhez nem kell semmilyen anyagi alap és minden befektetés nélkül létrehozha-

A klubok működésének — legyen az bármilyen elnevezésű klub — előfeltétele a megfelelő adottságokkal rendelkező klubvezető és az ő irányításával működő klubvezetőség, klubtanács. Munkájuk alapja a munkaterv legyen, amelyben arányosan elosztva szerepeljenek a kötött és kötetlen foglalkozások, a nevelési, a művelődési segítő, a szórakozási igényt kielégítő tevékenységek. Nem fogadható el klubnak az, amely csak a szórakozási igény kielégítését veszi fel programjába és csak különböző címenek nyújtott tancos szórakozással próbálja tagjait összehozni, összetartani.

munkaruha. Azt már nem is mondtam meg, hogy egyáltalán nincs munkaruham, sőt az az egyetlen öltözékem, ami rajtam van.

— Indíts! — mondta, és beletemetkezett az asztalán levő papírhalmazba.

Es én mentem hazafelé a hosszú úton. Az üres aktatáska úgy húzta a kezemet, mintha a pályatesten látható kövekkel lenne megpakolva. A sétatálcá görbebotnak tűnt.

Otthon aztán előkerült egy rongyos nadrág, egy rövidű sárga ing, egy kétposzt cipő és egy ékeztől megfosztott katonasapka. Aztán rohantam vissza.

— Na látja! — szölt a felvigyázó, és gúnys mosoly bújkált a szemében. — Most már munkásnak nézik. Menjén, és keresse meg a Czákó nevű asztalost. A keze alá dolgozik néhány napig. Utána a Burján csapatban fog alóverni! Az órára 18 fillér. Érti?

Nem értettem, de bólintottam.

Kint szikrázott a májusi napfény. És tavaszi szél fújdogált az újpesti gyárak felől...

NAPJAINKBAN nagyon sokféle klub működik, pontos számuk meghatározhatatlan. Közülük legeredményesebbnek az ifjúsági és a szocialista brigádklubok munkája mondható. Ezeknél jelentkezik leghatározottabban a tervszerűség, a rendszeresség, a két foglalkozás közötti arányosság. E két formánál tapasztalható továbbá a tagság részéről a klub szépitéséért, csinosításáért kifejtett társadalmi munkavállalás. Ifjúsági klubjaink közül három viseli a kítettető kiváló ifjúsági klub címet. A jövőben arra kell törekedni, hogy az eredményesen munkálkodó klubok jó módszereit a többiek is megismerhessék, átvehessék és munkájukban alkalmazhassák.

Gergely József

Tóbiás Béla

Az MT-SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A ZÁHONYIAK KITÜNTETÉSE

nemcsak a gazdasági eredmény elismerését jelképezi

Záhony csomópont és átrakókörzete — a magyar vasúti közlekedés népgazdasági szempontból is legjelentősebb vasúti üzeme — az 1971. évre kitűzött szállítási és termelési célok elérésénél tanúsított kimagasló eredményekért elnyerte a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének vörös vándorzászlaját. A célul kitűzött termelési és szállítási mutatók mindegyikét túlteljesítette a különböző szolgálati ágak több mint ötezer főnyi közössége.

Tervszerűen, gazdaságosan

Igy például a tervezettnél lényegesen kedvezőbben alakult az árutonna-átrakási terv, ami összefügg a termelékenységgel 108,3 százalékos teljesítéssel. Csökkent a széles nyomtávú kocsik tartózkodási ideje — a teljesítés ebben a vonatkozásban 136,6 százalékos —, és tovább növekedett a rakodással képzett irányvonalak száma. Pontosabban indultak mind a teher-, mind a személyszállító vonatok. A mozdonyforduló idő betartását a tervezetthez képest több mint tíz százalékkal javították a záhonyiak, ugyanakkor az egy mozdonyra jutó haszonkilométer teljesítése 113,3 százalékkal alakult. Sokat mond a tervezett üzemeltetési költség 10,6 százalékos csökkentése is.

Az említett adatok kiegészítésül hosszantartóan sorolhatnánk azokat a tényeket is, amelyek azt bizonyítják, hogy a körzet területén levő pályafenntartási szakszolgálat a pályák jó minőségű karbantartására irányuló feladatainál színtelenül kiemelkedő eredményeket ért el, vagy például, hogy a körzet anyagszerkezelési szakszolgálat — a kedvező költséggazdálkodás mellett is — biztosította a folyamatos anyagellátást.

A hagyományos vasúti üzemi feladatokat meghaladó, illetve attól lényegesen eltérő teljesítmények szoros összhangban állnak azzal, hogy a Szovjetunió és Magyarország, ezzel együtt a Szovjetunió és a más országok közötti nemzetközi áruszállítási feladatok évről évre nagyobb követelményeket állítanak a záhonyi vasutasok elé, s a záhonyiak kiemelkedő teljesítményeikkel ki is elégítik ezeket a követelményeket.

Az a bizonyos plusz

Az MT-SZOT vörös vándorzászló odaítélése azonban nem csupán a termelési, gazdasági eredmények elismerését jelképezi. Más szóval: a napszerű teljesítmények eléréséhez, többek között ahhoz, hogy az előző évinél 14 739-cel több széles nyomtávú kocsit rakhasanak át, a jól szervezett gazdasági munka egymaga nem lett volna elegendő.

A magas kitüntetés elnyerésének egyik legfőbb záloga az volt — állapították meg egyöntetűen a körzet gazdasági és politikai vezetői —, hogy a dolgozók munkáját a szovjet vasutasokkal kialakított, elmélyült baráti kapcsolat jellemzi. A határkörzeten már régebben meghonosított együttműködés segítette elő Záhony és a szomszédos Csap szovjet határállomás együttes munkáját, amely nagymértékben hozzájárult ahhoz is, hogy legutóbb a debreceni igazgatóság lett az igazgatóságok közötti verseny első helyezettje.

A magyar határállomás és körzetének vezetői a munka- és üzemszervezés javításával párhuzamosan hathatós intézkedéseket tettek a dolgozók szociális, egészségügyi és kulturális igényeinek kielégítése érdekében is. Ez a másik fontos biztosítékát képezte az MT-SZOT vándorzászló elnyerésének. Az adományozó szervek ugyanis — pártunk politikájának szellemében — azt is vizsgálják, hogy az adott területen miként gondoskodnak az emberekről, akik munkájukkal az eredményeket létrehozják.

Ezzel kapcsolatban is számos adatot sorolhatunk fel. A körzet szolgálati helyein például a baleseti veszélyforrások felszámolására külön tervet dolgoztak ki, és valamennyi dolgozó akcióprogramban határozta meg a baleseti helyzet javítására vonatkozó intézkedéseket. Ennek is szerepe van abban, hogy a körzet területén csonkulásos és halálos baleset nem fordult elő.

Ugyaníde tartozik, hogy a túlórák száma az 1970. évihez viszonyítva 9 százalékkal csökkent. A fizikai munkakörökben 1971. október 1-től bevezették a 14/34 órás munkarendet. Az éjszakai átrakás megszüntetése ellenére: növekedett a nappali átrakási teljesítmény, közben nőtt a dolgozók keresete, és csökkent az egy mozdított mászra jutó fajlagos költség is.

Szocialista módon...

A törzsgárda fokozott megbecsülésével összhangban áll 110 szolgálati lakás felépítése és szétosztása. Ujabbán 300 szolgálati lakás felépítésére vonatkozó tervekkel rendelkezik a záhonyiak. Ezenkívül, mint lapunkban arról rendszeresen beszámoltunk, a szociális és egészségügyi létesítmények építése a korábbi tervek szerint megtörtént. Ezáltal a vasutasok egészségügyi ellátása Szabolcs-Szatmár megye viszonylatában is nagymértékben fejlődött. Záhony ezenkívül félszázados is példát mutat a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatásában, miután a csomópont saját kezdeményezésénél hozott létre olyan üzemszert, ahol kedvező feltételek között biztosítanak munkát az említett dolgozóknak.

A körzet eredményei jól tükrözik a terület 217 szocialista brigádjára, illetve több mint másfél ezer brigádtagjának tevékenységét. Emellett kimagaslóak az újítómozgalmak eredményei is. Az előző évi 9-ről 22-re emelkedett az elfogadott és bevezetett újítások száma, az elért népgazdasági eredmény pedig a korábbi 107 000 forintról 1 millió 131 ezer forintra ugrott. Az újítómozgalmak különösen a vontatási főnökség dolgozói körében hódított tért, amit jól érzékelt, hogy az 1970. évi 1,85-tel szemben tavaly 3,95 javaslat jutott minden száz dolgozóra.

Az üzemi demokrácia érvényesülését példázta ugyanakkor, hogy a dolgozók 70-75 százaléka rendszeresen részt vett a részlegenként — Záhonyban, Eperjeskén, Mándokon, Tornyospálcán — megtartott termelési tanácskozáson, és azokon a dolgozók

15-20 százaléka ugyancsak rendszeresen felszólalt. S egyáltalán nem eredménytelenül. Az intézkedésekről a részlegenként minden esetben beszámoltak a kollektíva előtt.

Helytállnak a fiatalok

Végezetül, bár nem utolsósorban ide kíváncsok még, hogy a körzet vezetői, gazdasági és politikai szervei nagymértékben támaszkodnak a fiatalokra. A fiatalok ugyanakkor tőlük telhetően segítik szolgálati helyük gazdasági és politikai célkitűzéseinek elérését. A fiatal vasutasok közül tavaly százhatalannyolcan neveztek be a kiváló ifjúmunkás, szakmunkás, és a szakma ifjú mestere cím elnyerésére irányuló versenybe. A kiváló ifjú mérnök, illetve technikus címre 27 fiatal szakember pályázott. A KISZ-bizottság szervezésében több alkalommal vettek részt a fiatalok kommunista vasárnapon, vagy kapcsolódottak be az egyes ünnepekre, évfordulóira rendezett külön műszakokba.

Mindez — a korábban elnyert kitüntetésekért folytatott eredményes munkához hasonlóan — érdemessé tette a csomópont és körzete vasutasait a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajának odaítélésére.

K. J.

KETTÓS ÜNNEP SZOMBATHELYEN

a százéves járműjavítóban

Magas elismeréssel, a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajának elnyerésével ünnepelheti fennállásának századik évfordulóját a szombathelyi járműjavító. Bár az immár évszázados múlttal, harcos munkaszervezetű házigazdájával mindenképpen megérdemelt az elismerést ez a 100 éves üzemünk, a kitüntetés korántsem jubileumi ajánlások. Sokkal inkább annak az üzemi kollektívának szól, amely a múlt évben rendkívüli nehézségek közepette helytállt és példamutatóan túlteljesítette előírt feladatait.

A jubileumi verseny sikere

A szombathelyi járműjavító dolgozói valójában nem tettek egyebet, mint igyekeztek munkájukkal is megünnepelni a jubileumot. Szocialista brigádjaik sem akartak mást, mint sikerre vinni a maguk kezdeményezte jubileumi munkaversenyt. S az a tény, hogy mindezekkel a népgazdaság javát is szolgálták, a vasúti üzem eredményeit is gyarapították — természetes velejárója nálunk minden kiváló munkateljesítménynek.

Csak a múlt év közepe óta igazgatója a szombathelyi járműjavító Nagy Lajos elvtárs, de tavalyi, legnehezebb napjaikban már az ő vezetésével dolgozott az üzem kollektívája.

Aki tavaly novemberben azt jósolta volna üzemünknek, hogy munkánkért kitüntetésben részesülünk — mondotta — szánakozó mosolytól többre aligha számíthatott volna dolgozóink részéről. Rendkívüli nehézségekkel küzdöttünk, hiszen a korábbi 14 álláshely helyett csak 83 áll rendelkezésre, ahol a kocsikat javíthat-

EGY ÉV ALATT

50 millió utas a Keletiben

A kiváló eredmények alapja a szolgálati ágak jó együttműködése

Tizenkét év után másodszer nyerte el a Minisztertanács és a SZOT elnökségének vörös vándorzászlaját Budapest-Keleti Vasúti Csomópont. Az eredmények, amelyekkel méltónak bizonyultak erre a kitüntetésre, több mint három-ezer vasutasdolgozó munkáját dicsérik. Kitüntetésük híre nyomán kerestük fel a csomópontot.

16 millióval nagyobb bevétel

Naponta átlagosan 140 ezer utas fordul meg pályaudvarunkon — mondotta Óvári János, Bp. Keleti pályaudvar állomásfőnök-helyettese. — A napi 103 vonatpár fogadása és indítása, a kulturált utazás követelményeinek biztosítása rendkívül nagy feladatokat jelentett az elmúlt évben pályaudvarunk minden dolgozója számára. Tavaly 50 millió utas vette igénybe pályaudvarunkat, s utasforgalmi bevételünk elérte a 229 millió forintot.

A pályaudvar dolgozói által a személyvonatok menetrendszerű indításában elért 96,53 százalékos teljesítmény 1,92 százalékkal haladta meg a báziseredményt. Siker koronázta a nemzetközi vonatok csatlakozási idejének csökkentésére tett erőfeszítéseiket: 19,54 százalékos javulást értek el ebben a vonatkozásban.

A vontatási főnökség a múlt évben fejezte be munkájának átszervezését. Átálltak a villamos- és Diesel-vontatásra,

és régi fűtőházukat jórészt saját erőből tették alkalmassá a korszerű járművek javítására, karbantartására. Gazdaságos mozdonyfelhasználási tervüket 101,8 százalékkal, az üzemeltetési költségek csökkentésére előírt feladataikat pedig 100 százalékkal teljesítették 1971-ben. A fokozott igénybevétel ellenére is növelni tudták korszerű mozdonyaik üzemkészségét.

Tavaly, az első magyar gőzvasút születésének 125. évfordulója alkalmával jubileumi versenymozgalmat bontakozott ki a csomóponton.

Szakszervezeti aktivitásaink az összes szolgálati helyen segítettek a jubileumi verseny szervezését — mondotta Tóth András, a pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára. — Segítségükkel érték el, hogy csomópontunk dolgozóinak 60,3 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalmában.

Ötvenezerrel kevesebb túlóra

A munkaszervezésben elért eredmények nyomán tavaly 50 ezer órával csökkentették a túlórák számát. Különösen fontos eredményként értékelhető, hogy tavalyi 250 óras havi szolgálati idejüket a vontatás utazó személyzeténél, az ideai első negyedévében már 226 órára sikerült csökkenteni.

1971 a Keleti Műszaki Köcsiszolgálati Főnökség számára is nehéz, de eredményes

esztendő volt. Juhász Dezső, a főnökség vezetője így beszélt erről:

— Létszámunk növelésével tavaly sem számolhattunk, így arra kellett törekednünk, hogy műszaki fejlesztéssel, szervezési intézkedésekkel könnyítsük dolgozóink munkáját. Az üzembiztos, balesetmentes közlekedést szolgálta, hogy kocsivizsgálóinkat az érkező vonatok gondos átvizsgálására mozgósítottuk. A kultúrát utazás feltételeinek biztosítását segítette elő, hogy összes mosóvágányunkat vizsgálatokkal láttuk el, és a hozzájuk tartozó Bp. Józsefvárosi vízmelegítő tartályja is elkészült, a szerelvények előfutása bővítettük a gőzfűtési hálózatot.

A forgalommal közösen

A „Tiszta Budapestért” mozgalomba bekapcsolódva, az állomásfőnökséggel közösen dolgozták ki a múlt évben a személykocsik külső tisztítási technológiáját. Így jól szervezett munkával elérték, hogy a gyorsvonati szerelvények hetenként, a távolságiak kéthetenként, a helyiek pedig háromhetenként külső mosásra kerüljenek. Mivel a főnökségnek még nincsen korszerű mosóberendezése, a forgalommal együttműködve naponta küldték át vonatokkal Bp. Nyugati pályaudvarra külső mosásra. A kocsik vegyszeres takarításának feltételeit jórészt „háziilag” készített berendezésekkel teremtették meg, s így a takarítói termelékenységek színvonalát mintegy 20 százalékkal növelték 1971-ben.

— Ezúton is szeretnék köszönetet mondani a vontatási főnökség segítségéért — jegyezte meg Juhász Dezső. — A mozdonyok javítására beszerzett francia kerékszerkezetével sok személykocsink élés, üzemvezetése vált kezelettsé, és rendbehozható. Ezen a gépen a kerékpár kiserelése nélkül javítható az abroncs. Az ilyen javítások gyors elvégzése enyhítette kocsilátási gondjainkat.

A csomópont kislétszámú, de munkája fontosságát tekintve annál jelentősebb főnöksége a Bp. Keleti Villamos Fenntartási Főnökség. Búvárszavattúrók, Diesel-olaj töltő állomások, kisfeszültségű fázisjavító kondenzátorok és más műszaki berendezések javítását és karbantartását az egész vasúthálózatra kiterjedően végzik. A gondjaikra bízott villamos berendezések összértéke meghaladja az 50 millió forintot.

Büszkék a kitüntetésre

A múlt esztendőben 57,2 millió forintot tett ki, csak a nyers költségeket számítva, főnökségünk termelési értéke — mondotta Molnár Péter, a főnökség vezetője. — 19 szocialista brigádunk vállalt 200 ezer forint költségmegtakarítást, amit túlteljesítettek. A 15 tagú lakatos komplex szocialista brigádunk Jakus István vezetésével elnyerte a „MÁV kiváló szocialista brigádja” kitüntetését. A főnökségi törzs Munka, a villanyszerelők Április 4 és a műszeresek Béke szocialista brigádja aranykoszorússá lépett elő.

— Az új kitüntetés szabályok értelmében most öt évre kerül hozzánk a vörös vándorzászló. Büszkék vagyunk erre a magas kitüntetésre, és arra törekszünk, hogy az idén is a következő években elérdendő eredményeinkkel méltóak legyünk a vörös vándorzászló megtartására — mondotta az egész csomópont vezetését tolmácsolva Óvári János.

L. J.

Sok ezer óra társadalmi munka

Termelési feladataink megoldásában rendkívüli aktivitással vettek részt szocialista brigádjaink, akikről a jubileumi munkaversenyünk kezdeményezése is kiindult — állapította meg Boros Zoltán, a szakszervezeti bizottság titkára. — De azt is érdemes megjegyezni, hogy brigádjaink a termelési feladatokon túlmenően jelentős társadalmi munkával segítettek üzemünket. A régi kocsiállomás lebontásánál 25 ezer órával dolgoztak és 300 kocsi termelési elszállításánál működtek közre, hogy a kivitelező vállalat, a VASEP időben megkezdhesse az új csarnok építését.

Az ideai első termelési tanácskozáson a kocsiállomás kezdeményezésére 67 szocialista brigád 700 dolgozóval tett újabb felajánlást háromszázalékos többlettermelésre. Ennek nyomán 70 teherkocsi és egy Diesel-mozdony fővizsgájt végeztek el terven felül az első negyedévében.

Az üzem kollektívája ezúttal negyedévesen érdemelte ki a Minisztertanács és SZOT vörös vándorzászlaját. (Lőrincz)

A MÉLYPONTRÓL INDULTAK

Kiváló vállalat kitüntetésben részesült a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat

— Miként lehetséges, hogy a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat, amely 1970-ben még termelési, műszaki és pénzügyi nehézségekkel küzdött, 1971. évi eredményeiért Kiváló Vállalat kitüntetést kapott? — Ezzel a kérdéssel kezdtük az interjút Végh A. Béla igazgatóval.

Minőségi csere

— A vállalat termelése és gazdálkodása 1972-ben valóban mélyponton állt, az előző évek kiegyensúlyozatlan munkája következtében. Emiatt az üzemekben rossz volt a hangulat, a dolgozók kilátástalannak ítélték a helyzetet. Pedig ekkor tulajdonképpen már megkezdődött a felemelkedés. A kiindulópont 1968. január 1., az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése volt, és az a változás, hogy ezzel egyidejűleg a KPM önállóságot adott a Fatelítőnek: üzemi vállalatát szervezte át. Magam hat hónappal később, 1968. július 1-én kerültem a vállalat élére. A tennivalók tisztázása után a pártszervezettel és a szakszervezettel együtt úgy ítéltük meg a helyzetet: a műszaki-gazdasági vezető gárda felfrissítésére van szükség, hogy a vállalat megfelelően az új követelményeknek, képes legyen rendelkezésének megfelelően dolgozni.

— A vezetésben végrehajtott minőségi csere mellett a szemlélet is megváltozott — folytatta az igazgató. — A korábbi, „terveteljesítés bármilyen” szemléletet a gépek és



A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat dombóvári üzemében autódaru segítségével mozgatják a rönköket, oszlopokat és talpfákat.

(Laczkó Ildikó felvétele)

eszközök célszerűbb kihasználásának, új gépek termelésbe állításának szorgalmazása váltotta fel. Mindez párosult a dolgozók jobb erkölcsi és anyagi megbecsülésével. A szemléletváltás eredményeként örvendetesen javult a légkör az üzemekben. Dombóvárott, Püspökladányban és Tokodon, valamint a budapesti központban is. Megszűnt az elvándorlás, fellendült a termelés. A termelési érték 1970-hez képest 90 millió forinttal emelkedett. Különösen figyelemre méltó, hogy ennek 82,5 százaléka a termelékenység növekedéséből, 17,5 százaléka pedig létszámnövekedésből eredt. A nyereség az 1970. évi 9,6 mil-

lió forinttal szemben 1971-ben 39,4 millió forintba ugrott. Ez azt eredményezte, hogy az idén 15 napi részesedést fizettünk dolgozóinknak. Voltak olyanok is, akik munkában töltött éveik száma és törzsgárdatagságuk szerint ennél is többet, 17–18 napi keresetnek megfelelő részesedést kaptak.

Fejlesztésre 25 millió

Elmondotta a vállalat igazgatója azt is, hogy törekvésekben a legmesszebbmenő megértést és támogatást kapták a közlekedési tárctól és a Vasúti Főosztály vezetésétől. A dolgozók bérszínvonalá-

nak 5,6 százalékos emelését is a tárca vezetésének segítségével valósíthatták meg. Ebben az évben pedig a KPM a rakodás-gépesítés fejlesztésében 10 millió forinttal támogatja a vállalatot.

— Mire fordítják a 10 milliót?

— Ebből az összegből eddig 6 darut, 8 emelőtargoncát szereztünk be. Elértük, hogy ma már dolgozóinknak nem kell vállukon vinni a 80–180 kg súlyú talpfákat, hídgerendákat. Egyébként a korábbi évek két-három millió forint fejlesztési lehetőségeivel szemben az idén 25 millió forint áll rendelkezésünkre. Ebből a nehéz fizikai munka kiküszöbölésére, új gyártási profílok bevezetésére további gépeket szerzünk be. Ez lehetővé teszi üzemünkben a faipari gyártás kiterjesztését. Erre alapoztuk idei árbevételi tervünket is, amelyet a tavalyi 306 millió forinttal szemben 340 millió forintban irányoztunk elő. Ez évi nyereségtervünkbe pedig 45 millió forintot állítottunk be.

— Miben látják a vállalatnál végbement változást, s ennek következtében megindult fejlődés előnyeit, hasznát a dolgozók? — tettük fel a kérdést Kszell Józsefnek, a vállalati szakszervezeti tanács titkárnak.

Hűtőszekrény

a melegedőkben

— Mindenekelőtt abban, hogy az új vezetés lehetővé tette az üzemi demokrácia kiérettetését. A párt- és szakszervezeti tagyűléseken, termelési és műszaki tanácskozásokon nem ritkán maga a vállalat igazgatója, vagy az igazgatóság vezető beosztású dolgozó az előadó. A termelési tanácskozások napirendjét gazdagította, hogy dolgozóink nemcsak az elhangzottakhoz szólhatnak hozzá, hanem a tanácskozás előírásában előterjesztett kérdésekhez is. Jelentős eredmény, hogy mindhárom üzemünkben javult a dolgozók szociális helyzete. A dombóvári üzem új orvosi rendelőt, üzemi konyhát és büfét kapott. Ezenkívül felújították a munkásszálló szobáit, az öltözőt, fürdőt és a kultúrtermet. Hasonló korszerűsítésekre került sor Tokodon. Püspökladányban pedig 3,5 millió forint költséggel új szociális létesítmény épült. Az üzemek melegedőt és az öltözőhelyiségeket villanybojlerrel szerelték fel és hűtőszekrényvel láttuk el — válaszul a kérdéseinkre Kszell József.

Nem kétséges, két év alatt nagy utat tett meg a vállalat. A mélypontonról indultak és ma a legjobbak között vannak.

Szász Ferenc

A SZOLNOKI CSOMÓPONTON

a rekonstrukció sem volt akadálya a kiváló cím elnyerésének

A szolnoki csomópont három szolgálati ágának vezetőivel, Németh Mihály állomásfőnökkel, Fehérvári József vontatási főnökkel, Fűredi István szertárfőnökkel, valamint Szép Ferencsel, az állomás szb-titkárával beszélgettünk. Arra keressük választ, hogy mi a titka annak a rendkívüli teljesítménynek, ami a csomópont évek óta tartó rekonstrukciója miatti nehéz munkakörülmények között is képesessé tette a dolgozókat arra, hogy kiérdemeljék a Kiváló csomópont kitüntetését.

Balesetmentesen

— Titok nincs — kezdi az állomásfőnök —, csak rengeteg, néha emberfeletti munka. Egyetlen vasutasnak sem kell magyarul, mit jelent: állandóan felbontott és frissen lerakott vágányok között dolgozni. Eppen a múlt év közepén, június 2-án kellett átállni a forgalommal az ideiglenesen kialakított személypályaudvarra, frissiben kidolgozott és megtanult technológia szerint, teljesen új vágányhelyzetben, az egyidejű mozgási lehetőségek erős korlátai között. Kisebbségi nehézségekkel, műszaki nehézségekkel, de balesetmentesen sikerült lebonyolítani a forgalmat a legkritikusabb építési szakaszokban is. Voltak olyan időszakok, amikor az állomás vágányhálózatban az egyik munkafázis jóformán még be sem fejeződött, máris megkezdődött az új.

Szerencsére a rendezőpályaudvar ez nem zavarta. Sőt, amikor a személypályaudvaron a szakadatlan bontás-felállítás miatt a vonatok nem tudtak átmenni, a rendezőn bocsátották át őket.

Az állomásnak ilyen körülmények között is sikerült az életem feltételeket túlteljesíteni. A személypályaudvar volt a legnehezebb helyzet-

ben, a 98,5 százalékos menetrendszerűségi követelményt mégis 98,58 százalékra teljesítették. A rendezőpályaudvaron feldolgozott kocsimennyiség 1971-ben az előző évhez képest 28 ezerral emelkedett. A Szolnokról indított elegytonna-mennyiség 1,6 millió tonnával volt nagyobb az 1970. évi mennyiségnél. Ez az állomás teljes havi munkájának felel meg. Eszerint az állomás 13 hónap munkáját végezte el egy év alatt.

A tehervonatok optimális terhelésével 471 vonat indítását takarították meg. Az állomás kocsihasználása is gazdaságos volt, a tavalyelőtti 1503 tonnával szemben 1592 tonna terhelés jutott egy vonatra. A kocsihasználás ilyen javításával 3944 kocsi felhasználását takarították meg. Ezzel az állomás majdnem 19 napi kocsiszükségletét lehet fedezni.

Egyidőben hármas üzem

— A vontatási főnökséget a rekonstrukció nem érintette hátrányosan. Az állomási technológia megváltoztatása révén azonban közvetve annál inkább. Nehézséget okozott az is, hogy a rekonstrukcióval egyidőben kellett átállni a főnökségnek a gőzvontatásról a korszerű járművekkel való üzemre. Ez számos belső tennivalóval járt: a gőzmozdony-lakatosok, szerelők, kazánkovácsok stb. átképzésével, nem is beszélve a gőzmozdony-személyzet átképzéséről Diesel- és villamosmozdonyvezetővé — tájékoztatott Fehérvári József.

Az új állomási technológia azt a követelményt is a vontatási főnökség elé állította, hogy megfelelő számú és minőségű vontatójárművet bocsásson a forgalom rendelkezésére. Sok problémát okozott az is, hogy párhuzamosan hármas üzem, gőz-, Diesel- és villamos vontatást kellett fenntartani. Ilyen körülmények között is az egy gépre ju-

tó száz elegytonna-kilométer teljesítményt 2,5 százalékkal növelték, és ami ennél is lényegesebb, az üzemeltetés önköltségét 6 százalékkal a tervezett alá szorították. Ezekben az eredményekben jelentős része volt a szocialista brigádoknak.

Helyes információkkal

A szertár tíz szolgálati ág anyagellátásáról gondoskodik. Tavaly a fenntartási anyag mellett már fokozottan és rugalmasan kellett alkalmazkodniuk az üzemanyag-készletezéshez is. Helyes információkkal azonban mindig idejében beszereztek a szükséges anyagok jegyzékét és eszközkészletét járuléknélküli növelték az anyagok forgási sebességét. A fenntartási anyagoknál évi viszonylatban 2,5 nappal, az üzemanyagnál 1 nappal növelték a forgási sebességet. A gőzmozdonyokhoz tárolt szén kirakására saját rakodógépet helyeztek üzembe, amely megkíméli a dolgozókat a nehéz fizikai munkától. Egy óra alatt 14,5 tonna szenet mozdítottak meg, ez közvetve csökkentette a kocsiartózkodási időt is. A szertárfőnökség tavalyi jó munkáját mutatja még, hogy felszámoltak 648 ezer forint értékű elfekvő anyagot, ami 32 ezer forint eszközkészletét járuléknélküli felszámítását eredményezte.

Ilyen sokféle, szerteágazó munka közepette meggyűjtötték, hogy az állomáson nem fordult elő megoldatlan szociális probléma. Az öltöző- és mosdókapacitás elegendőnek bizonyult, csupán a rendezőn, a 4-es számú szolgálati helyen hiányzott a nődolgóknak a tisztálkodási lehetőség. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére azonban egy külön épületet, belső leválasztással női mosdót alakítottak ki. A pihenőhelyek is kielégítik az igényeket.

Sz. F.

Az indokolatlan késésre

NINCS MENTSÉG!

Nyílt levél egy dunántúli vasutashoz

KEDVES V. FERENC!

Ön a messzi Dél-Dunántúlon vállalkozott arra, hogy rosszul értelmezett vasutas szolidaritásból védelmébe vegye azokat az újszászi kollégákat, akiket egyik tudósítónk cikke a Magyar Vasutas március 1-i számában bíralt, miután egy személyvonatot azért tartóztattak fel, mert egy szerűen elfelejtették a jelzőt szabadra állítani. Helyteleníti ön azt is, hogy a cikkhez fűzött szerkesztőségi megjegyzésben számonkértük a Szeged Expressz indokolatlan, csaknem félórás megkérdőjelezését.

Ezután hozzánk írott levelében kifejti, hogy önként, a pécsi vasútigazgatóság vasútjainál is előfordulnak hasonló esetek. Kéri azonban, hogy vegyék figyelembe: „nem rossz akaratból késleltetik meg a vonatokat, hanem azért, mert a szolgálatban levő vasutasok fáradtak, miután szabad idejükben különmunkát vállaltak, vagy éppen saját háztáji gazdaságukban dolgoznak. A kevés fizetés erre kényszeríti őket.”

Ön, kedves V. Ferenc, könnyen elintézi a problémát, hiszen azt írja, hogy: „nem baj, hadd késsen a személy-, vagy expresszvonat, csak nagyobb hiba ne történjen. Az utasoknak van idejük, ráérnek a célállomásra gondolkodni, pihenni. Sajnos, sem ők, sem a szerkesztőség, sem a szolgálati felsőbbség nem tudja elképzelni, hogy a nyitvonalai, térközi, állomási személyzet 75–90 százaléka kicsoda felelősségteljes munkát végez. Se szabad szombatjuk, se vasárnapjuk nincs. Ezért jár nekik annyi tisztelet és megbecsülés, amennyit mások megkívnának önmaguknak...”

Nos, ami a tiszteletet és a megbecsülést illeti, ebben az egyben egyetértünk. Hozzáteszünk azonban, hogy a tiszteletre, megbecsülésre csak azok a vasutasok tartanak igényt, akik fejelemzetten dolgoznak, akik a menetrendben meghatározott időpontra biztonságosan a célállomásra juttatják az utasokat. Tulajdonképpen ezt nevezzük „vasutas hivatás”-nak. A hivatásának élő, a vasúti szolgálatot vállaló dolgozó nem mondhatja ki oly könnyedén, mint ahogy ön leírta, hogy „hadd késsen a vonat, az utas ügyis ráér”.

Aki az utazóközönséget ennyire lebecsüli, az nyilvánvalóan vasutas társait sem sokra tartja. Bizonyíték erre többek között az a kijelentése, hogy „nem tudják fent elképzelni, milyen nagy felelősség nyugszik a külszolgálati dolgozók vállán”. Állíthatjuk, hogy az irányítói szakszolgálat, illetve a vezetői apparátus tagjainak túlnyomó többsége, vagy akár csak a bíráló cikk szerzője, valamennyien hosszú éveket, évtizedeket töltöttek el a legnehezebb külszolgálati posztokon. Gyakorlatból tudják, hogy igen is, lehet pontosan, körültekintően, utasítás és menetrend szerint dolgozni. Ugyanezt példázza a sok tíz- és tízezer vasutas helyállása szerte az országban, akik ugyanígy elvetik, elutasítják a „hadd késsen a vonat” ön által megfogalmazott elvét, mint mi.

S elutasítják azt is, hogy a „kevés fizetés” bármiféle mentség lenne a hanyag munkára. Mert igaz, hogy a pénzből sem a vasútnál, sem más vállalatoknál nem adhatnak annyit, amennyi kielégíthetné állandóan növekvő igényeinket, de több pénz, nagyobb anyagi megbecsülés csak a fokozottabb helyállás, a még tökéletesebb munka gyümölcse lehet.

Reméljük, ha mindezt végiggondolja, ön is egyetért velünk, s a saját szolgálati helyén eggyel többen lesznek azok a vasutasok, akik nem állítják meg fölöslegesen a személyszállító vonatokat.

Kovács József

Komáromban

FELÚJÍTOTTÁK SZERZŐDÉSÜKET

a vasutasok és a határőrizeti szervek

A MÁV budapesti és a CSD szolnoki igazgatósága a közelmúltban együttesen határozta meg a komáromi közös határ-

állomáson átmenő vasúti forgalom technológiai idejét, egy-egy vonat átlagos és maximális kapacitását. Az az új menetrend életbelépésével Komárom átmenetben 8 pár nemzetközi gyorsvonat, 7 pár tehervonat és egy nemzetközi (TEEM) expressz-tehervonat közlekedik. Szükség esetén az átmenő tehervonatpárok száma tízre, a TEEM-vonatok száma kettőre növekedhet.

A mind nagyobb forgalom sikeres lebonyolítása érdekében a komáromi magyar vasutasok komplex-brigádszerződést kötöttek a határőrséggel, a vámhatósággal, az állategészségügyi és növényegészségügyi szolgálat dolgozóival. A szerződő felek vállalták, hogy a túlkeltelhető módon elősegítik a technológiai előírások megtartását, a megadott normaidők csökkentését. A vasutasok kötelezték magukat, hogy részt vesznek a határ társadalmi örzésében és a csempészek megakadályozásában.

A szerződést ünnepélyes keretek között, április 22-én írták alá, Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője és Tóth Árpád ezredes, a magyar határőrség kerületi parancsnoka jelenlétében.

Molnár István állomásfőnök

MAGYAROS ELLÁTÁS



Az NSZK-ban jól sikerültek az Utasellátó Vállalat és a DSG nyugatnémet háló- és étkezőkocsi társaság közösen rendezett, március 6-tól 17-ig tartó magyaros hetei. A Sachsenross és a Kommodor elnevezésű gyorsvonatpáron az utasok legnagyobb megelégedésére szolgálták fel a magyar étel- és italkülönlegességeket az Utasellátó dolgozói, az alkalomhoz illő magyaros népviseletben

Az élet célja: hivatás

Látogatóban Szolnokon, egy vasutas házaspárnál

Szolnok, rendezőpályaudvar, 17 óra 20 perc. Közlekedik a váltás. Az V-ös örhegyen Dobos József átmenesztő szaporán jegyezgeti a kocsi számát. Közben feltekint minden ajtónyitásra: nem a felesége érkezett-e, akinek átadja a szolgálatot. Ők már régóta egymást váltják.



— Miért nem egy műszakban dolgoznak? — kérdezem.
— Saját kérésünkre, a gyerekek miatt van ez így — válaszolja. — Lacika, a fiunk tizenhárom éves, s annak idején elhatároztuk Marikával, mármint a feleséggel, hogy amíg a gyerek el nem végzi az általános iskolát, váljaljuk a „különleseknek” ezt a formáját. Jobb, ha mindig otthon van egyikünk...

Örökség a pontosság

Nyílik az ajtó, belép Dobos Józsefné, s megkezdődik a „kettős szolgálat” átadása.
— Lacikának ellenőrizd a házi feladatát. A hűtőszekrényben találd az ételt, melegítsd meg...

A férj vaskos naplót vesz elő, majd különféle jegyzékeket sorakoztat fel az asztalon.

— Vagyazz, a ferenci indulóban élő van. A lőkösi érkezéskor egy hönfutottat ki kell sorozni...

Marika egy-két rövid kérdés után bólintással jelzi, hogy érti a feladatát. Az átadás ezzel meg is történt, de még több mint negyedóra van hátra a szolgálat tényleges kezdetéig, illetve letelétig.

— Mindig ilyen korán érkeznek munkába?

— Igen — válaszol Dobosné. — Nekünk, gyakorlott vasutasoknak tulajdonképpen elég lenne 10–15 perc, még a „kettős szolgálat” átadására, átvételére is, de tudja, mindketten vasutas családból származunk, és már gyermekkorunkban megszoktuk szüleink példáját, hogy a munkát pontosan, nyugodtan és jól felkészülve kell kezdeni. Apám — aki jelenleg is a szolnoki pályafenntartásnál dolgozik — arra tanított engem és az öcsém, hogy a jó vasutasnak nem szabad az utolsó pillanatban belesnie az ajtón. Mire a szolgálat kezdődik, minden idegszálunkkal érzékelni kell a feladatokat.

A házaspár elbúcsúzik egymástól, engem pedig Dobos József a lakásukra invitál.

Három és fél évtized

Szép, modern lakásba érkezünk, közel a Zagyva partjához.

— Hat éve kaptuk ezt a lakást — magyarázza a házigazda. — Nem volt könnyű hozzájutni, de annyiban voltunk másokkal szemben előnyösebb helyzetben, hogy mindketten a törzsgárda tagjai vagyunk.

A falon látható egyik fényképen Dobos Józsefre ismerem. Fiatalember, magas nyakú, vasúti egyenruhában.

— Hány éve szolgál?

— Három és fél évtizede. De már nagyapám, édesapám is vasutas volt, és testvéreim is a MÁV kötelékébe tartoznak. Apám például a járműjavítóban a kocsilakatosok csoportvezetője volt, s 1945-ben üzemi baleset következtében vesztette életét.

A legidősebb bátyám, Feri, mozdonyfelügyelő. Püspök-ladányban, Sanyi öcsém tanár a szolnoki szakmunkásképző intézetben, de a MÁV küldte főiskolára, s azóta is illetmény nélküli szabadságotként tartják nyilván. Éppen a héten panaszolta, hogy még mindig segédítési rangja van... En pedig kocsirendezőként kezdtem a pályafutásomat, de sajnos, tizenkét év múltán meg kellett válni ettől a beosztástól, egészségi állapotom romlása miatt. Higgye el, amikor megtudtam, hogy nem mehetek vissza kocsirendezőnek — szűgyen vagy nem szűgyen? —, sirtam. Szavakban el sem tudom mondani, milyen élvezetes munka volt számomra a kocsi rendezése, gurítása. Ezért nem is tudom megérteni, hogy sokan miért idegenkednek a kocsirendezői beosztástól, ettől a nagyon szép munkakörtől.

Dobos József élete során valóban sokszor állt hadilábon az egészséggel. Hosszú ideig feküdt kórházban, súlyos műtétje is volt, de a szíve mindig a vasútert és a vasutasokért dobogott. Énekig dolgozott a szakszervezeti műhelybizottság termelési felelősként. 1968-ban ismét kórházba került, s akkor — még mielőtt a választás időszaka lejárt volna —, Marika, a feleség vette át a társadalmi munka többségét. Azóta is együtt végzik a reájuk bízott vagy éppen ön-

ként vállalt társadalmi feladatokat.

A példa meggyőző

Miközben elmerültünk a beszélgetésben, arra lettem figyelmes, hogy Lacika mellettünk milyen szépen rajzolgat.

— Milyen pályára adják majd a fiút? — kérdezem az apától.



— Annak idején majd ő dönti el, hogy milyen foglalkozást választ. De ha ezzel kapcsolatban tőlünk kér tanácsot, ösztönit ajánljuk neki, hogy folytassa a családi hagyományt. Az előtte álló példa meggyőző: ha egyszerű emberként élünk is, de boldogok vagyunk, s a mások megbecsülése sem hiányzik. Az életnek ennél fontosabb célja pedig más nem lehet...
Sára Sándor

Amit tesznek, a fiatalokért teszik!

Munkahelyük három megyére terjed ki

Napjainkban gyakran vitattott téma, hogy a KISZ-szervezetek és a szakszervezet területi bizottságai mellett működő ifjúsági bizottságok hogyan segítsék egymást, hogyan vállaljanak részt mind hatékonyabban a vasutas fiatalok nevelésében. Sok szó esik arról is, hogy az érdekvédelemmel hogyan foglalkozzék az ifjúsági szövetség, és mit vállaljon magára a szakszervezet.

Eleven kapcsolat

Szegeden, a területi bizottság mellett működő ifjúsági bizottság vezetője, dr. Lakatos Lajos, nem írósztal mellől akar a kérdésekre válaszolni, ezért megérkezésekor azonnal javasolta, hogy ülünk is-

mét vonatra, és keressük fel a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökséget, s beszéljünk ott a fiatalokkal, pontosabban Tasi Gáborral, a szakszervezeti bizottság ifjúsági felelősével.

— Három megyében van a munkahelyük. Békés, Csongrád és Szolnok megyében — mondta kísérőm. — A dolgozóknak 350 kilométeres vonalszakasza kell figyelniük. Helytállnak a téli fagyban és a forró nyári napsütésben. Még az sem zavarja őket, hogy „nyitott a műhely teteje”.

Természetes, hogy a jól végzett munka a legfontosabb, de bennünket elsősorban az érdekel, hogyan dolgozik az ifjúsági felelős?

— Az irányítást, a feladato-

kat a területi bizottság mellett működő ifjúsági bizottságtól kapjuk — válaszolt Tasi Gábor.

Szegedről könnyű kiutazni Hódmezővásárhelyre, annál nehezebb viszont kapcsolatot tartani a három megyében dolgozó fiatalokkal. Ezzel mindenki egyetért, de itt azt is hozzátesszük, hogy jó szervezéssel mindenre akad megoldás. Sokat segítenek a műhelybizottságok titkárai. A kapcsolattartás a fiatalokkal elsősorban rajtuk keresztül történik.

Érdekvédelem

A KISZ-szervezet, vagy a szakszervezeti bizottság segít-e többet a fiataloknak?

— Nehéz ezt szétválasztani — mondja Tasi Gábor. — Vannak jó KISZ-szervezetek, de csak a nagyobb csomópontokon. A fiatalok többsége a lakóhelyén vesz részt az ifjúsági szervezetek munkájában.

A szabadidő hasznos eltöltéséhez általában a KISZ nyújt hatékonyabb segítséget, míg a tanulásban, a munkahelyi problémák megoldásában és a fiatalok érdekeinek védelmében a szakszervezet ad többet. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a szakszervezet például nem foglalkozik a vasutas fiatalok kulturális és testi nevelésével. Szükség is van erre, mert a pályafenntartásnál még meglehetősen sokan dolgoznak olyanok, akik nem végeztek el az általános iskola nyolc osztályát. Ezeknek a fiataloknak a kulturális érdeklődése megreked a táncnál és a mozinál.

— Mit tartanak munkahelyükön a legfontosabb feladatnak?

— Azt, hogy minél több fiatal számára vonzóvá tegyük a vasutat. Az elmúlt években azt tapasztaltuk, hogy nálunk is sok a „vándormadár”. Sokszor olyan fiatalok hagytak el bennünket, akik jól dolgoztak, hasznos munkásai voltak a vasútnak. Elsősorban azért szertettük meg az ifjúsági versenymozgalmakat — a legnagyobb létszámmal a Kiváló ifjú munkás mozgalmat —, hogy a résztvevőknek a fiatal technikusok, mérnökök bemutatathassák a vasút fejlődését és a fejlesztés további lehetőségeit. Azt, hogy a jelenleg nehéz körülmények között dolgozók is lássanak perspektívát az itteni munkában. Azért is hasznos ez a mozgalom, mert ennek keretében fiataljaink megtanulnak gondolkodni dolgozni. Nemcsak a rájuk háruló feladatokkal végzik el kiválóan, hanem azt is megtanulják: mit, miért csinálnak. Megismerik, hogy egyéni tevékenységük hogyan kapcsolódik a magyar vasút munkájának mechanizmusához.

Beszélgetésünk során szóba kerültek az érdekvédelemmel kapcsolatos feladatok is. Megtudtuk, hogy elsősorban azok kapnak lakást, akik véglegesen eldöntötték, hogy a vasúti szolgálatot választják élethivatásul. Érdekvédelmi munka az is, hogy a szolgálati főnökség, a KISZ- és a szakszervezet arra ösztönzi a fiatalokat, hogy fejlesszék általános műveltségüket és szakmai tudásukat.

Maguk is fiatalok

Az ifjúsági bizottság vezetőitől arról érdeklődtünk: hogyan végzik munkájukat? Mit tesznek annak érdekében, hogy a fiatalok érezzék: számíthatnak vezetőikre, a szakszervezeti aktivistákra.

A válaszokat nem fogalmazták meg előre, nem írták papírra, mégis pontosan kirajzolódtak a kép: amit tesznek — nagyrészt társadalmi munkában — a közösség érdekében teszik. Az a céljuk, hogy a vasútnak ne legyenek munkaerő gondjai. Mindig figyelemmel kísérik a fiatalok igényeit, érdekeit. Elsősorban azért, mert maguk is fiatalok. Szeretik a vasutat és a szolgálati helyükön is lelkiismeretesen helytállnak.

L. Simon Zsuzsa

Köhidi László

Kinek jár 7, illetve 3 százalékos nyugdíjpótlék?

A NAPI SAJTÓ már a múlt év decemberében részletesen ismertette a továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlékról szóló kormányrendeletet. Eszerint továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlék jár annak a dolgozónak, aki öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíj igénybevétele nélkül — legalább egy évet, 365 naptári napot munkaviszonyban töltött.

Az ösztönző nyugdíjpótlék mértéke attól függ, hogy a dolgozó az öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után az 1972. január 1-től munkaviszonyban töltött teljes év alapján, vagy az 1972. január 1-ét megelőző munkaviszonyban töltött időre veszi-e igénybe az ösztönző nyugdíjpótlékot. Továbbá attól is függ a pótlék mértéke, hogy a munkaviszonyban töltött évek alatt a termelésben és a forgalomban, valamint a lakosság ellátásával kapcsolatos fizikai munkakörben, vagy pedig egyéb — fizikailag nem tekinthető — munkakörben dolgozott-e.

Ösztönző nyugdíjpótlékért az öregségi nyugdíj 7 százaléka jár annak, aki az öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíj igénybevétele nélkül — legalább egy évet munkaviszonyban töltött, és 1972. január 1-e után is munkaviszonyban van, és fizikai munkakörben dolgozik.

Az öregségi nyugdíj 3 százaléka az a személy kaphatja ösztönző pótlék címen, aki az öregségi nyugdíjra jogosultságának megszerzése után — a nyugdíj igénybevétele nélkül — legalább egy évet 1972. január 1-ét megelőzően munkaviszonyban töltött, és ez idő alatt fizikai munkakörben dolgozott.

Az egyéb — tehát nem fizikai — munkakörben töltött évek után ösztönző nyugdíjpótlék címen 3, illetve 1 százaléka jár attól függően, hogy 1972. január elseje után vagy az ezt megelőző időben munkaviszonyban töltött teljes évek után veszi-e igénybe a dolgozó.

A MUNKÁBAN töltött idő kiszámításánál: a betegségbiztosítással járó munkaviszonynak, illetve a kisipari szervezetek tagság alapján szerzett szolgálati időnek azt a tartamát kell figyelembe venni, amely alatt a dolgozó munkakörében a munkakörére előírt teljes munkaidőt elérte, és ar-

ra munkabért (munkadíjat) kapott.

A mezőgazdasági (halásznai) termelőszövetkezetben, illetőleg szakszövetkezetben munkaviszonyban, valamint a beosztásuként munkaviszonyban töltött időt az ösztönző nyugdíjpótlékra jogosultság szempontjából figyelembe venni nem lehet.

Előfordulhat, hogy az ösztönző nyugdíjpótlékra jogosító munkaviszonyban töltött idő különböző mértékű pótlék számítására ad alapot. Ezért a kormányrendelet úgy intézkedett, hogy a különböző mértékű, ösztönző nyugdíjpótlékra jogosító idők teljes évet el nem érő részeit egybe kell számítani. (Az egybeszámítás szabályait későbbi lapszámunkban ismeretterjünk.)

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a munkahelyi miniszterrel egyetértésben meghatározta, hogy az ösztönző nyugdíjpótlékra jogosultság szempontjából melyek azok a termelési és a forgalomban, valamint a lakosság ellátásával kapcsolatos fizikai munkakörök, amelyek 7, illetve 3 százalékos mértékű nyugdíjpótlék megállapítására jogosítanak.

Ilyen foglalkozásnak számít:

lakatos; fémmegmunkáló, forgácsoló; egyéb vas-, fém- és gépipari szakmunkás, valamint betanított munkás; asztalos és egyéb faipari foglalkozások; közműves, és egyéb építőipari foglalkozások; járművek vezetői, ezen belül a mozdonyvezető, fűtő, kalauz, hálókocsi-kalauz, vonatkísérő, tervfelügyelő és egyéb közlekedési fizikai foglalkozások; kocsimester, gépkísérő, kocsirendező, sarus; váltókezelő, vasúti őr (pályőr, sorompóőr, téréző, vonatjelző őr stb.); málházó, olmozó, raktári munkás; egyéb közlekedési szakképzett és betanított munkás (lámpakezelő, motorhajtány-és sínautó-vezető stb.); ápoló, védőnő, szülésznő, csecsemő- és gyermekgondozónő, laboráns, orvosi asszisztens, röntgenasszisztens, gyógyászati technikus, egyéb egészségügyi szakképzett dolgozó (egészségőr, fiziko-terápius, gyógytornász, stb.); segédmunkás; rakodó és szállítómunkás, takarító (tartálykocsi, vagonmosó, vágánytisztító stb.).

A félreértések elkerülése végett hangsúlyozzuk, hogy ez a felsorolás egyáltalán nem teljes, ezt csak tájékoztatásnak szántuk.
Dr. Kiss Ferenc

A véradók: életet mentenek

Gyönyörű orgonacsokrok díszítették a szendvicseket, aprósüteménnyel megrakott asztalokat a Szak- és Szerelőipari Főnökség április 19-i véradóvértkapó találkozáján.

Az ünnepség fénypontja: a véradók személyes találkozása az 5 vérükkel meggyógyított betegekkel — szintén a helyi szervezet lelkesedéséről, ügybuzgalmáról tanúskodott.

Kreml Ferenc Vöröskereszt-titkár elmondotta, hogy a főnökség mintegy 300 fős létszámából 47-en adnak vért rendszeresen. Ebből hárman: Kreml Ferenc és Grácsin Zoltán huszonegyszeres, Pásztor Mihály pedig tízszeres, tértmentes donor. A többiek től pedig ugyancsak sokszor, három-husz alkalommal, tértmentesen, illetve anélkül vett vért a Kőbányai Vérelátó Központ.

A X. kerületi alközpont egyike a legjobbaknak: 1971-ben például tizennyolc ízben szállított vért szívbeteghez, amelyekhez — tudnivalón — 30 különböző személy, különböző összetételű, 48 órán belül vett friss vére szükséges.

A találkozóon Parajdi Bertalan igazgató is megjelent, és a legfontosabbakat pénztárlombban részesítette. De eljött Menyhárt Károlyné, a MÁV Építési Géptelep Főnökség Vöröskereszt-titkára is, aki nem csupán azzal büszkédkelhet, hogy titkár és alapító tag egy személyben, de szervezete kiváló munkájáért elnyerte a mintaszervezet címet.

Bensőséges hangulat jellemezte a két donor: Kőszeghy Miklós és Nagy Ferencné, valamint az egészségüket általuk visszanyertek találkozásait. Kőszeghy Miklós 41 éves, és

eddig hat alkalommal adott vért tértmentesen, 103 ízben pedig tértéssel. Még katonakorában „kezdte”, s ma már szinte kötelességének érzi. Arra a kérdésre, hogy nem színi-e meg egészsége a gyakori igénybevételt, határozott nemmel válaszolt.

Balogh Jánosné 69 éves volt tavaly, amikor vesevérzéssel, életveszélyes állapotban kórházba szállították. Az ő egészségét már másodszer köszönheti ismeretlen embernek, ez alkalommal Kőszeghy Miklós. Balogh néni lánya is elköszerte, s most kétfelől négy kéz szorongatja a megmentő kezét.

A vasutasok nagy áldozatra képesek, ha a kötelesség úgy kívánja. Az ország legkülönbözőbb munkahelyein működő, egyre jobban erősödő vöröskeresztes szervezetek azt bizonyítják, hogy ha mások élete megköveteli: vérüket is áldozni képesek.

Kitüntetések hazánk felszabadulásának 27. évfordulója alkalmából

EGY ÉVSZÁZAD, ÖT NEMZEDÉK

Kisszolyvánál meghajolt a zászló...

Hazánk felszabadulásának 27. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismerésül a közlekedés- és postaügyi miniszter

tan., Vas. Főoszt. 3. Általános Igazg. és Jogi Szakoszt.; Vigh Tibor felügy. Vas. Főoszt. 6. Ép. és Pft. Szakoszt.; Wojnárovits Ernő műsz. int., Sátoraljujhely Pft. Főn.

A belügyminiszter — hazánk felszabadulásának 27. évfordulója alkalmából — az objektumok gőrzésénél kifejtett tevékenységük elismerésül a

Miniszteri dícséretben

részesítette: Acs Imre, s. felügy., Békéscsaba; Bátor Sándor ell., MAV Közelem; Bátor József ell., Székesfehérvár J. U.; Debreceni Barnáné, segédmunkás, Miskolc; Tiszai pu.; Dibusz Imre főint., Almászfűtő; Domány József műsz. felügy., Dunajváros Pft. Főn.; Farkas László mérnök főtan., MAV Járműjav. ip., Üzemszerv és Technológiai Iroda; Fekete Lajos főfelügy., Tapolca; Fekete Péter m. felügy. Szentes Ep. Főn.; Galy Zoltán mérnök int. Debrecen Vasútig. IV. Vont. Oszt.; Gelencsér Lászlóné ell., Bp. Angyalföld; Hazafi Márton int. Baja; Hídegy Nagy János szaktechn. főint., Záhony átrakó körzet; Janotai Ferenc főfelügy., Landler Jenő J. U.; Kertész Károly műsz. főint., Pécs Vasútig.; Kiss János m. felügy. Szentes Ep. Főn.; MAV Napközlotthon; Komp István főell., Szombathely J. U.; Kovács István főint., Almászfűtő; Kovács János segédfelügy., Pécs; Krásnyánszki József munkás Bp. Józsefváros Szentárton; Lázár Antal ell., Dombóvár Szentárton; Lipcsai József ell., Nyíregyháza; Makó Sándor munkás, MAV Vill. Felsővez. Ep. Főn.; Márton Dénes ell., Szombathely TBFF; Mezei Géza ell., Vésztő Vont. Főn.; Molnár István műsz. főell., Komárom Vont. Főn.; Novák Ferenc ell., Miskolc TBFF; Oravecz Ferenc műsz. s. felügy., Kistereny Vont. Főn.; Ördög Ilona munkás, Veszprém-külös pu.; Ördög Kálmán műsz. főfelügy. Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.; Popovits Tibor ell., Debrecen TBFF; Répási László ell., Záhony Pft. Főn.; Simon Jenő főell., Szombathely; Steiner János műsz. főfelügy., Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.; Szabó Imre mérnök tan. Szolnok J. U.; Szabó Imre felügy., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Szabó Lajos főell., Debrecen Szentárton; Szalmási György műsz. a. ell. Nyíregyháza Vont. Főn.; Szamosközi István műsz. ell., Szentes Vont. Főn.; Szécsényi Sándor s. felügy., Kiskisújjás Pft. Főn.; Szécsi Béla főfelügy., Szolnok; Szokol János munkás, Bp. Keleti Szentárton; Szűcs Lajos m. int. Miskolc Vasútig. Vasútdzsem. Bizt. oszt.; Tihanyi József m. int. Szolnok J. U.; Tavkózlai Fenn. Pft. Főn.; Tóth Jánosné Vasutasok Szakszerv. Közp. Tönkölty Sándor munkás, Eszaki Osztószertár; Varga József főtan., Bp. Vasútig. III. Forg. oszt.; Vasics Mihály főell., Rákóc; Veres Miklós felügy., Gyöngyös MAV Kiterő U. Bregovits Gyula, főell., Eszaki J. U.

Honvédelmi Érdemem

Kitüntetésben részesítette: Beczeházi István felügy., Vas. Főoszt. 1. Tervgazd., Műsz. Fejl. és Munkaszervezési Szakoszt.; Jávornándor műsz. főtan., Szolnok J. U.; Páldesi János főfelügy., Berente; dr. Dallos Károly főtan., Szombathely Vasútig.; Király László főfelügy., MAV Ugykez. és Gazd. Hiv.; S. Kovács István főtan., Debrecen Vasútig.; Molnár Gábor főtan., Békéscsaba; Perédi Pál főfelügy., Rákostere; Rakk Kálmán főtan., Bp. Déli pu.; Süle Lajos főfelügy., Szombathely Vasútig.; Sziklai János műsz. felügy.; Eszaki J. U.; Tassy Sándor főfelügy., Fűzesabony; Farkas János főfelügy., Vas. Főoszt. 5. Katonai Száll. és Szerv. Szakoszt.; Mátrai Dező főellenőr, Szombathely; Nagy Sándor főfelügy., Cegléd; Tóth István műsz. főfelügy., Szentes Ep. Főn.; Tizenöt évi munka után

Honvédelmi Érdemem

Kitüntetését kapott: Bánki Béláné főfelügy., Vas. Főoszt. 3. Ált. Ig. és Jogi Szakoszt.; Bakó Károly műsz. főtan., Dunakeszi J. U.; Becker Antal igazgató, Vas. Főoszt. 10. Járműjav. Szakoszt.; Bede István műsz. főfelügy., Szeged Vasútig.; Bérés János főint., Zalaegerszeg; Bogárné János főfelügy., Landler Jenő J. U.; Debreczeni Lajos műsz. főfelügy., Eszaki J. U.; Sz. Demeter István műsz. főfelügy., Kiskisújjás Pft. Főn.; Erdélyi János főfelügy., Miskolc; dr. Jármű Tiborné ellenőr, Szeged Vasútig.; Gulyás Lajos felügy., Kál-Kápolna; Kijács József főfelügy., Hatvan; Király Jenő főtan., Kaposvár; Kurtzbacher János főint., Landler Jenő J. U.; Lugosi Sándor főint., Miskolc J. U.; Mikics Róbert mérnök főtan., Szombathely Vasútig.; Molnár Lajos szaktechnikus-főtan., Bp. Vasútig.; Nagy III. Sándor főellenőr, Debrecen J. U.; Ora Jenőné ellenőr, Szombathely J. U.; Ovári Imre főellenőr, Szolnok J. U.; Szamosvári Tivadar felügy., Karcag; Salai Lajos műsz. főfelügy., Miskolc Vasútig.; dr. Barna Lajos főtan., Miskolc Vasútig.; Gócs László főfelügy., Szombathely J. U.; Krizmanits György főfelügy., Szombathely Vasútig.; Marosi Júlia tanácsos, Bp. Vasútig.; Mészáros József főint., Debrecen Vasútig.; Németh Ferenc főellenőr, Szombathely Vasútig.; Tóth József főellenőr, Debrecen Vasútig. Tíz évi munka után

Honvédelmi Érdemem

Kitüntetésben részesült: Béké Károly intéző, Miskolc; Bodor László mérnök tan., Bp. Keleti Vont. Főn.; Ersek János főell., HARGOVÁGY; Ugykez. és Gazd. Hiv.; Haragosi Ferenc főellenőr, Debrecen J. U.; Herkál József főint., Eperjes; Kalló László főfelügy., Miskolc Vasútig.; Konrad István főell., Tatabánya-alsó áll.; Kovács Károly mérnök főint., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Márton András főint., Balassagyarmat; Nagy Lajos ellenőr, Pényeslitke; Németh Ferenc szaktechnikus-főint., Miskolc J. U.; Orsházi Ferenc főint., Pusztaszabolcs; Szabadi László segédell., Kiskunhalas; Szajlai József felügy., Eger; Tornyal István főell., Székesfehérvár J. U.; Tuczai István főfelügy., Szombathely; Váradai József főint., Szeged; Varga Zsigmond felügy., Bp. Nyugati pu.; Bene István főint., Nyíregyháza; Domján József mérnök főint., Vas. Főoszt. 6. Ép. és Pft. Szakoszt.; Futó Ottóné ellenőr, Székesfehérvár J. U.; Gábor Gáborné ellenőr, Debrecen Eszaki Pft. Főn.; Hoffmann Mihály mérnök főint., Szeged Vasútig.; Lengyel Péter m. felügy., Szeged Vasútig.; Pintér Lajos főfelügy., Székesfehérvár. A

Haza Szolgálatáért Érdemem

Arany fokozatát kapták: dr. Bená Antal főtan., Szeged Vasútig.; dr. Pásztor Pál igazgató Miskolc Vasútig. A

Haza Szolgálatáért Érdemem

Ezüst fokozatát kapták: Fehérvári József főfelügy., Bp. Vasútig.; Olasz István főtan., Szeged Vasútig.; Pammer László mérnök főtan., Szombathely Vasútig.; Semjén József felügy., Debrecen Vasútig.; Somodi Kálmán műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. 2. Szem. és Okt. Szakoszt.; Vég László felügy., Hajmáskér. A

Haza Szolgálatáért Érdemem

Bronz fokozatát kapták: Acs Gábor műsz. főfelügy., Debrecen Vasútig.; Borbás István mérnök főint., Bp. Vasútig.

Közbiztonsági Érem

Arany fokozat kitüntetésben részesítette: Balint János felügy., Bp. Ferencvárosi áll.; Kövögy László ellenőr, Bp. Ferencvárosi pu.; Markovics János segédfelügy., Eperjeske áll. A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — a több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként a

Munka Érdemrend ezüst fokozata

Kitüntetésben részesítette: Budai Ferenc műsz. felügy., Vas. Főoszt. Titkárság; Csányi Attila mérnök főtan., Vas. Főoszt. 3. Szakoszt. A

Munka Érdemrend bronz fokozata

Kitüntetés kapták: Fekete József műsz. főfelügy., Hatvan Vont. Főn.; Jávornándor főell., Eszaki J. U.; Kiss Ferenc főell., MAV Szak- és Szerelőp. Főn.; Németh Lajos főfelügy., Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.; Somlai György felügy., Szombathely Pft. Főn. A közlekedés- és postaügyi miniszter

Miniszteri dícséretben

részesítette: Ariti Ferenc főell., Hatvan; Csontos Ferenc főell., MAV Hídegy. Főn.; Horvai Ferenc főfelügy., Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Juhász Péter főtan., Vas. Főoszt. 11. Szakoszt.; Kasz József főfelügy., Vas. Főoszt. 4. Szakoszt.; Koós Ferenc főfelügy., Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Mag Bertalan főell., Szajostépkert; Máté Ignác főfelügy., Kecskemét; Mikus József munkás, MAV Vill. Felsővez. Ep. Főn.; Móritz István főfelügy., Ajka; Nagy József főell., Szombathely J. U.; Somogyi Imre főell., Esztergom—Kenyéremző; Szárz Ferenc főell., Landler Jenő J. U.; Tóth Albert felügy., Mátészalkai Pft. Főn.; Zombori István főell., Nagykiszállás Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MAV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dícséretben

részesítette: Ambrus István főfelügy., Vas. Főoszt. 2. Szakoszt.; Balázs Béla főell., Békéscsaba Vont. Főn.; Barna József műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Bogárné István műsz. főell., Szombathely Vont. Főn.; Borbély Lajos főell., Debrecen; Ferenczi Ferenc főell., Szeged Pft. Főn.; Hegedűs József műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Kovács György ell., Kaposvár; Kovács Imre műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. VBO.; Varga Zsigmond műsz. főell., Bp. Nyugati Kocsiszolg. Főn.; Virágh Gyula főfelügy., Mátravendég—Homokterenyé áll.; Virágh Péter főell., Szeged Pft. Főn.; Németh János felügy., Szombathely J. U.; Pásztor Sándor főell., MAV JÜMTI; Salánki Imre főell., Debrecen; Sándor Ferenc felügy., Ludas; Scheffer József főell., Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Szilasi Konrád műsz. felügy., Dombóvár Vont. Főn.; Török József főell., Bp. Déli pu.

Megy a gőzös

Ahogy a bicskei vonalon 25 kilométeres sebességgel „szaguld” a 275 099 számú gőzmozdony által továbbított szerelvény, bizony, Brumbaer János mozdonyvezetőnek nincs ideje leléni. De nincs is mire. Balkeze a gőzszabályzó karján, fel testével kihajol a nyitott ablakon. Ereszkedik a kőd. A döcögő szaguldásban is nagyon kell vigyáznunk, mert minden pillanatban felkúszhat egy nemkívánatos személy, állat vagy jármű. Nem könnyű a masinista élete, még ezen a vonalon sem. Ezt a 48,1 km távolságú szakaszt csaknem két óra alatt teszi meg a 6-7 kettényeljes kocsiállós szerelvény. Ezek óta beszélnek a Fehérvár—Bicske közötti vonal megszüntetéséről. Fel kellene újítani a pályát, mert nem bírja a súlyosabb vonatokat. Igen, csak 50 millió kellene hozzá. Vagy a másik megoldás? Rendbehozni a kövesutat, az ugyancsak 50 millió kellene. Fogas kérdés, súlyos gond...

Döcög a kis vonat, közben sürrün megáll. Csala megállónál Godány László mozdonyvezető pénz veszt át a sorompóról, majd visszafelé löveti hűvös cigarettát. Itt, a messzi-közélemben még ahhoz sem lehet hozzájutni. A verebi pályán kerényre ad pénzt. Távol a falu, messze innen a világ, és a kis vonat az egyetlen kapcsolat az előkel. Számos megálló a vonalon, ahol még forgalmazta sines. Haldokló vonal? Hosszú utasoknál. Dönteni kellene már, mi lesz a sorsa, hiszen az utasoknak is idegtele megy ez a csigatempó. Repülön Moszkváig



jutunk, amíg a megyeszékhelyről Bicskédig eldöcög ez a rokonzenés kis füstös, amely hat mézsa szénét emészti el az úton. Szabó János fűtő állig győzi etetni. A fejjelést nem lehet megállítani. Mint tudjuk, most már kevesebb ilyen 275-ös döcög az országban. Hibába képes 70 kilométeres sebességre ez a kis fekete doboz, ha a pálya nem bírja az iramot. Brumbaer János tanfolyamra jár, tanulja a Diesel-vezetést. A fűtője? Sajnos, csak négy elemje van, 6 már nem lesz mozdonyvezető...

Balogh József



A csabai portán (Purt Gusztáv felvétele)

II-ből csak egynek sikerült

Hetvenkét esztendő, de akkor még nem is volt a világon, amikor anyai nagypapa, a bárándi születésű Maronyák József pályamunkás megkezdte szolgálatát a nagyváradi — kolozsvári vasútvonalon Királyhágón inenni szakaszán. Csak anyjától tudja, hogy abban az időben — a múlt század dereka táján — a Bihar-érchegységben robbantották a sziklát, bővítették az úrszélvényt, hogy szelesebb kocsik válthassák fel a régi keskenyeket. Sokáig dolgozott Maronyák József a nehéz pályamunkán, kitartóan, szorgalmasan. Végül munkavezető ő lett.

A Maronyák család bárándi hajlékában gyakran megfordult a báránd—sápi vonalszakasz fiatal pályára, Fekete Elek, s csakhamar feleségül vette Maronyák József lányát. A házasságot szapora gyermekalkadás kísérte: 11 gyermek — hat fiú és öt lány — népesítette be a pályáeri kis lakokat Sápón, Perkászon (a hajdani, arad—tövisi vonalon), Borson és többfelé az országon, ahol Fekete Elek szolgálatot teljesített, illetve ahol a gyerekek sorban világra jöttek. Béla volt a negyedik gyerek. Sajátságos módon, egyedül ő lett vasutas a tizenegy közül. Pályamunkás, mint a nagypapa. De már magasabb iskolázottsággal. Apja elvégzettte vele a négy polgári.

Nagyváradon, diákévei idején, az élesei pályamesternél lakott. Cseh András, a pályamester kizemelte magának az ügyes, eszes fiút, s az is-

Krampáccsal a kézben

— Hej, pedig de keserves napok következtek! — emlékezik. — Mert nem volt ám könnyű belleszkedni a „zene-karba” és együtt verni a takust a többiekkel, annak a trágár kis rigmusnak az ütemére, amellyel a kezdő krampáccsal az öreg pályamunkások betanították. A tandíj a verejétközpöppeken kívül öt liter borral is meg kellett fizetni. Ennyitért avatták be a bandatagok a kezdőt a krampáccsal rejtelmeibe... A mai fiataloknak már jóformán sejtlemük sincs a hajdani pályamunka nehézségeiről. Nekik könnyebb, ok már alavérőgéppel dolgoznak...

A fiatalember tíz évig ette a pályamunkások keserves kenyérét. Közben kitört az első világháború. Ennek szele Pusztaszabolcsra sodorta. Ott telepedhetett volna, de inkább visszament Eledsre. Huszonkettőben ismét Pusztaszabolcsra került, de már

— Ha jól utánaszámolok, kezdetől fogva máig, körülbelül huszoneg-harminc szolgáltuk ma is a vasutat — mondja mosolyogva.

A bizalmi példát mutat

Eddig már nyolcszor választották meg munkatársai szakvezetői bizalmi miniszter Serbán István pályamunkást, a Budapest-Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségen.

A jól dolgozó bizalmi az egyik szocialista brigád vezetője. Politikailag jól képzett, széles látókörű ember. A bélyeges eladását a bizalmi mellékes elfoglaltságának tekinteli, s már régebben sikerült elérnie, hogy a csoportjába tartozó szakvezetői tagokhoz ne ő menjen el a bélyegekkel, hanem azok keressék fel őt a fizetés napján. Így több ideje jut az egyéb feladatokra, a munkaverseny szervezésére, a dolgozók tájékoztatására és nevelésére, a szorosán vett társadalmi munkára. Véleményére a munkahely vezetői sokat adnak akkor is, ha kitüntetések, jutalmak odaítélésére kerül sor.

Serbán István magánéletében is példát mutat. Ott gyermekét felelősséggel neveli. A gyerekek szintén büszkék lehetnek édesapjukra.

Rapi József

előmunkásként. Nyilván jó sorsa parancsolta így, mert itt várt rá élete fordulata, házassága Pásztor kocsimester leányával, Máriával. (A menyasszony nagypapja is vasutas, pályamunkás volt). Itt következett be a másik fordulat is: Budapest-Ferencvárosba rendelték pályamestertanfolyamra. 1926-ban Tápiószőlő—Tápiószőlő szakaszkezelő pályamesterevé neveztek ki. Azután Szajol, majd a második világháború idején Munkács, Nagyszőlős, később Mosonmagyaróvár, utána Öttevény következett.

A háború zajának elültével, amikor a romokban heverő vasúti hidak helyreállítása az elsőrendű feladatok közé tartozott, Fekete Béla átlépett a hídszokhoz. Ott számado pályamester, majd a mozgóhidjavítószervelet pályamestere lett.

Amíg idáig érkezett, nyolc gyermekük — négy fiú és négy leány — született. A vasutas-hagyományokat eleinte a lányok vitték tovább. Mária távirás, Piroška forgalmazta lett. Sándor, a legfiatalabb, aki most 20 éves, régi vágya szerint mozdonyvezetőnek készült a Keleti Vontatási Főnökségen. Régebben a gőzmozdony volt az álma, s most rövidesen — villamosmozdony vezetésebből vizsgázik.

„Ha jól számolom...”

Fekete Béla a Hídegyi Főnökségtől ment nyugdíjba, 1960 őszén, 60 esztendő korában. Hídegyi szolgálata alatt 92 hid és átérés építésében vett részt, ebből 42-nek az építését vezetői poszton irányította. Kétszer kapott kiváló dolgozó kitüntetést, nyugalomba való vonulását pedig a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki, negyvennégy és fél évi eredményes munkájáért.

A most 72 éves Fekete Béla öt gyermeke, oldalági rokonain kívül számos unoka veszi körül. Közülük Vámos Béla Diesel-lakatos az Eszaki járműjavítóban. Hat dedunoka is biztosítka, hogy az ötödik nemzedékből szintén jut majd utánpótlás a vasútnak. A 17 éves Szőke Gábor ugyancsak vasutasnak készült: a vasútgépezeti szakközépiskola tanulója. Négy vasutas sógor, egy vasutas vő (akinek apja szintén MAV-alkalmazott) tartozik még szorosán a „törzshöz”, de közülük is több vasutas akad az atyafiságban. Anyian, hogy pontos számukat ma már nem is tudja Fekete Béla.

— Ha jól utánaszámolok, kezdetől fogva máig, körülbelül huszoneg-harminc szolgáltuk ma is a vasutat — mondja mosolyogva.

A legnagyobb élmény

Befejezésül azt kérdezzük Fekete Bélától, hogy hosszú változatos pályafutása alatt mi volt a legmaradandóbb élménye, amire szívesen emlékszik vissza. Elgondolkodva feleli:

— Harminc esztendeje történt. A szovjet küldöttség Magyarországra hozta az 1848—49-es szabadságharc hadilobogóját, cserébe magyar kommunista foglyokért... Akkor ügyeletes pályamesterként biztosítottam 60 emberemmel a szovjet szerelvény átkelését a határon. Többek között az volt a feladat, hogy Kisszolyvánál a címeres magyar zászlóval fogadjam a szovjet küldöttség vonatát. Amikor a szerelvény az áthaladási ponthoz ért, a kiadott rendelkezés ellenére: tisztelgéskeppen megbillenttem a zászlót. Akkor még nem is tudtam, hogy milyen nagy jelentőségű történelmi esemény tanúja voltam. Most már tudom. S büszke leszek rá mindig, amíg élek, hogy kezemben méltóképpen meghajolt a zászló hazánk későbbi felszabadító előtti...

(szász)

MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. MÁJUS 18.

NAPIRENDEN

az újtómozgalom és a felnőttoktatás

Tudósítás az elnökség május 5-i üléséről

A szakszervezet elnöksége május 5-i ülésén az újtómozgalomról és a felnőtt oktatásról szóló jelentést tárgyalta.

Örvendetes, hogy az 1968-ban történt nagymérvű visszaesés, majd stagnálás után 1971-ben mind a beadott újtások száma, mind a realizált gazdasági eredmény egyaránt számottevő. A benyújtott újtások száma az előző évi 4529-cel szemben 4911 volt. A kimutatható megtakarítás 37,8 millióról 61,9 millió forintra emelkedett.

A növekedés elsősorban a műszaki jellegű szolgálati helyekre jellemző. A javaslatok kétharmadát szocialista brigádok nyújtották be. Elsősorban a beruházási jellegű újtásokból származott jelentős megtakarítás. Az újtási kedvet fokozta a hátrulékos javaslatok számának és az elbírálási időnek a csökkentése.

A gazdasági vezetők a szakszervezeti szervekkel együtt-

működve fokozták a mozgalom propagandáját. A javaslatok elbírálása általában a szabályzatban megszabott 60 napon belül megtörténik.

Kifogásolta viszont az elnökség, hogy nagyon csekély az üzemszervezési jellegű javaslatok száma. Ezen a területen pedig szinte kimeríthetetlenek a tartalékok, amelynek szolgálatába kell állítani az újtómozgalmat is.

Az elnökség állásfoglalása szerint a mozgalomra vonatkozó határozatok és alapelvek helyesek, s azokat továbbra is alkalmazni kell. Elismerését fejezte ki a szegedi és a pécsi igazgatóság vezetőinek és a két területi bizottságnak a mozgalom eredményességét segítő kezdeményezésükért.

Felkérte a MÁV vezérigazgatóját az alábbi intézkedések megtételére:

— az újtók alkotó kedvének kibontakozását a kormányrendelet és a Vasúti Újtási Szabályzat szellemében történő

elbírálással, az újtókkal való rendszeres tanácskozással, megfelelő ügyrend kidolgozásával és anyagi ösztönzőkkel segítse.

— a szocialista munkaversenyről szóló új kormányhatározat vasúti végrehajtási utasításának kidolgozásánál fokozottan vegyék figyelembe az újtómozgalom szervezését.

— a pénzügyi szervek az újtási díjak kifizetésekor fektessenek fel nyilvántartást a szakszolgálatok által készített és az általuk jóváhagyott megtakarítás összegéről.

— a gazdaságosabb munkálatás elősegítése érdekében a feladattervek széles körű tudatosításáról, pályázatok meghirdetéséről a hazai és a szocialista országok között tapasztalatcsereket megszervezéséről gondoskodjanak.

— igazgatói értekezleten értékeljék a mozgalom helyzetét.

(Folytatás a 2. oldalon)

ÁTADÁS DEBRECENBEN

Újabb, korszerű rendelőintézet a dolgozók egészségének szolgálatában

A különvonat — amelyiken dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára azért utazott Záhonyba, hogy átadják a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját — körülbelül másfél órát tartózkodott Debrecenben. Az említett vezetők ugyanis ezen a napon adták át a város és környéke vasutas dolgozóinak az újonnan épített MÁV Rendelőintézetet.

Miután a vendégek a pályaudvarról megérkeztek a korszerű egészségügyi létesítmény földszinti előcsarnokába, Szegedi Nándor, a debreceni vasútiigazgatóság vezetője jelentést tett dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának.

Az igazgató elmondotta, hogy a 23 millió forintos beruházáshoz a Vasutasok Szakszervezete tízmillió forinttal járult hozzá, s ennek egy részét a dolgozók fél százalékos önkéntes támogatási alapjából biztosították. Az építkezéshez felhasználták a városi tanács végrehajtó bizottsága által rendelkezésre bocsátott kétmillió forintot is. Az intézményt az ÉVM Középpöstertervező Vállalat tervezte. A beruházási munkálatok fő kivitelezője a Hajdú-Bihar megyei Állami Építőipari Vállalat volt, ezenkívül részt vett a kivitelezésben a Röntgen- és Kórháztechnikai Vállalat, a Hajdómű és Felvonógár, a debreceni Csatorna- és Vízmű Vállalat, a TIGAZ, a helyi Postaigazgatóság, valamint a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség. Az orvosi műszerek beszerzését — az igazgatóság rendelkezése alapján — a Vasúti egészségügyi Igazgatóság bonyolította le. A munkaterület átadása 1969. április 16-án történt meg, s ettől kezdve az éntkezés mindvégig tervszerűen haladt.

Az új intézmény összehasonlíthatatlanul nagyobb feladatokra képes, mint a régi — hangsúlyozta Szegedi Nándor, ugyanakkor kifejtette azt is, hogy az 1955. óta működő, de már szanalásra ítélt rendelői szakorvosai — a mostoha körülmények ellenére — évenként 230—250 ezer beteget láttak el. Ezért közösen a köznevelési és egészségügyi dolgozókat. Az új rendelőintézetben ugyanennyi beteg ellátása, gyógyítása zsúfoltság nélkül, kulturáltabb körülmények között történhet. Az épületben helyezték el a MÁV Területi Egységügyi Központot is, s az utcáról külön bejáraton át lehet bejutni a csecsemő- és gyermekgyógyászati rendelőbe.

A jelentés után dr. Tari Endre, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezető főorvosa jelképesen átvette a létesítményt, majd dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes — mielőtt az épület lépcsőházában kifeszített szalagot átvágta — köszönetét fejezte ki azoknak, akik munkájukkal létrehozták a MÁV Rendelőintézetet. Beszédében figyelmeztetett az orvosok, egészségügyi dolgozók felelősségére, mert — mint mondotta — nem könnyebb az intézet működéséhez nélkülözhetetlen, kifogástalanul jó szellemet biztosítani, mint egy ilyen korszerű intézményt felépíteni. A garancia azonban megvan: Debrecenben is nagytudású, a hi-
vatásuknak élő orvosokkal rendelkezünk, élükön az intézet vezetőjévé kinevezeti dr. Szabó Emil főorvossal.

Az épület megtekintése közben a miniszterhelyettes külön is megjegyezte: — Örülök, hogy a látottakkal az építési és az orvosegészségügyi

szakemberek is meg vannak elégedve.

A háromemeletes épület első emeletén működik a rendelőintézet laboratóriuma, a röntgen és a sebészeti osztály, valamint az orthopédia, összesen tíz orvossal. A második emeleten található a fizikoterápia, az urológia, bel-, ideg-, nő- és bőrgyógyászat, valamint a fogászat, vagyis ezen az emeleten 13 orvos áll a dolgozók rendelkezésére.

A legfelső szinten vannak a MÁV Területi Egységügyi Központ és az igazgatás irodái, továbbá a fektető, a személynzeti tálaló, étkező és fürdőhelyiségek. Az UNIVAZ szerkezetű épület belső kiképzése lényegében megegyezik a Miskolcon üzemelő vasúti rendelőintézetével.

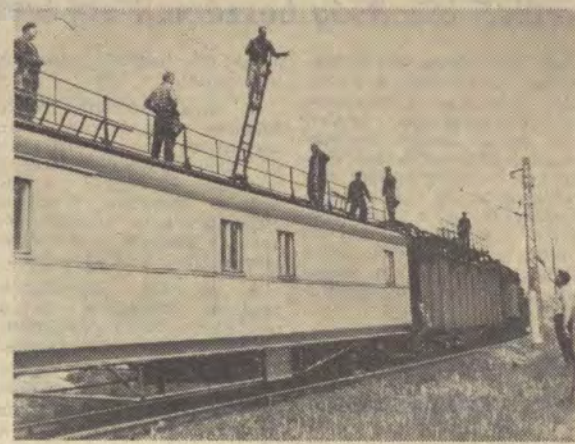
Kovács József



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes átvágja a szalagot. Mögötte Szabó Antal főtitkár. A kép bal oldalán: dr. Szabó Emil, az új rendelőintézet élére kinevezett főorvos (Laczkó Ildikó felvétele)

MÁJUS 15-re

befejeződött a villamosítás Komárom és Komarno között



A Komárom és Komarno közötti vonal villamosításának utolsó óráiban készült ez a felvétel. A villamosított vonalszakaszon május 15-én megkezdődtek az üzemi próbák

(Tenta György felvétele)

Korábban már hírt adtunk arról, hogy ebben az évben megkezdődött a Rákos—Új-szász—Szolnok közötti vonal villamosítása. A felsővezeték-szerelőknek az év végéig a Rákos—Nagykátá közötti szakasz kell villamosítaniuk. Ezenkívül a Komárom—Komarno határármenet, valamint a Budapest—Ferenfváros és Budapest—Soroksári út állomás közötti szakasz villamosítása is szerepel a tervben.

A magyar—csehszlovák állandó közlekedési albizottság a Komárom MÁV és a Komarno CSD határmenti vonalszakasz villamosítását még 1969-ben elhatározta. Ezt követően a két vasút megegyezett abban, hogy 1972-ben közösen végzik el a munkát, és pedig a Magyar Államvasutak Komárom állomástól kiindulva a Duna-híd csehszlovákiai végéig, onnan pedig a

Csehszlovák Vasutak építették meg a felsővezetékét és a tápvezetékét. A kivitelezési munkát mindkét oldalon a szobi fővonal villamosításában is részt vett csehszlovák Elektrizace Zeleznic Praha cég végezte.

A felsővezeték építésével együtt sor került a villamos üzem előfeltételét képező távközlési — távbeszélő-, távgépíró-, diszpécser-, járőrtelefon-összeköttetések stb. —, továbbá tervilágítási és villamosenergia-ellátási munkák elvégzésére is.

A magyar és a csehszlovák kivitelezők, valamint a két szomszédos vasútiigazgatóság együttműködésének eredményeként, május 15-re befejezték a villamosítást. Az új menetrend életbelépésétől, május 28-tól, már ezen a szakaszon is villamos mozdonyok váltják fel a gőzösöket.

Ki mit tud?

A budapesti igazgatóság az idén is megrendezi a forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozók szakmai vetélkedőjét. A 12 szolgálati helyen, illetve csomóponton sorra kerülő selejtezők május 4-én már meg is kezdődtek Budapest-Ferenfvárosban. A különböző kategóriákban összesen 75 versenyző közül első helyezést ért el Veszéloczki László, Lajosmizse állomás forgalmi szolgálattevője, továbbá Dömsödi Pál kocsivizsgáló, Győri II. Sándor kocsirendező, Hamar József vonatkísérő és Bóba József pályafenntartási dolgozó. (Ez utóbbiak valamennyien ferenfvárosiak.)

A selejtezők július 21-én zárulnak, s a negyeddöntőket szeptemberben bonyolítják le. Október az elődöntők hónapja lesz, a döntő időpontja pedig november 4-e.

Az idei Ki mit tud? vetélkedőre mintegy ezer vasutas nevezett a budapesti igazgatóság területéről.

Tiszta vasútért!

A ferenfvárosi pályafenntartási főnökség X-es magasépítési szakaszának dolgozói a Tiszta Budapestért mozgalom keretében kiadták a Tiszta vasútért jelszót. Ez a munkahely korábban már kiérdemelte a szocialista pályamesteri szakasz címet, s ehhez méltó az itt dolgozó vasutasok újabb felajánlásának teljesítése is.

Május elsejére — még az ünnepi forgalom megkezdése előtt és a tervszerűen ütemezett munkájukon kívül — elvégezték Pesterzsébet, a kunglitzói vasútvonal legelhanyagoltabb, de legforgalmasabb megállóhelyének csinosítását. Teljesen új köntösbe öltöztették a felvételi épületet, s rendezték a környékét is. Főként a kömvészek, festők és mászók szocialista brigádja végzett kiemelkedő munkát.

KEDVEZŐEN ALAKUL

a magyar és jugoszláv vasutak együttműködése

Dr. Mészáros Károly hivatalos látogatást tett Belgrádban

A Jugoszláv Szövetségi Vasutak vezérigazgatójának meghívására dr. Mészáros Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója 4 napos hivatalos látogatást tett Jugoszláviában.

A jugoszláv és a magyar vasút vezetője a két ország vasúti közlekedésének eddigi jó kapcsolatát erősítette tárgyalásai során és megbeszélte a Gyékényes közös határállomás megnyitásával kapcsolatos kérdéseket. A miniszterhelyettes jugoszláviai tartózkodása során

fogadta Blagoj Popov, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság közlekedés- és hírközlési szövetségi minisztere.

A miniszterhelyettes így nyilatkozott újtjáról lapunk munkatársának:

— A MÁV és a JZ vezérigazgatói a múlt évben kétszer találkoztak már hivatalos megbeszéléseken. A jegyzőkönyvek arról tanúskodnak, hogy eredményesek voltak a tárgyalások. Közvetlen légkör alakult ki, amely lehetővé tette, hogy a két vasút aktuális kérdéseit személyesen meg-

tárgyalják és az egyre növekvő személy- és áruszállítások meggyorsítása érdekében döntéseket hozzanak.

Sikerült előbbre vinni a magyar—jugoszláv közös határállomások létesítése ügyét, amelynek első lépéseként júniusban a magyar oldalon Gyékényes, mint közös határállomás kezd meg működését. Ez megkönnyíti és kényelmesebbé teszi az utasok számára az útlevel- és vámvizsgálat lebonyolítását, meggyorsítja a személyszállító vonatok közlekedését.

A következő lépés Subotica közös határállomására történő kiépítése lesz, amely a Budapest—Belgrád közötti vasúti összeköttetést teszi gyorsabbá és kényelmesebbé.

Tárgyalások folynak egy harmadik közös határállomás kialakításáról is, ez Murakeresztúr MÁV-állomás lesz. Ahhoz, hogy ez megvalósulhasson, ez év áprilisában a két fél megbízottjai Zágrábban megállapodást kötöttek a murakeresztúri Mura-híd közös erővel történő helyreállítására.

A két ország vasutasai mindent elkövetnek, hogy biztosítsák, elsősorban a megnőtt tranzitforgalom lebonyolítását. Nagy figyelmet fordítunk mindkét résztől a szovjet—jugoszláv viszonylatban jelentkező áruszállításokra. A most aláírt vasúti okmányok a közös határállomások létesítéséről fontos lépést jelentenek a két ország barátságának még szorosabbra fűzésével a két nép közötti jó kapcsolatok erősítésében — fejezte be nyilatkozatát dr. Mészáros Károly.

HETVENEZER DOLGOZÓ KÉPVISELETÉBEN

A budapesti területi bizottság beszámolt egyéves munkájáról

A budapesti területi bizottság — a SZOT Elnökségének határozata alapján — április 20-án számolt be a választás óta eltelt egy esztendő munkájáról.

A beszámoló jelentést Rékasi István, a területi bizottság titkára ismertette. Bevezetőben kiemelte, hogy a szakszervezetek munkájához a párt olyan politikai alapot, olyan kedvező feltételeket teremtett, amelynek hatása

mind mélyebben és sokoldalúbban jelentkezik. A dolgozók fokozott elvárása, a szocializmus magasabb szintre való építése újszerű munkastílust, hatékonyabb tevékenységet, a kollektív vezetés erősítését, a tagság aktívabb bevonását igényli a szakszervezeti munkában. A területi bizottság ezek szem előtt tartásával munkálkodott a vonatkozó határozatok megvalósításán.

Javult a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek kapcsolata

A beszámoló kitért azokra az intézkedésekre és módszerekre, amelyekkel a szakszervezetek XXII. és a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának határozatait ismertették a tagság és az aktivisták körében. Szólt a jog- és hatáskörrel járó felelősség növekedéséről, a jogkörök gyakorlásának pozitív és negatív hatásáról. A számadás időszakában a szakszervezeti és pártiszervek kapcsolata tovább fejlődött. Javulás tapasztalható a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek, tisztségviselők együttműködésében is.

A területi bizottság különös gondot fordított a választásokat követően a tisztségviselők képzésére. Egy év alatt 1361 választott funkcionárius vett részt tanfolyamokon. Az alapszervezetek szervezésében 6177 bizalmiból 4089, a 3988 műhelybizottsági tagból 2637 részesült oktatásban.

Fontos feladatuknak tekintették a nők és az ifjúság érdekében hozott határozatok végrehajtásának segítését. A nőpolitikai határozatról szólva a beszámoló olyan megállapítást tett, hogy a végrehajtásnak csupán a kezdetét tartunk. A határozat jó fogadtatása ellenére még nem

ritkán találkozunk téves értelmezéssel. Az egyenlő munkáért egyenlő bért elvnek érvényrejuttatásában feltételül érezhető az előbbre lépés. A szakszervezeti bizottságok mindinkább össz-szakszervezeti feladatokat kezelik az ifjúsággal való foglalkozást. Javult az együttműködésük a KISZ-szervezetekkel.

Az internacionálisizmus elmélyítése érdekében a területi bizottság az igazgatósággal és az Országos Béketanácssal közösen több akciót szervezett. Sikeres volt a Takarót Vietnamban akció is.

A szakszervezet termelést segítő tevékenységét részletekben elemezte a beszámoló. A budapesti igazgatóság 1971. évi feladatait teljesítette. Az áruszállítás volumenének növekedése arányában azonban nem növekedett az igazgatóság bevétele, mert a ráfordítási költségek az üzem- és munkaszervezeti problémákból adódóan lényegesen a tervezett felett alakultak. Az öt járműjavító a nagy létszámban hiány ellenére túlteljesítette termelési feladatát. De igen sok volt a túlóra, ami az üzemi költségekre kedvezőtlenül hatott, és a dolgozók sem fogadták szívesen.

munkaerő helyből történő biztosítását.

A munkaerőhiány miatt 1971-ben nem sikerült a szabadságolási tervet biztosítani. Ennek ellenére a területi bizottság úgy foglalt állást, hogy a szabadság pénzbeni megváltása nem rendszeresíthető, a dolgozók szabadságát természetben kell biztosítani.

A szociális beruházási program értékelése során a területi bizottság megállapította, hogy az előrehaladás ellenére egyes szolgálati helyeken igen súlyosak a gondok. Sok helyen még a minimális ellátottság sem biztosított. A helyzet javítása érdekében egyaránt kérésrel fordultak a szakszervezet elnökségéhez és a MÁV vezérigazgatójához. Emellett valamennyi szakszervezeti bizottság figyelmét felhívták, hogy kísérjék figyelemmel a megkezdett beruházások határidőre történő befejezését, fordítsanak nagyobb gondot a szociális létesítmények állagmegővására.

450 lakás épül Budapesten

A beszámolási időszakban javult a szolgálati helyek munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenysége. Arányokat vet azonban az eredményekre, hogy a súlyos balesetek tekintetében rosszabbodott a helyzet. A területi bizottság felhívta az igazgatóság vezetőjének figyelmét a balesetekkel kapcsolatos felelősségrevonás fokozottabb alkalmazására mindazokkal szemben, akik nem következetesen a balesetek okainak felszámolásában. Kitért a beszámoló azokra az intézkedésekre, amelyeket az egyéb szociális

létesítmények fenntartása, be- rendezések pótlása érdekében az igazgatóság foganatosított. Közölte, hogy a budapesti vasutas dolgozók lakásgondjainak enyhítésére, a szakszervezet kezdeményezésére 450 lakás épül a közeljövőben.

A területi bizottság értékelése szerint a dolgozók egészségügyi ellátása javításra szorul. Az orvosi rendelők több helyen nem megfelelőek, az orvosi vizsgálatok feltételei nem mindenütt biztosítottak. Kitért azokra az intézkedésekre, amelyek egészségügyi és egyéb szociális téren, így például az üdültetést illetően javulást eredményeztek.

A szakszervezeti mozgalom fontos feladata a dolgozók szocialista tudatának fejlesztése, műveltségi színvonalának emelése. Ezt szolgálta az az agitáció, melynek eredményeként 661 politikai iskola működött 14 ezer részvevővel. Eredményeket mutathat fel a területi bizottság a műveltségi propagandában, a klubélet javításában, a művelődési intézmények műsorpolitikájában. Nem kielégítő viszont a helyzet a felnőttoktatásban.

A sport- és testnevelés némi előrehaladásának ismertetése után a szervezők kérdéseit elemezte a beszámoló. A gazdasági tevékenységről, a számszámoló bizottság jelentése adott átfogó értékelést.

A területi bizottság beszámoló értékelésén részt vett és felszólalt Gulyás János, a vasutaszakszervezet titkára, Tóth János, a budapesti igazgatóság vezetője, Jellinek Kálmán, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára, a Szolnok és a Pest megyei szakszervezetek megyei tanácsának képviselői.

Aláírták a kollektív szerződés függelékét



A kollektív szerződés függelékének aláírói: dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára (Laczko Ildikó felvétele)

Lapunk május 1-i számában már beszámoltunk arról, hogy a szakszervezet elnöksége április 14-én elfogadta a kollektív szerződés módosítását tartalmazó függelékét és székfőnökében sor került az aláírásra.

Eredményes munkát, jó tanácskozást!

Már csak alig néhány nap választ el bennünket a szocialista brigádszervezők IV. országos tanácskozásának időpontjától. A jelekből ítélve azonban azt mondhatjuk, hogy a közvélemény figyelembe nem

csak ezekben a napokban fordult élelme kérdéssel a brigádszervezők felé, hanem már korábban is a hazai belpolitikai események közepontjában álltak a mozgalom eredményei, gondoljai.

Eredmények és gondok...

Ezekből is, azokból is jócskán akad a szocialista brigádszervezők múltjában. Az összesre jó dolog, hogy a szocialista brigádszervezők szó hallatára mindjárt csupa nagyszerű tettek sokasága, kiváló emberi tettek ezernyi megnyilvánulása jut eszünkbe. De semmivel sem rosszabb jel számunkra, hogy az elért eredmények emlegetésekor, számbavételek mindig szóba kerülnek a gondok, a mozgalom fejlődését akadályozó hibák is.

Ez tulajdonképpen a mozgalom fellegéből fakad. A mindig jobbra, tökéletesebbre vágyó ember sajátosságából.

Tíz esztendővel ezelőtt ugyanez a sajátos tulajdonság ösztökölte a mozgalom brigádszervezőit az első országos tanácskozás megtartására, és most ugyancsak az a szándék vezérli az ország minden részéből összegyűjtött ezer küldöttest, hogy az eredmények felmérése közben a hibákra, gondokra is kiderüljenek a rámutatások, és megszüntetésükhöz, illetve megoldásukhoz mindannyiunk segítségét kéri. Mert tovább kell lépni, előre...

A május 26-27-én sorra kerülő tanácskozás küldöttel 106 818 brigád egymillió 190 ezer tagját képviselik, s ennek a szám szerint is hatalmas tömegnek a kétharmad része már birtokosa a szocialista brigád címe. A küldöttek között ott lesznek természetesen a vasút területén dolgozó brigádok képviselői is: 87 küldött, ezenkívül hét meghívott.

Figyelemmel kísérjük munkájukat, s készek vagyunk arra is, hogy a megbízatás teljesítése után a tanácskozás útmutatásai szerint támogassuk a mozgalom legjobbait céljaink elérésében. Meggyőződésünk, hogy ezt a vasút valamennyi vezetője, párt- és szakszervezeti aktivistája, tisztségviselője, KISZ-szervezete, brigádgátja nevében jelenthetjük ki. S velük együtt kívánunk jó tanácskozást, újabb és újabb eredményeket.

Növelni kell a munkaszervezés hatékonyságát

A fentiek is alátámasztják, hogy az MSZMP Központi Bizottsága 1971. december 1-i határozatának megfelelően tovább kell javítani az üzem- és munkaszervezés hatékonyságát. Ebből a szakszervezeti szerveknek is ki kell venni a részüket minden szinten. El kell érni, hogy a dolgozók ne csak egyetértésnek a szervezési intézkedésekkel, hanem azok végrehajtásában is aktívan részt vegyenek. Elavult munkamódszerekkel még korszerű eszközökkel sem lehet eredményesen dolgozni.

Biztosítani kell a korszerű, az élő munkával is takarékoskodó gazdálkodást. A magas szolgálati órák csökkentése, a nyugodt üzemi légkör megteremtése a legkövetlenebb tennivalók egyike. El kell érni, hogy a széles körű véleményesítés után hozott döntések egységesen kerüljenek végrehajtásra, azt, hogy következetesen érvényesüljön az üzemi demokrácia.

A MÁV vezetésének törekvése a centrális irányítás, a decentralizált vezetés elvnek megvalósítása. A hatáskörök leadása, nagyobb felelősséget követel a vezetés minden szintjén. A vezetők egy része azonban még nehezen tud lépést tartani az új követelményekkel.

Elmúlt évben tovább fejlődött, tartalmában gazdagodott a szocialista brigádszervezők 2943 brigád 30 075 dolgozója versenyre a cím elnyeréséért, vagy megtartásáért. A szocialista üzem címért 90 részleg, vagy üzemszere 8684 dolgozóval versenyez. A múlt évi gazdasági eredmények alapján 84 szolgálati hely részesült különféle elismerésben.

Hibája a mozgalomnak, hogy a verseny szervezését számos helyen csak a szakszervezeti szervek végzik. Sok vezető még nem ismert fel a termelésirányítás és a verseny-szervezés egységét.

Túlzott az utazószemélyzet igénybevétele

Az üzemi demokráciáról szólva a beszámoló leszögezte, hogy az eredmények mellett ellenható tényező, hogy a dolgozók a fontos kérdésekről nem megfelelően tájékozottak. Több helyütt a kollektív szerződésben foglaltakat sem tartják be. Gyakori az igazgatóság osztályi részéről olyan telefoni rendelkezés, amely a kollektív szerződéssel ellentétes. Az igazgatóság vezetője a területi bizottság határozatára mintegy 100 gazdasági vezetőt vont felelősségre a szerződésben foglaltak megsértéséért. A területi bizottság fellépésére a dolgozókat megillető másfél millió forintot fizettek ki elmaradt pihenőnapok megváltása és egyéb juttatások címén. Az intézkedések meghozatala óta érezhető a javulás. Elmondható az is, hogy a szak-

szervezeti bizottságok egyre következetesebben lépnek fel a kollektív szerződés betartásáért.

A továbbiakban a beszámoló a vasutas dolgozók jóvedelmének alakulásáról, a törzsgárda megbecsüléséről szól, majd leszögezte, hogy nem sikerült előre lépni az utazószemélyzet szolgálati- és túlléti idejének csökkentésében. A túlzott igénybevétele miatt több esetben kezdeményezték szabálysértési eljárást is.

A dolgozók munkakörülményeit nagymértékben befolyásolta a létszámbővítés. Ezen a vasút más igazgatóságoktól kirendelt dolgozókkal igyekezett segíteni. A területi bizottság egyetért ugyan ezzel az ideiglenes megoldással, de szükségesnek tartja Ferencvárosban és Rákostúróban a

NAPIRENDEN:

az újtómozgalom és a felnőttoktatás

(Folytatás az 1. oldalról)

Az elnökség szükségesnek tartja, hogy a területi bizottságok az újtó bizottságok vezetői részére rendszeresen tartsanak értekezleteket, oktatásokat a hatályos rendelkezésekkel. A szakszervezeti szervek fokozottabb gondot fordítsanak az újtó jogainak ismertetésére. Körültekintően intézzék az újtó panaszügyeket. A szakszervezeti tanfolyamokon rendszeresen foglalkozzanak a mozgalom legfontosabb kérdéseivel.

E napirend keretében az elnökség elfogadta az 1971-75-ös tervidőszakra érvényes Vasúti Újtó Szabályzat módosítását.

Az elnökség ezután a felnőtt oktatásról szóló jelentést tárgyalta. A téma aktualitását mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a vasúton dolgozó férfiak 31,6 százaléka, a dolgozó nők 24 százaléka iskolai végzettséggel rendelkezik.

Hozzátevé, hogy az általános iskolákban a 16 éves iskolások korig csak 91,11 százaléka végez, a felnőtt oktatásnak most elsősorban afelé a fiatalág felé kell fordulnia, amelyből a nyolc általánost el nem végeztek száma újból és újból feltöltődik.

A vasúton a beosztásoknál fogva nyolc általános iskolai végzettségűre kötelezettek túlnyomó része már megszerezte az előírt iskolai végzettséget. Ezért fontos teendő most az, hogy azokat a dolgozókat is megnyerjük a tanulás ügyének, akiknek jelenlegi beosztásukban nem előírás a nyolc általános iskola. A vasúton be-

következett rendkívül erőteljes műszaki-technikai fejlődés, a gépesítés mind magasabb fokára, a vasút korszerűsítése ugyanis egyre több szakképesítéssel rendelkező dolgozót kíván. Szakmai képzést igényel viszont a fennálló rendelkezések értelmében csak az általános iskolai végzettség birtokában lehet. Ez egyben figyelmeztetés is, hogy ennek megszerzése nemcsak az egyén, hanem a vasút érdeke is.

Elég, ha arra utalunk, hogy már ma is előfordul olyan helyzet, hogy egyes fokozatos megszűnő foglalkozási ágakból felszabaduló nyolc általános iskolai végzettségű hiányában nem képezhetők át szakmunkássá. Példaként említhetnénk a mozdonyfűtői munkakörből kikerülőket, a gépesítés folytán felszabaduló pályafenntartási munkásokat stb.

Az általános iskola elvégzésére irányítani a figyelmet annál is fontosabb, mert az általános iskolába járó felnőttek száma a vasúton évről évre csökken. 1962-ben 6736 dolgozó volt részt általános iskolai oktatáson. 1966-ban 1721 — 1969-ben 1120 —, 1972-ben pedig csak 878.

A visszaesés okai között megtalálható a gazdasági vezetők nemtörődősége, az anyagi és erkölcsi ösztönzés hiánya, a tanulási kedvezménynek biztosításának bizonytalansága, a nagyfokú fluktuáció, az elszórt és a változó munkahelyek sokasága, a gyenge agitáció stb.

Az eredményesség érdekében az elnökség szükségesnek tart-

ja, hogy a Vasúti Főosztályon és az igazgatóságokon is szervesen foglalkozzanak a felnőtt oktatással. A művelődési intézményekben növeljék a kihelyezett és a magánvizgára előkészítő tanfolyamok számát, biztosítsák a tárgyi feltételeket.

A szakszervezeti bizottságok a gazdasági vezetőkkel, a párt- és KISZ-szervezetekkel együttműködve mérjék fel a szolgálati hely iskolázottsági helyzetét és állítsanak össze hosszú távú oktatási terveket. Tovább kell növelni a nagyobb gécpontokon és az üzemekben a kihelyezett iskolák számát. Szükség szerint több szolgálati ág együttesen szervezzen ilyeneket. A továbbtanulásra vállalkozóknak a szakszervezeti bizottságok szervezzenek előkészítő tanfolyamokat. Foglalkozzanak tovább az iskolába járókkal. Javítsák a kapcsolatot a vasutas dolgozók általános pedagógusokkal. Gondoskodjanak arról, hogy a tanulmányi kedvezményeket az iskolába járók akkor kapják meg, amikor azt tanulmányuk szükségessége teszi. A művelődési intézmények, az oktatási és ismeretterjesztési tanácsok az eddigieknél nagyobb segítséget nyújtsanak a közoktatás-hoz.

Az elnökség egyebek között a 1/2 százalékos ÓTA ügykezelési bizottságának javaslatára a tbc-s és az elmebeteg dolgozók segélyét a táppénzigény kimerítése után 1040 forintól 1300 forintra emelte. Az emelés 1972. július 1-től lép érvénybe. Ugyancsak ettől az időtől a házi ápolásban részesülő tbc-s betegek napi táppénzének kiegészítését 45-ről 55 forintra emelte.

Félegyháza bizonyít

A Duna—Tisza közének egyik legforgalmasabb vasúti gócpontja Kiskunfélegyháza állomás. Forgalmára jellemző, hogy az utóbbi tíz évben 36 százalékkal növekedett. A csaknem száz esztendőes technikai berendezések, a szűk vonatforgató kapacitás ellenére az állomást tíz év alatt mégis kétszer telték ki, és méltán érdemelte ki a szocialista szolgálati hely címet is. Mindebben kiemelkedő szerepet játszott a szocialista brigádoknak, a törzsgárda tagjainak, az állomáson becsületesen helytálló vasutasoknak.

Az éredek felsorolása hosszú lenne, így csak egyetlen eredmény megemlítésére vállalkozom, hogy a jó példának másutt is legyen minél több követője.

Kiskunfélegyháza ugyanis olyan település, ahol már négy éve nincs létszámlány, s ahová szívesen jönnek dolgozni a fiatalok, akár középiskolai vagy főiskolai végzettséggel is. Ez elsősorban az iskolákkal kialakított szoros kapcsolatunknak köszönhető, másodsorban pedig annak a közösségi szellemnek, elvtársi és munkatársi segítségnek, amely a belépő fiatalokat fogadja. Ennek alapján elmondhatjuk, hogy nálunk az „újoncok” bátran, magabiztosan, gátlások nélkül és hivatásuk teljes tudatában végzik szolgálatukat.

Az elmúlt évben — az állomásunk megvalósuló 200 millió forintos beruházás első eredményeként, vagyis mert hét forgalmi vágány és a gurító pályaudvari berendezés átadásra került — létszámlányunkat 45 fővel kellett növelni. Mi ugyanebben az esztendőben 96 újonnan felvett dolgozót képeztünk ki, az átlagos életkor állomásunkon 37 év.

Miklós László
K. k. félegyháza

MÁJUS 28-ÁN LÉP ÉLETBE AZ ÚJ MENETREND

A nemzetközi fővonalakon megszűnik a gőzvontatás

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója május 13-án, szombaton délelőtt sajtótájékoztatót ismertette a május 28-án életbe lépő új menetrend főbb változásait. Bevezetődésében elmondta, hogy az év első négy hónapjában a vasút mind az áru, mind a személyszállításban kielégítette az igényeket. Különösen öröndetes, hogy az egész hálózaton javult a vonatok menetrend szerinti közlekedése, ami leginkább abban mérhető le, hogy a korábbi éveknél lényegesen jobb az utazókönnyesség és a vasút kapcsolata.

Európai központ

Elmondta a miniszterhelyettes, hogy az új menetrend érvénybe lépésével számottevő változás nem várható a személyszállító vonatok közlekedésében. A vasút általános üzemi helyzete és a gazdaságossági szempontok még nem teszik lehetővé a személy- és áruszállítási igények magas színvonalon történő kielégítését. Arra azonban nagy gondot fordítottak, hogy az eddiginél jobban érvényesüljön a vasúti személyszállítás szolgáltató jellege.

A vontatás korszerűsítésének előnyeit elsősorban a gazdaságosabb és hatékonyabb üzemeltetés szempontjából érvényesítik. A szobi fővonal villamosításának befejezésével újabb Diesel-mozdonyok szabadultak fel, melyekkel elsősorban a gőzüzemű traktiók megszüntetésének ütemét gyorsították. Sajnos, a vonatok utazási sebessége a nagyarányú pályarekonstrukciók miatt még így sem emelkedik a kívánt mértékben. Erre csak azokon a fővonalakon kerül sor, ahol a komplex beruházások befejezése ezt lehetővé teszi.

A fejlődés szempontjából legjelentősebb előrehaladásnak számít, hogy a nemzetközi forgalomban teljesen megszűnik a gőzvontatás. Valamennyi közforgalmú és turistagyorsvonal, a MÁV és az állomáson korszerű Diesel- és villamos vontatással közlekedik.

Arra is joggal büszkék lehetünk, hogy a nemzetközi forgalom szempontjából a Keleti pályaudvar európai összehasonlításban is jelentős

központtá fejlődött. Már az elmúlt esztendőben — a nyári fődényben — naponta 14 pár nemzetközi vonat érintette a Keletit.

A tapasztalatok ismeretében

A múlt nyáron — főként a tengerparti viszonylatokban, gyakran előfordult, hogy a vonatok zsúfoltan közlekedtek. A tavalyi tapasztalatok alapján, az ez évi nyári fődényben, a Prága—Komárom—Budapest—Kelenföld—Cegléd—Szolnok—Curtici—Bukarest—Ruse—Burgas útvonalon új gyorsvonalat, a Transdanubius közlekedik. Ez a vonatpár főként tranzit érdekeket szolgál, ezért egyik irányban sem érinti a Keleti pályaudvart.

A Nord-Orient expressz és a Tisza-expressz az új menetrendben csak a nyári fődényben közlekedik. A Nord-Orient idényvonattá történt átalakítása miatt Budapest Keleti pályaudvar—Komárom—Varsó között Báhori-expressz névvel — a téli zord időjárás kivételével — egész éven át új nemzetközi vonatpár közlekedik.

Lengyelország és Magyarország között az utóbbi években megjelent a turistaforgalom. Ezt figyelembe véve a nyári fődényben a Kassa—Budapest—Keszthely között közlekedő gyorsvonalpárban, az újonnan megnyitott Muzsly határátmenetben közvetlen kocsik közlekednek Krakó—Keszthely és Krakó—Debrecen—Szeged között. A szegedi kocsikat a Miskolc—Szeged városközi gyorsvonalpár továbbítja.

A Német Demokratikus Köztársaság és hazánk között a nyári menetrendben, minden szerdán új hálókocsivonal érkezik Berlinből Lipsén át, a Keleti pályaudvarra.

A nyári menetrendben a Balaton északi partját is bekapcsolják a nemzetközi forgalomba. A Favorit-expressz-szel érkező lipcsei vonat-rész Komárom—Székesfehérváron át érkezik Balatonfüredre.

Az utóbbi években a vasúti személyszállítás fejlesztésének kiemelkedő eredménye volt a belföldi expresszvonal-rendszer folyamatos kialakítása. A 11 expresszvonalpár újszólván már valamennyi távolabbi megyeszékhelyt összeköti a fővá-

rossal. Az utasok igényeire tekintettel, az új menetrendben a belföldi expresszvonalok közlekedésében is történtek változások. Sopron—Győr—Budapest Keleti pályaudvar között, közvetlen cellőmölki kocsikkal, Ciklámen-expressz elnevezéssel új vonatpár közlekedik. A cellőmölki közvetlen kocsikkal Pápa is bekapcsolódott az expresszvonal hálózatba.

Az új menetrendben Szabolcs megye expresszvonalai összekötöttése is tovább bővült. Az új Szabolcs-expressz, amely 7.15 órakor indul a Nyugati pályaudvarról, Záhonyig közlekedik, ahonnan 15.25 órakor indul vissza. Egyelőre ugyan kísérleti jelleggel, de a Keleti pályaudvarról induló, Miskolc—Nyíregyháza között közlekedő Lilafüred-expressz útját is meghosszabbították Záhonyig.

Újabb lépés...

A belföldi gyors- és távolsági személyvonatok rendszerre hétközben megfelelő volt. A hét végén azonban, különösen az ötnapos munkahétben, több főútvonalon is zsúfoltan közlekedtek ezek a vonatok. Az új menetrendben — az üzemi lehetőségeket is szem előtt tartva — több intézkedés is történt a távolsági forgalom megjavítására. Így például Budapest—Dombóvár—Pécs között a menetrend teljesen új szerkezetét alakították ki. Ennek eredményeként Pécs—Budapest között az éjszakai órákban egy gyors és egy távolsági személyvonatot, valamint a Budapest—Dombóvár között közlekedő sebesvonalpárt megszüntették. Helyettük kedvezőbb időelosztásban, rövidebb menettartamú, új vonatpárokat helyeztek forgalomba. Ezáltal a pályakorszerűsítési munkák idővesztéséig is ellensúlyozták.

Hosszan lehetne még sorolni a személyforgalom javítására elért eredményeket. De úgy érezzük, ez a néhány példa is mutatja: a vasút vezetői ismét léptek egyet a kulturált közlekedés felé vezető úton. A többi a végrehajtott szolgáltatás mük. Reméljük, hogy az elkövetkező hónapokban a menetrend szerinti közlekedésben, a kocsik tisztán tartásában és az udvariaságban is sikerül előbbre lépni.

Vándorzászló-átadási ünnepség — képekben

A Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját április 26—27—28-án adták át Budapest-Keleti pályaudvar, Záhony és Átrakó körzete, illetve a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem dolgozóinak. Jóllehet, az ünnepélyes eseményekre legutóbbi lapunk zárása után került sor, abban a lapszámunkban mégis részletesen beszámoltunk arról, hogy az említett szolgálati helyek és a szombathelyi járműjavító dolgozói hogyan, miként érdemelték ki múlt évben végzett kiemelkedő munkájukkal a magas kitüntetést. Ezúttal egy-egy képpel idézzük fel még egyszer az ünnepélyes pillanatokat, a jól végzett munka elismeréséhez méltó eseményeket.



A Budapest Keleti pályaudvar kultúrtermében megtartott zászlóátadási ünnepségen Rödönyi Károly, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese grafulát Tarnai János állomásfőnöknek. Ezen az ünnepségen a SZOT elnökségét Gullyás János, szakszervezetünk titkára képviselte



„A következő öt évben őrizték becsülettel a vándorzászlót” — ezzel a kívánsággal adta át Záhonyban dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár a magas kitüntetést



A százéves jubileumát ünneplő szombathelyi járműjavítóban is dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár adta át a zászlót és az oklevelet

(Laczkó Ildikó felvételei)

Nemzetközi verseny

A szobi vasútvonal villamosítása kedvezően érezteti hatását a sturovízi közös határalomány magyar és csehszlovák vasutasainak nemzetközi munkaversenyében. Ezt tükrözi a verseny legutóbbi értékelése is.

A múlt év végén a CSD dolgozói vitték el a pálmát, az idei év eddigi szakaszában viszont a magyarok értek el jobb eredményeket. Növekedett a vonatok terhelése, csökkent a kocsik tartózkodási ideje, s végeredményben 18,4 százalékkal jobb a magyar vasutasok összeljesítménye.

Várja őket a vasút

Érettségiző fiatalok között a vasúti szakközépiskolában

SZÁZHARMINC, ünneplőbe öltözött fiú és leány, a vasútépítési tagozat 69, a vasútforgalmi tagozat 29, a táv- és biztosítóberendezési tagozat 32 végzős növendéke a III. emeleti tanteremből az első osztályosok sorfala között levonul a lámpákkal megvilágított udvarra, és felsorakozik a tanári kar meg a szülők előtt. Pálfi Béla igazgatóhelyettes búcsúztatja őket. Az érettségizők nevében Jóvér János IV/d. osztályos, a KISZ-bizottság tagja közösen el az intézettől, meghatóttan sorolva a sok jót, amit az alma maternek köszönhetnek. Végül egy harmadik osztályos tanuló vesz búcsút a távozótól, akik azután az intézeti zászlóra felkötözik emlékszalagjukat, és átadják a lobogót a harmadikosoknak, hogy jövőre negyedikeseikként ők őrizzék tovább.

Az ünnepség után még egy utolsó beszélgetés az osztályteremben, a tanárokkal, egymással. S az iménti meghatót ünnepélyesség vidám zsongásá oldódik. Pálfi Béla igazgatóhelyettes, aki négy éven át a IV/a-nak osztályfőnöke is volt, kérdésünkre arról be-

szél, hogy a budapesti Rippl-Rónai utca vasúti szakközépiskola egyre inkább a MÁV középiskoler-utánpótlásának bázisává vált. A most érettségizők 98 százaléka is a MÁV-hoz adta be felvételi kérelmét, vagy a főiskola elvégzése után készül a vasúthoz. Nagyobb részük vasutas szülők gyermeke, sőt vasutasdinasztiák harmadik-negyedik generációjából tagja.

Jenes Ferenc például, aki a forgalmi tagozaton tanult, jászfényeszerű felvigyázó gyermeke. Azt mondja: egész kicsiny korában szeretete meg a vasutat, az állomásokat mozgalmas világát. Nagybátyjai is vasutasok. Saját elhatározásából szeretné példájukat követni, de előbb el akarja végezni a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karát. Erősen szurkol, hogy felvegyék. Középfiskolai tanulmányi átlaga 4-es fölött van.

Viczay László szintén a forgalmi tagozaton tanult. Apja már nyugdíjas, aki szolgálattevőként Budapest-Kelenföld állomáson dolgozott legutóbb. Apai nagyapja szintén vasutas volt. A Műszaki Egyetem elvégzése után maga is a nyom-

dokkba lép. Tanulmányi átlaga négyes, forgalomból azonban ötös.

Mezei György a vasútépítési tagozatot végezte. Édesapja jegyvizsgáló Budapest-Nyugati pályaudvaron. A hidépítési főnökséghez szeretne kerülni, a hidmühelybe, de azt sem bánta, ha az angalföldi pályafenntartási főnökséghez mehetne. Később esti vagy levelező tagozaton szándékozik elvégezni az egyetemet.

A csöndes, szerény, mosolygós képű Katona Jancsi kis-teleki pályaudvar fia. Eleinte nem volt kedve a vasúthoz, a kisteleki human gimnáziumba készült. Apja befolyására frakozott be a vasúti szakközépiskolába, a vasútépítési szakra, és nem bánta meg.

— Jó volt itt Pesten, a szakmai középiskolában hamar kedvet kaptam a vasúthoz — vallja. — Remélem, a Közlekedési Műszaki Főiskolán, a Szerb utcában, később pedig Győrött, ahová a főiskola költözik, sem lesz majd másként. Oda adtam be felvételi kérelmemet. Jörendő érettségi bizonyítványt várok, bízom benne, hogy felvesznek. Ha esetleg nem sikerül, megpróbálom

a szegedi pályafenntartási főnökségen elkezdni.

KILENC LÁNY is van a vasútépítési tagozaton érettségizők között. Bulyáki Irén apja Nagyecsedon volt pályamester, nagybátyja pedig a debreceni igazgatóságon dolgozott. A nyomukba szeretne lépni a Műszaki Egyetem elvégzése után. Egyik húgával együtt, aki jelenleg másodikos, ugyancsak a Rippl-Rónai utcában. Irénke tanulmányi átlaga 4,5. Kedvelt tantárgya a matematika és a vasútépítés. Ha az egyetem mégsem sikerülne, már várják a mátészalkai pályafenntartási főnökségen.

A távközls érettségizők között Hajnal Tibor, Hajnal Istvánnak, az aszódi pályafenntartási főnökség elömnökének gyermeke, Surman Imrénének pedig az Északi Járműjavítóban osztályvezető az apja. Tóth János, az iskolai KISZ-szervezet volt titkára, nem vasutasgyerek, apja az Útépítő Vállalat autódarusa, neki azonban minden vágya, hogy jó vasutas váljék belőle.

SZEGEDEN a Bebrits Lajos technikum és szakközépiskola végzős növendékei május 8-án tartották ballagási ünnepélyüket. Az azt követő napokban az intézet vasútforgalmi és vasútépítési tagozatának 178 növendéke kezdte meg az érettségi vizsgák frásbeli dolgozatainak elkészítését.

Szász Ferenc

A negyedik öt éves terv időszakában:

Kétszázötven millió forint egészségügyi beruházásokra

A központi vezetőség elfogadta a Vasútegészségügyi Igazgatóság és a VSZTO jelentését

A szakszervezet központi vezetősége április 21-i ülésén, a második napirend keretében tárgyalta a vasutasok egészségügyi ellátottságát, a vasút-egészségügyi szolgálat helyzetét, továbbá azokat a tennivalókat, amelyeket a VIII. kongresszus határozata a negyedik öt éves terv időszakra megszabott. A Vasútegészségügyi Igazgatóság előterjesztése és a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának kiegészítő jelentése részletesen elemzi a megoldásra váró feladatokat.

Mint ismeretes, 1972. január elsejével megalakult a vasútegészségügyi szolgálat, amelynek élén a Vasútegészségügyi Igazgatóság áll. Feladata a tényleges vasutasok gyógyító, megelőző ellátása, az üzemegészségügyi feladatok biztosítása és a lehetőségekhez képest a vszt biztosítottak szakorvosi, gyógyintezeti ellátása.

A Vasútegészségügyi Igazgatóság az előterjesztésben a szervezeti változás óta elért eredményekről, a soron következő feladatokról és a további célkitűzésekről tájékoztatta a központi vezetőséget. Fő feladatként jelölték meg az alapellátás színvonalának emelését, ehhez a feltételek megteremtését.

Ez nemcsak a korszerű gyógyászati eszközökkel történő ellátást, hanem az egészségügyi szakkaderekkel való rendszeres foglalkozást, továbbá az egészségügyi dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását is magába foglalja.

Jelenleg 1600 dolgozóra jut egy főfoglalkozású orvos. A célkitűzés szerint ez a szám a negyedik öt éves terv végére 1400, az ötödik öt éves terv végére pedig 1200-ra csökken. A munkaerőfejlesztési tervben elsősorban a kórházi intézményeknél fektetnek nagyobb súlyt a szakképzett káderek létszámának fejlesztésére.

A területi egészségügyi központoknak feladatul tűzték ki, hogy mérjék fel az üzemegészségügyi rendelők műszeres ellátottságát és a rendelők helyiségi problémáit. A műszeres ellátottság gondjait 1973-ig tervezik megoldani. Az alapellátást úgy kívánják folytatni, hogy a nagyobb csomópontokon szakorvosi rendelésekkel bővítsék az üzemegészségügyi alapellátás szakmai szintjét. Az első Nagykanizsán hozták létre.

Szakszervezetünk elnöksége már korábban felhívta a figyelmet arra, hogy nem kielégítő a vasutasok egészségügyi nevelése. E munka javítása érdekében a MÁV Közegészségügyi Intézetben belül megalakították az egészségügyi felvilágosító tanácsot,

amely egyben módszertani központ is.

Részletesen foglalkozott az előterjesztés a negyedik öt éves terv egészségügyi beruházási programjával. A terv időszakaiban 250 millió forint áll a Vasútegészségügyi Igazgatóság rendelkezésére. Ehhez a fél-százalékos ÖTA 25,2 millió forinttal járult hozzá.

Mire fordítják a negyedik öt évet?

Budapestben megkezdik a Központi Rendelő építését, a budapesti MÁV Kórház rekonstrukciója keretében nővérállást, ideiglenes jellegű mosodát és konyhát létesítenek. Még ebben az évben átadják rendeltetésének a Budakeszi Tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonját. Új otthont kap a MÁV Közegészségügyi Intézet.

Szegeden új rendelő és gyógyház épül. Új szanatórium létesül Balatonfüreden és Hévízen.

Nagykanizsán szakosított üzemorvosi rendelőt hoznak létre. Bővítik a pécsi szakorvosi rendelőt. Sor kerül a Szántó utcai kórház és a Harkányfürdői Gyógyház rekonstrukciójára. A szolnoki MÁV Kórház audiológiai állomást kap.

A felsorolt beruházások közül még ebben az évben szeretnék megkezdni a balatonfüredi szanatórium, a hévízi szanatórium, a központi rendelő és a nagykanizsai üzemorvosi szakosított rendelő építését.

A társadalombiztosítási osztály kiegészítő jelentése jobbára a rendelők, kórházak, gyógyházak és gyógyintézetek betegellátásával foglalkozott. Rámutatott, hogy az utóbbi években tapasztalt nagyarányú fejlődés ellenére is bőven akad még fogyatékoság.

A gyógyintézetek ágylétszáma nem elegendi ki az igényeket,

s a szakorvosi rendeléseken is nagy a zsúfoltság. A megelőzés és az idült betegek gondozását szolgáló gyógyházakban kevés a férőhely.

Az új A/2 utasítás kiadásával elrendelték, hogy az időszakos orvosi vizsgálaton, folyamatosan mindenkinek meg kell jelenni. Ehhez több oldalas nyomtatványt rendszeresítettek, amelyet az orvosnak kell kitölteni. Az időszakos orvosi vizsgálatra nagy szükség van, de félt, hogy a fölöslegesen nagyfokú adminisztráció a betegellátás rovására megy.

Nehézkes és több napot vesz igénybe az újratervezéses dolgozók alkalmassági vizsgálata. Hasonlóan hosszadalmas és módszerében is kifogásolható az időszakos orvosi vizsgálat.

Az egészségügyi szolgálat vezetőire vár a feladat,

hogy a felesleges adminisztráció csökkentésével gyorsítsák a vizsgálatokat. Szakszervezetünk VIII. kongresszusa a vasutas dolgozók szociális biztonságának javítása érdekében határozatba foglalta az egészségügyi ellátás javítását, hangsúlyozva az üzemegészségügy fontosságát, valamint a megelőző és gondozó munkát. Az üzemegészségügyi ellátás bővítése és javítása két okból is fontos feladat. Egyrészt, mert a dolgozók ezen keresztül alapellátásban részesülnek, másrészt megelőző és gondozó ellátást is kapnak.

A jelentés a továbbiakban a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságainak tennivalóival foglalkozott, majd az egészségügyi ellátás javítását szorgalmazó javaslatokat terjesztett a központi vezetőség elé.

A vasútegészségügyi igazgatóság előterjesztését és a társadalombiztosítási osztály kiegészítő jelentését a központi vezetőség — a vitában elhangzott javaslatokat is figyelembe véve — elfogadta.

Megtisztelő feladat az emberek érdekeit szolgálni

Világszerte május 8-án tartották a nemzetközi vöröskeresztes napot. A milliókat mozgósító Nemzetközi Vöröskereszt jelszavának megvalósításáért — „Emberiséggel a békéért!” — hazánkban is aktívan közreműködnek a vöröskeresztes szervezetek. Ezt tükrözte a miskolci vasútigazgatóság kulturtermeiben legutóbb megtartott, nagyszabású vöröskeresztes ankté is.

Az anktéon megjelent dr. Lévai Károly, a Magyar Vöröskereszt Országos Központjának főtitkárhelyettese is. A résztvevőket dr. Szabó István, a városi tanács vb egészségügyi osztályának vezető főorvosa üdvözölte, majd dr. Benkő Csaba, a MÁV Rendelőintézet vezető főorvosa tartott előadást, méltatva a vasútegészségügy és a Vöröskereszt együttműködésének jelentőségét. A rendelőintézet főorvosa emlékeztette hallgatóságát arra, hogy a hazai vasútegészségügy sem sokkal fiatalabb a 126 éves magyar vasútnál. Az 1876-ban megalkotott első közegészségügyi törvény vasútra vonatkozó rendelkezéseitől kezdve azonban nagyon hosszú, viszontagságos út vezetett a vasútorvosi munka jelenlegi eredményeinek eléréséig.

Az anktéon dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetője is felszólt. Abból

kiindulva, hogy a szocialista társadalom legdrágább kincse az ember, rámutatott a vasutas Vöröskereszt-szervezetek, valamint a gazdasági vezetők, a párt- és tömegszervezetek közös feladataira, amelyeket nem választhatók szét a kulturált utazás feltételeinek megteremtésétől sem. Az igazgatóság vezetője nagyra értékelte, hogy a Vöröskereszt — a párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezetek segítő közreműködésével — társadalmi mozgalommá fejlesztette a vöröskeresztet. Ezáltal a vasutasok példamutatóan viszonyulnak embertársaik életének megteremtéséhez. Hasonlóan szép, megtisztelő feladat az is, hogy fokozzuk az utazás biztonságát, tiszta, jól fűtött szelvényeket közlekedtessünk, a személyzet udvarias, művelt

és jólöltözött legyen, s munkánk szervezetsége gyorsítsa a szocialista vasút megteremtését, további építését.

Dr. Lévai Károly a Magyar Vöröskereszt elnöksége köszönetét és elismerését tolmácsolta a miskolci igazgatóság területén dolgozó vasutasoknak, vöröskeresztes aktivistáknak, és kijelentette, hogy az általuk végzett munka, az ott elért eredmények egész sorozata országos viszonylatban a legjobbnak mondható. A főtitkárhelyettes ennek elismerésül az országos központ nevében a vöröskeresztes munkáért kitüntetés arany fokozatát nyújtotta át dr. Pásztor Pálnak, Makkai Lászlónak, Zombori Lajosnak és Dobos Margit vöröskeresztes titkárnak.

Ugryai Sándor

A DÉLIBEN:

Véradónapok — tizedszer

Budapest-Déli pályaudvaron nemrég olyan témáról beszélgettünk Török Istvánnal, a csomóponti pártbizottság titkárával, amelyről már sokszor írtunk lapunk hasábjain, s mégis kell néhány szót ejteni róla. Ez a téma: a véradás.

— Jól tudjuk — mondta a párttitkár —, hogy eredményeink nem a legnagyobbak az országban. A pályaudvar dolgozói május 3-án és 4-én 31,7 liter vért adtak. Bizonyára azt sem tekinthetjük egyedülálló rekordnak, hogy csomópontunkon tizedszer rendeztünk véradónapokat. Számunkra inkább az esemény politikai tartalma a fontos, vagyis az a szervező munka, amellyel erre a két napra sikerült összehozni százötvenhat jelentkezőt, tekintettel az egyenlőtlen beosztású fordulószolgálatra.

Rég ismert dolog, hogy a férfiak általában jobban félnek a „kis tűszúrásoktól”, mint a nők. Nos, a Déliben a KISZ-szervezet fiataljai — főként a lányok — igyekeztek feloldani a „félős” hangulatot. Tréfálkoztak, sürögtek, forogtak, és azokat a kollégákat, akik már évek óta rendszeres véradók, virágokkal, ajándékokkal köszöntötték.

Kolter Gyuláné, a csomópont vöröskeresztes titkára még ennyit fűzött az elhangzottakhoz:

— Az is régi igazság, hogy mindenfajta szervezés csak ott jár sikerrel, ahol a párt- és a szakszervezet a gazdasági vezetőkkel együtt veszik kézbe a dolgozók irányítását, és saját maguk is jó példát mutatnak. Mi büszkék vagyunk arra, hogy ez nálunk is így van...

(rácz)

A hatvani csomópont vasutasainak legutóbbi véradó napja is kiemelkedő eredménnyel zárult. Dr. Bakos Balázs, a városi kórház véradó állomásának vezetője elmondta, hogy 116 vasutas 40 liter vért adott tértételestelen, míg tavaly 109 dolgozó 32 liter vért vettek az orvosok. A véradóból dr. Cserkúti Gyula üzemi ellenőrző főorvos sem vonja ki magát. A jó példa ragadós, s már csak ezért sem véletlen, hogy évről évre emelkedik a vasutas véradók száma a hatvani csomóponton.

Hibátlanul...

A MÁV Nyugdíj Hivatalban összevont munkaértékelésen értékelték a múlt évi feladatok elvégzését. Borbély Sándor hivatalvezető beszámolójából kitűnt, hogy az utóbbi időben egyre nehezebbé vált követelményeknek is eleget tettek az intézmény dolgozói. A nagyobb terhelés, a mostoha körülmények ellenére is: a maradéktalanul elvégzett munkából orszárlétszám vállalt a hivatalos szocialista brigádja. Közülük most négy brigádnak odaítéltek az ezüstkoszorús jelvényt, három közülük pedig a bronz fokozatú kitüntetést érdemelte ki.

A hivatalban két munkabrigád szinten célul tűzte ki a szocialista brigád cím elnyerését, így a dolgozóknak már több mint kétharmada tette magáévá a hármas jelszó gyakorlati megvalósítását, ennek részeként vállalva a hibamentes munkát, az udvarias, gyors ügyintézését.

Gondos eljárás

Április 19-én, munkahelyemre utazás közben, személyi igazolványaim ismeretlen körülmények között elveszték. Az esetet a rendőrség és az illetékes vasúti szervnél jelentettem.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség, ahol korábban szolgálatot teljesítettem, április 29-én telefonon arról értesített, hogy Lengyel László, Kiskunhalas állomás létszámába tartozó vasútor, megjelent a szolgálati helyen, és átadta igazolványait. Közölték azt is, hogy Lengyel László kizárólag abból a célból utazott Budapestre, hogy igazolványait átadja, miután azokat egy kiskunhalasi szelvényben megtalálta.

A gondos eljárást ezúton köszönöm meg. Bartók Klára

ERKÖLCSI ÉRZÉK



— Miért nem használják ki jobban a munkaidőt?
— Nem szép dolog mást kihasználni.

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Az Utasellátó tanulóinak országos versenyén

a konyhaművészet díszre volt az almásrétes és a csúztatott palacsinta

Esküvői, diplomata-, szilveszteri, vadász-, magyaros és farsangi asztal megterítése volt a felszolgáló ipari tanulók versenyfeladata, a szakasztanulónak 35 féle ételt, (közülük sok tájjellegű) kellett főzniük-sütniük, a cukrásztanulónak pedig 30 féle sütemény, torta, minyon elkészítést várt az Utasellátó Vállalat II.—III. éves tanulóinak május 4—5-én megrendezett országos versenyén.

A május 5-i eredményhirdetésen a zsüri szigorú, de dicsérettel sem fukarkodó bírálatából kiderült, hogy a bírálat törekvése ezúttal is eredményes volt: az ötven versenyző jó felkészültségről, dicséretes szakmai érzékről tett tanúbizonyosságot. Erdekes megállapítás volt a zsürinek, hogy a felszolgáló versenyében, ahol a szakszerűség, figyelmesség, udvariasságon kívül elsősorban a megjelenést, az étel-ital ismeretét értékelték, a II. éves tanulók talpraesettebbeknek, létszámukban bizonyultak a III. éveseknél és pontszámban is felülmúlták őket, pedig a harmadikosok az idén már vizsgázott szakmunkások lesznek. Igaz ugyan, hogy velük szemben nagyobb követelményeket támasztottak. Tény azonban hogy amíg a felszolgáló verseny III. éves helyezettei 200, addig a II. évesek 240 pontot értek el.

A III. éves szakácsokat a kissé bátorítatlan fűszerezésért bírálta meg a zsüri és arra hívta fel őket: a magyar

konyha hagyományainak megfelelően minden ételnek legyen meg a sava-borsa. Elismerte viszont a bíráló bizottság, hogy a III. évesek almásrétes és habkósnnyú csúztatott palacsintája a konyhaművészet díszének bizonyult.

A zsüri megállapításainak ismertetése után dr. Gróf József személyzeti igazgató üdvözölte a verseny résztvevőit és a nyerteseket, majd Vámos István kereskedelmi igazgató kihirdette az eredményeket és átadta a győzteseknek a díjakat, okleveleket.

A III. éves szakácsstanulók versenyében 1. Hurja Lajos (Pécs), 2. Farkas Ágnes (Sófok), 3. Makai

Eszter (Sopron). A II. évesek versenyében 1. Fülöp Ilona (Budapest, Keleti pályaudvar), 2. Hajek Veronika (Sófok), 3. Radvánszki Mária (Kiskunhalas).

A III. éves cukrásztanulók versenyében 1. Bartos Judit (Balatonszárszó), 2. Takács László (Győr), 3. Valkó Anna (Balatonszárszó). A II. évesek versenyében 1. Balla Pirokka (Miskolc), 2. Bucsanýi Zsuzsanna (Balatonszárszó), 3. Horváth Mária (Balatonszárszó).

A III. éves felszolgáló tanulók versenyében 1. Fodor István (Debrecen), 2. Gróz Károly (Győr), 3. Keneszi János (Szombathely). A II. évesek között 1. Györi István és Nagy Tibor (Budapest, Keleti pu.), 2. Pál János (Budapest, Keleti pu.), 3. Kaszab Zoltán és Adám Árpád (Hatvan).



Első helyezést érték el a diplomata asztal megterítő felszolgálók

(Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Segítse Ön is a korszerű vasút megteremtését.

Rákos-Újszász-Szolnok vasútvonal villamosítási munkáihoz felvesszünk vasipari szakmunkásokat, férfi és női segédmunkásokat.

Jó kereseti lehetőséget, állandó szabad szombatot, díjtalan szállást biztosítunk dolgozóinknak. Telephely: Nagykúta állomás.

MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Budapest X., Kőbánya-felső pu.

Névadó ünnepség Szolnokon és Budapesten



(Laczkó Pálkó felvétele)

A szolnoki járműjavító művelődési házában május 11-én délután a Vasúti Főosztály is rendezte a névadó ünnepséget tizenkét kisgyermek, illetve szülei és névadó szülei tiszteletére. Az ünnepségen megjelent Lindner József vezérigazgató-helyettes is. A résztvevőket a Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága nevében Tóth Györgyné dr. köszöntötte. Képek a tizenkettes névadó ünnepségen készült.

jai megajándékozták az ünnepeket. Május 11-én délután a Vasúti Főosztály is rendezte a névadó ünnepséget tizenkét kisgyermek, illetve szülei és névadó szülei tiszteletére. Az ünnepségen megjelent Lindner József vezérigazgató-helyettes is. A résztvevőket a Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága nevében Tóth Györgyné dr. köszöntötte. Képek a tizenkettes névadó ünnepségen készült.

FOGADÁS
ANYÁK NAPJÁN

Huszonöt sokgyermekes anyát jutalmazott szakszervezetünk elnöksége

Huszonöt asszony ült a piros székfűkkel díszített, zöld drapériás asztaloknál. Egyikük divatos pulóverben, másikuk a népviselethez illő bőszyonyában, fejkendőben. Volt akik elkísér a férje, és volt, akinek fekete ruhája jelezte, hogy nincs már, aki elkísérje. Volt közöttük olyan asszony is, aki egyéves gyermekét ringatta a karjában, hogy ne sírdogáljon, amíg az ünnepi beszéd elhangzik.

A vasutaszakszervezet székfűkkel díszített, zöld drapériás asztaloknál. Egyikük divatos pulóverben, másikuk a népviselethez illő bőszyonyában, fejkendőben. Volt akik elkísér a férje, és volt, akinek fekete ruhája jelezte, hogy nincs már, aki elkísérje. Volt közöttük olyan asszony is, aki egyéves gyermekét ringatta a karjában, hogy ne sírdogáljon, amíg az ünnepi beszéd elhangzik.

A vasutaszakszervezet székfűkkel díszített, zöld drapériás asztaloknál. Egyikük divatos pulóverben, másikuk a népviselethez illő bőszyonyában, fejkendőben. Volt akik elkísér a férje, és volt, akinek fekete ruhája jelezte, hogy nincs már, aki elkísérje. Volt közöttük olyan asszony is, aki egyéves gyermekét ringatta a karjában, hogy ne sírdogáljon, amíg az ünnepi beszéd elhangzik.

A vasutaszakszervezet székfűkkel díszített, zöld drapériás asztaloknál. Egyikük divatos pulóverben, másikuk a népviselethez illő bőszyonyában, fejkendőben. Volt akik elkísér a férje, és volt, akinek fekete ruhája jelezte, hogy nincs már, aki elkísérje. Volt közöttük olyan asszony is, aki egyéves gyermekét ringatta a karjában, hogy ne sírdogáljon, amíg az ünnepi beszéd elhangzik.

A vasutaszakszervezet székfűkkel díszített, zöld drapériás asztaloknál. Egyikük divatos pulóverben, másikuk a népviselethez illő bőszyonyában, fejkendőben. Volt akik elkísér a férje, és volt, akinek fekete ruhája jelezte, hogy nincs már, aki elkísérje. Volt közöttük olyan asszony is, aki egyéves gyermekét ringatta a karjában, hogy ne sírdogáljon, amíg az ünnepi beszéd elhangzik.

A jelenlevő 25 édesanya között 37 500 forint jutalmat osztott ki a főtitkár, majd a hivatalos ünnepséget követően, meghítt beszélgetés következett. A fiatal falatokkal megterített asztaloknál egymással is ismerkedtek az asszonyok. Könnyen jött a szó, s természetes, hogy a közös témában ilyen alkalommal nincs hiány.

Vámos Andrásné, az egyéves Irmuskával a karján. Pusztaszabolcson érkezett. Otthon négy gyermeke maradt. Kiss Istvánné viszont a nagyobbik lányát, Julkát hozta magával. Kissné egyébként hét gyermekét nevel egyedül. Kovács Péterné Ajakról jött, s öt gyermekén kívül beteg férjéről is egymaga gondos-

Köszönet

Február 14-től március 8-ig a péceli MÁV kórház lakója voltam. A háromhetes kezelés és pihenés nagyon jól tett, felüdülve tértem haza. Nem hagyhatom köszönet nélkül azt a gondoskodást, szeretetet, amit a kórházban kaptam. Ezúton köszönöm meg elsősorban dr. Csűr László osztályvezető és dr. Jordán Eva osztályos orvosnak, valamint az egész személyzetnek, hogy velem és társaimmal törődtek, s visszaadták egészségünket.

Marton István főellenőr
Balatonszentgyörgy.

SZENVEDÉLYE:
a bélyeggyűjtés

Ritka jubileumot ünnepel ebben az esztendőben Egle László: filatelista működésének 45. évfordulóját. Érdekes és szép szenvedély a bélyeggyűjtés. Olyan hobby, amely ha egyszer elkapja az embert, élete végéig elkíséri.

Egle László így meséli el pályafutásának történetét: — 1927-ben kezdődött... Néhány társammal megalakítottuk az Újpesti Bélyeggyűjtők Asztaltársaságát. Három évvel később felhívta ránk az Országos Szociálpolitikai Intézet, meghívott bennünket, s az intézet keretén belül megalakítottuk az Újpesti Bélyeggyűjtő klubot. Ennek a klubnak 1937-től 1948-ig én voltam a főtitkára...

A vasúthoz 1940-ben került, Kolozsvárról. A javítóműhelyben a megmunkáló osztály helyettes vezetője lett. Ott is azonnal hozzászólt a bélyeggyűjtés megszervezéséhez.

— Érdekes feladatot kaptam: megbízták az Összhang dal-, zene- és kultúrregyesület ügyvezetői tisztségével. Az együttlétben is létrehozottam a bélyegszakosztályt, amely azóta is működik.

Egle László 1942-ben került Budapestre, az Istvánlelki Főműhelybe. A bélyeggyűjtő szakosztályt ott is hamar létrehozta. Erről akkoriban beszámolt a Magyar Bélyegyek Monográfiája is. Ez a kör 1952-ig működött.

— 1930-ban kerültem a Vasúti Főosztály 7. D. osztályába. Találtam ott is néhány bé-



lyeggyűjtőt, s velük összefogva megalakítottuk a Vasúti Főosztály bélyeggyűjtő körét. Ennek a körnek 1952—1969 között vezetési tagja voltam. 1969. január 1-én ebből a körből alakult meg a járműjavítási anyagellátási igazgatóság bélyeggyűjtő köre, amelynek ma is elnöke vagyok.

A vasúti szolgálatból 1966-ban vonult nyugalmába. Azóta bélyeggyűjtői tevékenységére még nagyobb igényt tart a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége. Évek óta részt vesz a MABEOZS által szervezett kiállítások rendezésében. Dr. Steiner László főtitkár több alkalommal részesítette dícséretben. Mint a pesti területi bizottság tagja, a KPM-hez tartozó bélyeggyűjtő körök közül — a IV., a XV. és a VI. kerületi köröket, köztük a vasutaszakszervezet körét is ellenőrzi, patronálja, s tanácsaival segíti.

R. J.

BÚCSÚZTATÓ
KÉT ÜZEMBEN

A dunakeszi járműjavító művelődési központjának nagytermében bensőséges ünnepségen köszöntötték azokat a dolgozókat, akik 1970—71-ben nyugállományba vonultak. Az üzem vezetősége nevében Révay Sándor, a szakszervezeti tanács titkára köszöntötte őket, méltatva sok évi helytállásukat.

A Landler Jenő járműjavítóban is hasonló ünnepséget tartottak. Czéh Gyula üzemlakost búcsúztatták. A kivételes tudású, köztisztelőben álló szakember majdnem fél évszázadon át, 46 évig dolgozott egy helyen. Sok fiatalot nevelt, és közvetlen egyéniségével, szaktudásával kivívta munkatársai elismerését, szeretetét.

Könyvet mindenki kezébe!

Az UNESCO legutóbbi közgyűlése az 1972. évet nemzetközi könyvvé nyilvánította, a könyv minden barátjának ünnepi esztendejévé.

A kiadott jelszó: „Könyvet mindenki kezébe!” oly módon bővült, hogy a nemzetközi könyv évben egyben legyen az olvasás nemzetközi éve is. E törekvés ráirányítja az emberek figyelmét a könyv semmi mással nem pótolható társadalmi szerepére. Az értékes, olcsó könyvek tömegéhez való juttatása a magyar könyv kiadásának — a felszabadulás óta — meg nem szűnő törekvése, amely az elmúlt évtizedek során látványos eredményeket produkált. Az elmúlt 27 év alatt 83 000 könyvet adtunk ki, közel 800 millió példányban. Ma hatszor annyi könyv jelenik meg hazánkban, mint a második világháború előtt. E mennyiségi mutatók mögött jelen van az átforgalmazott magyar könyvkiadás, amely a szocialista kultúra eszméinek hordozója lett.

A nemzetközi könyv év ünnepi sorozatának, kulturális életünknek, egyik legnevezetesebb eseménye a május végén kezdődő ünnepi könyvhét, amely ma is vallja a nagy elődök szándékát, amely egy időben irányította a figyelmet a nemes irodalomra és a nép olvasáskultúrájának felkeltésére. A könyvhét célja, hogy mind több olvasót toborozzon, szélesítse a könyv olvasók és könyvvásárlók táborát. Az olvasó néperközlés mozgalom nem egy-egy akcióhoz kötődik csupán, hanem folyamatosan működik az olvasás megszeretésén, az új olvasók megnyerésén, a magyar, főleg, a kortársi irodalom színvonalas alkotásainak népszerűsítésén, a szocialista eszméiségű művek előterbe helyezésén.

Az ünnepi készülődés már előre jelzi, hogy az idei könyvhét többet, jobbat akar, mint az elmúlt évek könyvünnepi. Megyénkben, városainkban a kulturális élet irányítói, egyszerű munkásai arra törekednek, hogy a könyv

találja meg az utat az olvasókhoz, mind többen legyenek az első vásárlók, mind többen érezzék, hogy a jó könyv nélkülözhetetlen barát. A szines könyvsátrak rengetege nagy vásárlókat nyújt, nemcsak a magyar irodalom alkotásából, de élénk tárja a baráti szocialista országok magyar nyelvű alkotásait is.

Könyvkiadóink felkészültek a májusi ünnepre, s a magyar és világirodalom alkotásai mellett megtalálhatók lesznek a szines gyermekkönyvek, politikai, kultúrtörténeli és szociográfiai munkák, az ismeretterjesztő művek.

A május 27-i megnyitón minden könyvújdonság a vásárlók elé kerül, a bővásárlókat az elmúlt három hónap könyvtérme biztosítja. Csaknem 500 könyvben segít eligazodni a számos prospektus, a sajtó, a rádió és a televízió gazdag műsora, amely ékeken bizonyítja, hogy a tömegkommunikációs eszközök nemcsak versenytársai, de fő propagátorai is a könyvnek.

Lapunk hasábjain minden évben felhívjuk olvasóink figyelmét a könyv ünnepére, apellálva arra a művelődési igényre, amely mind több vonatkozásban megnyilvánul.

A könyvhét idején ismét féláron jut el az olvasóhoz a már ismert Körkép, amely az év legszebb novelláit tartalmazza, a Szép versek és a Rivalda című kötet. Az ünnepi könyvek között találjuk Dózsa születésének 500. évfordulójára megjelent műveket is.

A nemzetközi könyv év magyar bizottsága felhívásának záró sorraival indítjuk el olvasóinkat a könyvsátrak közé:

„Legyen a könyv életünk nélkülözhetetlen része, segítsen újabb jelentős eredményeket elérni a szocialista, humanista kultúra elterjesztésében, az általános és szakmavetés elnyerésében. Segítsen a könyv még inkább eligazodni a változó világ dolgaiban.”

Standovár Tibor

AZ ALKOTÁS ÖRÖME

Egyéniségére a szerénység a jellemző, pedig Kling György Munkácsy-díjas festőművész nevét már külföldön is ismerik. A hazai tériakon kívül svédországi és angol kiállításokon is sikert aratott a képeivel. Egyik csendéletét Jugoszláviában, Banja Luka városában őrzik. A földrengés által sújtott jugoszláv múzeumak az UNESCO felhívására ajánlottak fel műveket magyar képzőművészek, köztük Kling György is, aki már csaknem két évtizede a Vasutas Képzőművészeti Iskola tanára. Eredményes nevelő tevékenységéért, a képzőművészet népszerűsítéséért tüntették ki most, május elseje alkalmából, SZOT-díjjal.

Kimozdulni a falak közül

Keszthelyen találtunk rá, ahová kéthetes alkotó munkára, szakmai továbbképző tanfolyamra kísérte el képzőművészeti iskolánk festőinek egy csoportját. A szombathelyi járműjavító üdülőjének kertjében, a hűs lombok alatt ültünk le egy kis beszélgetésre.

— Nagy szükség van arra, hogy évente legalább egyszer hosszabb időre kimozduljunk a négy fal közül — mondta. — A műteremben jobbra csak rajzolni lehet. Iskolánk tagjai minden évben ilyenkor kerülnek igazán ihlető közelségbe a természettel.

Tanfolyam napközben a környéket járják, s ott állítják fel hordozható festőállványukat, ahol nekik tetszik. Amikor délután vagy alkonyatkor visszatérnek az üdülőbe, bemutatják Kling György-

— Nincs kétféle véleményem — felelte. — Tagjaink többségében nemcsak az igyekezet van meg, hanem a tehetség is. Magam látom, mennyire átérzik itt az alkotás öröme. Olyan érzése ez az embernek, amiért érdemes élni, dolgozni.

Az elismerés:
megbecsülés

— Hogyan fogadta a SZOT-díjat? — A megbecsülésnek mindig szívből örülhet az ember. Én is így vagyok ezzel. Viszont hozzatezem: abban a tudatban vettem át a díjat, hogy nemcsak az én munkámat ismerték el vele. Úgy érzem, az iskolámnak is szót ez a díj, elismerésül annak, hogy iskolánkat támogatja, fenntartja a Vasutasok Szakszervezete.

Mondhatom, hogy igazán ideális körülményeket biztosítanak részünkre. Tanúsítja ezt többek között, hogy — mint eddig minden évben — az idén is lehetővé tették számunkra a szakmai továbbképzést.

— Ha már itt tartunk, hadd kérdezzük meg, hogy művész és tanárként miben látja az iskola legfőbb eredményeit és célját?

— Iskolánk a tagok öntevékenységén alapul, és nem folytat direkt képzést, mint a mű-

vészeti gimnáziumok. A célunk mindössze annyi, hogy foglalkozzunk a képzőművészet iránt érdeklődő dolgozókkal. Lehetőséget adunk számukra, hogy rajzolni tanuljanak, képeket fessenek, szobrokat mintázzanak, faragjanak. Az már csak jóleső érzéssel nyugtázzható: minőségi eredményeink tükröződése — hogy a legtehetségesebbek közül egy-két ifjú a főiskolára is bekerül tőlünk minden évben. Örülünk az ilyen sikereknek és annak is, ha tagjaink pályázaton, kiállításra a hivatásosokkal egy sorban megállják a helyüket. A közelmúltban az Ezüstgerely-pályázaton ért el szép sikert Lajos Ferenc, Vadászat című festményével. B. Varga Edit, a nők nemzetközi grafikai kiállításán szerepelt legutóbb, és mások művei is bekerültek az utóbbi években a hivatásos művészek részvételével rendezett kiállításokra. Az Északi Járműjavítóban például, Gomola József, Bottyán János és még többen is hosszú évek óta elismerést érdemlő művészi színvonalon dolgoznak nálunk.

A legszebb hivatás

A művészet megértésére, szeretetére nevelni: a legszebb hivatás az olyan aktív alkotóművész számára, mint Kling György. Új kiállítására készül, amiről reméljük, rövidesen mi is hírt adhatunk.

L. J.

A IX. NEMZETKÖZI VASUTAS KUPÁÉRT

Tizenöt kategóriában 600 versenyző rajtolt

A MÁV Budapesti Igazgató-ság Sport Clubja rendezésében bonyolították le Szobon, április utolsó és május első napján a Vasutas Kupát és a Csik Judit emlékére a IX. nemzetközi tájékoztatósi futóversenyt. A nagyszabású viadalon négy országból — Magyarországról, Csehszlovákiából, Lengyelországból és a Német Demokratikus Köztársaságból — 602 versenyző állt rajthoz. A legjobbaknak járó díszleveleket Szabó Antal, a vasutas-szakszervezet főtitkára, Tóth János, a budapesti igazgatóság vezetője, Fenyvesi László, a Landler Jenő Járműjavító igazgatója, Hidvégi László, a MÁVTI igazgatója, Lehoczky Kálmán, a MÁV Gépjavító Főnökség vezetője, dr. Nagy József, a MÁV Tudományos Kutatóintézet igazgatója, Perrei József, a Gépi Adattfeldolgozó Főnökség vezetője, Tóth László, az Utasellátó főigazgatója és Véghe A. Béla, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat igazgatója ajánlott fel.



A Budapesti MÁV SC csapata a dobogó második fokán

patversenyben szintén a Bp. MÁV SC került a második helyre Emhő, Kiss és Greguss összejáratásában. A zsűri végül is a legjobb külföldi férficsapatnak, a Sla-

via Ostrava klubjának ítélte a Nemzetközi Vasutas Kupát, a nőknél pedig a gottwaldowi klub szerezte meg a Csik Judit vandordíjat.

Séra Sándor

IDEJÉBEN SZEREZZÜK BE A TÜZELŐT!

A MÁV nagy erőfeszítéseket tesz azért, hogy minden igénylő vasutas részletfizetés kedvezményű tüzelőhöz jusson. Évről-évre bővül, javul a tüzelő minősége, nő a tüzelőanyag választéka. Ennek ellenére nehézségek vannak az ellátásban.

Az ellátási nehézségeket, a sorban állást, a sok bosszankodást az okozza, hogy a nyári időszakban kevesen szerzik be a tüzelőt, ugyanakkor a hideg beálltával megrohamozzák a vasút és a TÜZÉP telepeit. Pedig a bányászok nyáron is termelnek, s a kitermelt szén át kell venni. Azok a szén és brikett félék, amelyek a tüzelőakció útján értékesítésre kerülnek, jól tárolhatók otthon. A tüzifa és hulladékfa minősége pedig csak javul a tárolás és szárítás során.

Erdemes tehát a MÁV-tüzelőutalványokat a tavasi és a nyári hónapokban beváltani, mert jobb minőségű, nagyobb választékú tüzelőhöz juthatnak az igénylők. Nagy segítséget jelent a vasutas dolgozóknak és nyugdíjasoknak, hogy megállapodás jött létre a TÜZÉP-vállalatokkal, mely szerint a MÁV részletes tüzelőutalványokat és készpénzes tüzelőjegyeket a TÜZÉP-telepek beváltják, valamint a TÜZÉP-vállalat az esetenkénti

árendményes akciót a MÁV utalványokra is kiterjeszti.

A budapesti dolgozók a házhozzállítást is igényelhetik. A házhozzállítást igénylőknek azonban tüzelőjegyeiket időben kell leadniuk, mert egyébként a szállítások torlódása következtében zavar, bosszankodás, késedelem keletkezhet. A nyári időszakban — a gépkocsik jobb kihasználása következtében — zavar-talanabb a tüzelőszállítás.

Minden vasutas dolgozó-nak saját érdeke, hogy téli tüzelője megfelelő időben otthon legyen. Ennek pedig elengedhetetlen feltétele, hogy már a nyáron biztosítsák léli tüzelőjüket.

Dr. Szőnyi Ferencné

A szerkesztőség üzeni

Milócs László, Kiskunfélegyháza; Szabados Gábor, Bp. Ferencváros; D. Nagy János, Szolnok; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Szűcs Ferenc, Hatvan; Uglyai Sándor, Kovács Gyula, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Csiba József, Gödöllő; Egeresey Zsigmond, Záhony; Marosán Pál, Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Deme István, Debrecen; Horváth János, Nyíregyháza; Csizsár János, Uza; Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAPZÁRTAKOR

Megkezdte munkáját Budapesten az SZVSZ

közlekedési tagozatának adminisztratív bizottsága

A Szakszervezeti Világszövetség közlekedési szakmai tagozata, a Közlekedési, Szállítási, Kikötői és Halászlati Dolgozók Szakszervezetei nemzetközi szakmai szövetségének (UIS) adminisztratív bizottsága, május 15-én, lapunk zártkörű megkezdte negyedik budapesti munkáját. A megnyitó ünnepség elnökségében helyet foglalt Rödönyi Károly, a közlekedés- és postai miniszter első helyettese, Földvári Aladár, a SZOT elnöke, Juan Campos, az

SZVSZ titkára, Szabó Antal, a vasutas-szakszervezet, Tóth István, a közlekedési szakszervezet főtitkára, Jean Brun, az UIS elnöke, Debkumár Ganguli, az UIS főtitkára.

Az ülést Szabó Antal főtitkár nyitotta meg az építők szakszervezetének üvegtermében. Üdvözlő szavai után Jean Brun elnök köszöntötte a résztvevőket, majd Debkumár Ganguli mondott beszédet. (A tanácskozás munkájáról lapunk következő számában számolunk be olvasóinknak.)

Budapesten ülésezett az USIC elnöksége

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) elnöksége május 11-14. között Budapesten ülésezett. A 11 tagú elnökség, amelynek Magyarországon is tagja, az alapszabály módosításáról tárgyalt, majd a szeptemberben Rotterdamban sorra kerülő 27. kongresszus előkészítésével kapcsolatos feladatokat beszélte meg. A tanácskozáson magyar rész-

ről jelen volt Gulyás János, a vasutas-szakszervezet titkára, az USIC elnökségének tagja és Keilner István, a szakszervezet kulturális és sportosztályának vezetője.

A vendégek a hivatalos programon kívül fővárosunk nevezetességeivel is megismerkedhettek, majd Balatonfüredet és Tihanyt is megtekintették.

Szegedi tájak, emberek — két kiállításon

A szegedi vasutas képzőművészeti kör egy régi és egy fiatalabb tagja mutatta be áprilisban festményeit a város közönségének.

Az egyik kiállító Szőke György volt, akinek mintegy 40 olajfestményét tekinthették meg a szegediek. A neves művész már csaknem negyed évszázada neveli körhöz tartozó ifjú alkotókat, a művészetek iránt fogékony vasutasokat és hozzátartozókat.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Beruházási szakemberek tanácskozása

A vasút beruházási szakemberei május 2-től 13-ig Vonyarcvashegyben tanácskoztak a beruházással kapcsolatos kormányhatározatok végrehajtásáról, valamint az 1972. január 1-i hatállyal életbe léptetett MÁV Beruházási Utasítás egységes értelmezéséről.

A MÁV Vezérgazgatóság I. szakosztálya szervezésében létrejött tanácskozáson a vasutas-szakszervezet és az érdekeltek bankok képviselői is jelen voltak a együttesen vizsgálják, hogy miképpen lehet a beruházási egyensúlyt biztosítani.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

17. számból: 106327/1972. 1. D. Az 1971-75. évekre kötött MÁV Kolléktív Szerződéshez készült „Független” meghirdetése.

18. számból: 105685/1972. A MÁV vezető és végrehajtott szervezeti és működési szabályzatának kiadása.

Lakáscsere

— Üsszeköltözők részére felajánlom a XV. kerületben levő 3 szoba összkomfortos, modern, új bérházban. Cserébe kérek egy 2 szobás és egy 1 szobás lakást, megegyezéssel. A kétszobás lehetőleg a kerületben vagy közel hozzá legyen. Érdeklődni lehet: 490-090 telefonon, 7-15 óráig. Sándor.

— Kelet felé levő 2 szoba komfortos olcsóbérű, 1 emeleti (100 négyzetméteres), napfényes, MÁV-lakásunkat összeköltözőkkel elcserélnénk kettő darab szoba-komfortosra, megegyezéssel Budapest területén. Utóbbi lehet tanácsos rendelkező is. Érdeklődni lehet napközben telefonon: 44-75 vagy 636-610/153 mellék.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Visi Ferenc Szerkesztőség:

Budapest VI. Benczúr utca 61

Telefon: városi: 229-872.

Beműt: 19-77

Kiadás és terjesztő:

A Népszava Lakkiadó Vállalat Budapest VII. Rákóczi út 54.

Telefon: 224-819

Levél cím: Bp. 70. Pf. 32.

Felírók kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lakkiadó Vállalat igazgatója

Csekk számlaszámunk: MNB 215-11 859

Székely László

HÍREK

— Evzáró. A MÁV Tiszt-képző Intézet általános levelező tagozatán az idén százharmincegy vasutas fejezte be tanulmányait. A tagozat évzáró ünnepségét április 29-én tartották. A levelezők tanulmányi átlaga 3,67 volt.

— A kiváló vasúti csemopont kitüntetés ismét elnyerték a szegediek. A csomóponton belül Szeged állomás dolgozó immár nyolcadzoros érdemelték ki az élizem címet. A Petőfi Sándor Művelődési Otthonban április 28-án megtartott ünnepségen megjutalmazták a legjobb szocialista brigádokat is. Közülük az Ördög Ferenc váltókezelő által vezetett közösség megkapta a MÁV kiváló brigádja kitüntetését.

— Felújították Szurdokpüski állomás felvételi épületét. Ezzel lényegesen javultak az ott szolgáló teljesítő vasutasok munkakörülményei, s az utasok is fedett helyiségben válthatják meg menetjegyüket. A korszerűsítés következő lépése: kicserélik az elavult bútorokat.

— NÉPDALESTET rendezett Békéscsaba állomás kereskedelmi dolgozóinak, Baross Gábor bronzszoros szocialista brigádja. A május elsejére rendezett műsor kitűnően sikerült az Utasellátó újjáalakított helyiségében, s nagyszámú közönség tapsolt a szereplőknek; Nádaí Erzsébet és Andó Mihály énekeseknek.

— Harminchárom évi szolgálat után, április utolsó napján nyugalmába vonult Kiss Ferenc, Apc-Zagyvaszántó állomás váltókezelője. A felszabadulás óta egy helyen szolgálatot teljesítő vasutas szeretettel búcsúztatták munkatársai. A szoros kapcsolat azonban nem lazul ezután sem, hiszen Kiss Ferencet, aki tizenhét éve közéleti tanács- tag, továbbra is erős kötelek fűzik az állomás kollektívájához.

— A BUDAPESTI CENTENÁRIUMI ÉV jegyében 2900 órá, 23 000 forint értékű társadalmi munkát vállaltak a pesti kerület villamos vonalfelújítására Kandó Kálmán, Kossuth Lajos, Ságvári Endre és Dobó Katica szocialista brigádjának tagjai. A közeli lakótelepen végzett talajrendezés során elszállítják a felhalmozódott földet, s rendbehozzák a lakótelep játszótérét.

— Új forgalmi iroda épül Csorna állomáson. Az új helyiségben szerelik fel a GYSEV első Integra domínórendszerű biztosítóberendezését. Az építési munkálatok már elkezdődtek.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Munkacsoportok részére adható legmagasabb kitüntetés a munkaverseny új rendszerében. 12. Az ezüst vegyjel. 13. Való. 14. Kúszó trópusi növény. 15. Alkohol magánhangzó. 16. Katalin örönelon. 19. Francia város. 21. Leszboszi költő. 22. Tartó. 24. Atíró betű keverve. 25. Társadalombiztosítás. 26. A görög mondanban trójai király. 28. Szibériai folyó. 29. Védő. 31. Dél-amerikai folyó. 32. Belső szervünk. 34. Zola

A crossword puzzle grid with numbers 1 through 67 indicating the starting positions of the clues.

regénye. 36. Rész kétharmada. 37. Igekötő. 38. ... blum, ólom. 39. Szintén. 40. ... boly, fejdísz. 42. Lira páratlan betű. 43. Olasz folyó névelővel. 45. Fejér megyei község. 47. Kérdőjeven olvasható. 50. Víz növény. 51. Francia romantikus regényről (1804-1837). 52. Orosz folyó. 53. Női név. 56. Névjegyenem olvasható. 58. A lantán kémiai jele. 59. Európai határfolyó. 61. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 62. Európai főváros.

Függőleges: 1. Csótészta. 2. Nyelvszalad. 3. Kivet. 4. Verseny kitűzőt célért (görög). 5. Létezik. 6. Erdel állat. 7. Hosszmérték. 8. Dunántúli osztona. 9. Becskuká. 10. Végnélkül bánatos. 11. A 13. vízszintes fordította. 17. Csúcsos görög ivóedény. 18. Neves magyar író. 20. Világhírű svéd fizikus. 22. Szegeddel határos. 23. Város a Spanyolban. 26. Spanyolfal. 27. ... tuberosum, a burgonya latin neve. 30. Svéd uralkodó család. 33. Tüdő (latin). 35. Állami bevétel. 36. Szlav herceg. 41. Rangjelző. 44. Férfinév. 46. Vörös-tengeri kikötő. 48. Holland sajtójele. 49. Egyének részére adható legmagasabb kitüntetés a munkaverseny új rendszerében. 51. Heg a testen. 54. Példakép. 55. Papiros iv (ék. hány). 57. Híres flamand arcképfestő (1565-1633). 58. Házi állat betegsége. 60. Betűpótlással a legnagyobb verőer. 62. Latin részlet. 63. Találat a vívásban. 65. Gyermeke. 66. Víz állat. 67. Vajon ad? 70. Aazon mássalhangzók. 71. Hangtalan len.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 48. Beküldési határidő: 1972. június 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A korszerű tudomány és technika hatékonyabb alkalmazása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Pálfi György, Szécsi Klauzál tér 5. I. 7. Erdélyi Gábor, Bp. VIII., Pestfői utca 2. Mészáros László, Bp. XX., Baross u. 65. Csütli Jánosné, Kanizsai, Dímítrov u. 41. I. 3. Felczó József, Pászto, Nagymező utca 48.

Advertisement for 'UTASELLÁTÓ' (Travel Agency) featuring an illustration of a train and text promoting travel services, gifts, and tickets.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. JÚNIUS 1.

Társadalombiztosítás és szakszervezeti jogok

NÉGY NAPIG TANÁCSKOZOTT BUDAPESTEN AZ SZVSZ KÖZLEKEDÉSI TAGOZATÁNAK ADMINISZTRATÍV BIZOTTSÁGA

Mint lapunk legutóbbi számában hírt adtunk róla, május 14-18. között Budapesten az Építők Szakszervezete székfőnökének üvegtermében tanácskozott a Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezete Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága. Az ülésen a Nemzetközi Szövetség főtitkára, Debkumar Ganguli a társadalombiztosítás és a szakszervezeti jogok és a szál-

lítás szakszervezetekre ebből származó feladatok címmel tartott beszámolót. A főtitkár bevezetőjében arról beszélt, hogy a szállítási, kikötői és a halászati dolgozók szakszervezete az egész világon fokozott figyelmet szentelnek a társadalombiztosításnak, különös tekintettel a tudományos- és műszaki forradalom eredményeként jelentkező új tényezőkre.

násokat kívánjuk itt vizsgálat tárgyává tenni.

A szocialista országok kivételével, ahol többé-kevésbé egyforma, átfogó és fejlett törvények szabályozzák a társadalombiztosítási kérdéseket, a helyzet országoként, sőt, iparágként változik a tőkés világban és a fejlődő országokban.

A társadalombiztosítás valamennyi területén, így a betegség, az egészségvédelem, a nyugdíj, a rokkantság, a munkanélküliség esetére nyújtott ellátás eltérő volta a legtöbb országban a dolgozók legnagyobb problémája.

A kedvezmények, vagy az orvosi ellátás ily nagy különbségének egyetlen oka az, hogy a monopóliumok vonakodnak tudomásul venni a dolgozóknak a társadalombiztosításra való jogát, illetve azt, hogy egyes munkaadók szeretnék a szakszervezeti mozgalom által a társadalombiztosítás terén elért eredményeket megsemmisíteni.

A múlt öröksége

Több tőkés és fejlődő országban a társadalombiztosítási előnyöknél sok az eltérés a magán- és az állami szektor területén. Ezek a különbségek a múlt örökségei, amelyek azonban a munkaadók szeretnének továbbra is fenntartani.

Ezenkívül számos tőkés és fejlődő országban a társadalombiztosítást illetően diszkriminációt alkalmaznak egyes dolgozókkal szemben. Ez főleg a nőkkel és fiatalokkal szemben érvényesül.

A tőkés és fejlődő országok társadalombiztosítási törvényei sokszor nem veszik figyelembe a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók különleges helyzetét, nevezetesen azt, hogy munkájuk veszélyes jellegű.

A technikai személyzetet a túlzott leterheléssel szemben külön intézkedésekkel kellene védelmezni. Ennek a kérdésnek a fontosságát csak megértsük a közlekedésben névbemutató technológiai változások tükrében.

A Szakszervezetünk Nemzetközi Szövetsége 5. Nemzetközi Szakmai Konferenciáján elfogadott *Követelések Programja*, valamint az *Általános Határozatok* több társadalombiztosítási feladatot tartalmaznak.

(Folytatás a 2. oldalon)

Akcióegység a társadalombiztosítás kiszélesítésére



Debkumar Ganguli főtitkár beszámolóját tartja

— a krízisek idején a monopóliumok profitjának védelme érdekében több országban csökkentik a társadalombiztosítási költségvetési fedezetet, ami egyértelmű a dolgozók életszínvonalának leszállításával és a monopóliumok gazdagodásával.

— a társadalombiztosítási rendszerek hatékonyságának csökkenését a dolgozók annál inkább érzik, minél inkább csökken a bérek vásárlóértéke az infláció, valamint a „bérbefagyasztási politika” következtében.

Ezekkel a problémákkal kell szembenéznie nemcsak a mi szakszervezeteink dolgozóinak, hanem általában az egész munkásszótálynak. Így ezek indokolják az akcióegységre irányuló mozgalmat; különösképpen a dolgozók társadalombiztosítási igényei, valamint az általános gazdasági és társadalmi fejlődés közötti összefüggéseket és az ezekkel járó alapvető strukturális változások közötti összefüggéseket viszonylatában.

Jelenleg a társadalmi rendszerek közötti eltérések éppen a társadalombiztosítás terén a legzembeszökőbbek.

A tőkésországokban nemcsak maguk a társadalombiztosítási rendszerek hiányosak, hanem még az eleve korlátozott rendszerek hatékonysága is egyre csökken. Ezzel szemben a szocialista országokban azt tapasztaljuk, hogy a szakszervezetek által kezelt társadalombiztosítási rendszerek hatékonysága egyre növekszik.

Nem célunk itt elemezni az egyes országok társadalombiztosítási rendszereit és azoknak a közlekedési, kikötői és halászati dolgozókra való alkalmazását, csupán a fő vonásokat:

— a monopóliumok és a befolyásuk alatt levő kormányok azon törekvésükben, hogy a gazdasági és valutaválság minden káros következményét a dolgozókra hárítsák, nemcsak „bérbefagyasztási”, vagy „bércsökkentési” politikát folytatnak, hanem még a dolgozók társadalombiztosítási jogai ellen is támadást indítanak;

— az infláció következtében előállott áremelkedések komolyan érintik a társadalombiztosítás értékét; az értékesítésüknek leginkább a nyugdíjasszámok süllyednek, mivel az aktív dolgozók kapnak munkanélküli segélyt stb.;

— az infláció állandóan csökkenti a társadalombiztosítás keretében kapott orvosi ellátás tényleges értékét és az ellátás minőségi romlása a dol-

gozók és családtagjaik egészségét károsítja;

— a krízisek idején a monopóliumok profitjának védelme érdekében több országban csökkentik a társadalombiztosítási költségvetési fedezetet, ami egyértelmű a dolgozók életszínvonalának leszállításával és a monopóliumok gazdagodásával.

— a társadalombiztosítási rendszerek hatékonyságának csökkenését a dolgozók annál inkább érzik, minél inkább csökken a bérek vásárlóértéke az infláció, valamint a „bérbefagyasztási politika” következtében.

Ezekkel a problémákkal kell szembenéznie nemcsak a mi szakszervezeteink dolgozóinak, hanem általában az egész munkásszótálynak. Így ezek indokolják az akcióegységre irányuló mozgalmat; különösképpen a dolgozók társadalombiztosítási igényei, valamint az általános gazdasági és társadalmi fejlődés közötti összefüggéseket és az ezekkel járó alapvető strukturális változások közötti összefüggéseket viszonylatában.

Jelenleg a társadalmi rendszerek közötti eltérések éppen a társadalombiztosítás terén a legzembeszökőbbek.

A tőkésországokban nemcsak maguk a társadalombiztosítási rendszerek hiányosak, hanem még az eleve korlátozott rendszerek hatékonysága is egyre csökken. Ezzel szemben a szocialista országokban azt tapasztaljuk, hogy a szakszervezetek által kezelt társadalombiztosítási rendszerek hatékonysága egyre növekszik.

Nem célunk itt elemezni az egyes országok társadalombiztosítási rendszereit és azoknak a közlekedési, kikötői és halászati dolgozókra való alkalmazását, csupán a fő vo-



A közlekedési és a vasutasszakszervezet vezetői Debkumar Ganguli beszámolóját hallgatják

Tervszerű, gazdaságos szállítást ígér

a tehervonatok új menetrendje

A tehervonatok menetrendjének előkészítését hasonlóan a személyszállító vonatokéhoz, több nemzetközi és belföldi érdekelten vitázták meg az illetékesek. A menetrend tervezése és szerkesztése során a *forgalmi szakosztály szakemberei elsősorban arra törekedtek, hogy a korszerű Diesel- és villamosvontatás egyre szélesebb körű alkalmazásával tovább javítsák a tehervonatok közlekedését.* A menetrend tervezésével és szerkesztésével párhuzamosan készült a vonatközlekedési terv, amelynek részletes kidolgozása előtt szintén felmérték az érdekeltekkel a várható szállítási igényeket, valamint az egyes viszonylatokban továbbításra kerülő rakott és üres vasúti kocsik mennyiségét.

A forgalmi szakosztály valamennyi intézkedését

a tervszerűsége és a gazdaságosságra való törekvés jellemzi, a fuvaroztató felek egyenletes és jó kiszolgáltatásának biztosítása mellett.

Természetesen ez önmagában még nem elegendő ahhoz, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva jelentős javulás következzen be a tehervonatok menetrend-szerű közlekedésében. Annál is inkább, mivel az új menetrendben mind a nemzetközi, mind a belföldi forgalomban akad néhány változás.

A nemzetközi teherforgalom menetrendjének gerincét a TEEM-hálózat képezi. A TEEM-forgalomban tranzit, export és import szempontból egyaránt érdekeltek vagyunk. A tranzitforgalomban — általában a naptári év második felében — Curtici—Budapest—Bad Schandau között az új

menetrendben változatlanul naponta két TEEM-vonat közlekedik. Júniustól szeptember végéig ugyancsak változatlan menetrendi felkvésben közlekedik a Curtici—Budapest—Wien—München közötti tranzit TEEM-vonat is.

A tranzit TEEM-forgalomban az elmúlt menetrendi időszakban Satu-Mare—Budapest—Sturovo—Bad Schandau között kijelölt TEEM-vonatot a különböző kereskedelmi és vasútiüzemi problémák miatt nem vált be, ezért

kölcsönös nemzetközi megállapodások alapján ez a vonat az úgynevezett „romló” főszezonban csak Budapestig közlekedik.

Természetesen itt megfelelő elegycsatlakozásokkal rendelkezik a Budapestre induló TEEM-vonatokhoz.

Az egyre erősödő dél-északi irányú TEEM-forgalom igényeinek jobb kielégítésére Dragoman—Belgrád—Budapest—Sturovo között júniustól október végéig új TEEM-összeszekötötést létesítettek.

Jelentős változás az export-igények kielégítésére az az intézkedés is, mely szerint az eddigi budapest—stockholmi és passau, valamint salzburgi TEEM-vonatok egész éven át történő közlekedésén kívül a főidényben Bad Schan-

(Folytatás a 3. oldalon)

A BÉKÉÉRT, A BARÁTSÁGÉRT, A SZOLIDARITÁSÉRT

Berlinben lesz a X. Világifjúsági és Diáktalálkozó

A nagy hagyományokkal rendelkező Világifjúsági és Diáktalálkozó nemzetközi előkészítő bizottsága úgy döntött, hogy a világ ifjúságának X. találkozója 1973. július 28—augusztus 5 között a Német Demokratikus Köztársaság fővárosában, Berlinben rendezik meg.

A második világháború óta immár tízedszer találkoznak a világ ifjúságának képviselői, hogy kifejezre juttassák legfőbb vágyukat: békében és barátságban akarnak élni. A találkozó eredményesen mozgósíthatja a fiatalokat a nemzetközi imperializmus elleni állhatatos harcra, mert a történelem bizonyítja, hogy az ifjúság nemes céljainak eléré-

sét legfőképpen az imperializmus akadályozza.

A X. Világifjúsági és Diáktalálkozó a haladó, demokratikus ifjúság imperialistaelles egységének minden eddigénél nagyobb seregszemléje lesz.

A magyar ifjúság kezdetől támogatta a találkozókat magasztos célkitűzéseit: a béke, a barátság, a szolidaritás ügyét. Képviselői ott voltak minden találkozóon, s méltón képviselték a Magyar Népköztársaságot. A X. VIT nemcsak a találkozóon részt vevő fiatalok ügye, hanem az egész magyar ifjúságé. A magyar előkészítő bizottság éppen ezért felhív minden fiatalot, aki magánál érzi a VIT célkitűzéseit, hogy vegyen részt az előkészítésben.

A felkészülésben helye van minden gazdasági, politikai, kulturális és sportmegmozdulásnak, amely előmozdítja a fesztíval sikerét. Az előkészítő bizottság azt kívánja elérni, hogy lehetőleg minden fiatal vegye ki részét az előkészítésből, ezzel is hozzájárulva a béke, a barátság, a szolidaritás erősítéséhez.

Szocialista brigádvezetők kitüntetése

A Szocialista Brigádvezetők IV. Országos Tanácskozása alkalmából a mozgalomban végzett kiemelkedő munkájukért az alábbi vasutas szocialista brigádvezetők részesültek kormánykitüntetésben, illetőleg szakszervezeti kitüntetésben.

A MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATÁVAL

tüntették ki: Ladik Miklós sáros csapatvezetőt (Nyíregyháza áll).

A MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATÁVAL

kapták: Meggyes István vill. mozdonyvezető (Bp. Keleti Vont. Fón.), Stróbi Erzsébet rendelkező szolgálattevő (Kunszentmiklós—Tass áll.) Homonnai Dezső vonatkezelő (Miskolc Tiszai pu.).

A MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Mezei Mátyásné forgalmi szolgálattevő (Miskolc Tiszai pu.), Szöllösi Zsófia vonatátvevő (Bp. Ferencváros áll.), Kiri István művezető (Szeged Vont. Fón.), Valusek Lajos villany-szerelő (Nagykanizsa Vont. Fón.).

A SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

kitüntetés arany fokozatát kapta: Hegyi Józsefné számadó (Pécs, Szertárfőnökség).

A SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

kitüntetés ezüst fokozatát kapták: Markó József termelésfelelős (Dunakeszi J. U.), Tanczos Sándor Kiskunhalas Pft. Fón. vezetője, Verba Ferenc termelésfelelős (Záhony áll.).

AZ ORSZÁGOS TANÁCSKOZÁS ELŐTT

Küldöttek fogadása a vasutasszakszervezetben

A szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozása megnyitását megelőző napon, május 25-én, a MÁV és a vasutasszakszervezet vezetői fogadást adtak a tanácskozáson részt vevő vasutas küldöttek tiszteletére. A szakszervezeti központ tanácstermében rendezett fogadáson az elnökség és a központi vezetőség nevében Gulyás János titkár, a Vasúti Főosztály részéről pedig Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes köszöntötte a brigádvezetők küldötteit.

Az eseménynek ünnepélyes hangulatot kölcsönözött, hogy a küldöttek közül többen kitüntetés kaptak, de tulajdonképpen mégsem az ünnepélyesség volt a fő jellemzője en-

nek a találkozóknak, hanem a dolgozó hétköznapiokan fogant kölcsönös segítőkészség.

A találkozó végül tapasztalatszerű jellegű beszélgetéssé változott, miután több brigádvezető ismertette, hogy bizonyos gondok megszüntetésében, egyes feladatok elvégzésében milyen módszerekkel értek el kiemelkedő eredményeket egy-egy szolgálati helyen, műhelyben vagy üzemben.

A baráti hangulatú esemény méltó bevezetője volt az országos tanácskozásnak, illetve annak a felelősségteljes közéleti szereplésnek, amit a vasutas brigádvezetők 87 küldötte a megbízatással magára vállalt.

(KJ)

TILTAKOZÁS az amerikai agressziója ellen

A Nixon elnök esztelen intézkedései nyomán kiterjesztett amerikai agresszió mélyrehatóan felháborította a világ közvéleményét, s hazánkban is egyre erőteljesebben emeltek fel hangjukat a dolgozók, kifejezve szolidaritásukat a hősiességen harcoló vietnami néppel.

A magyar vasutasok tiltakozó megmozdulásairól szerkesztésünkbe számos tudósítás érkezett. A békéscsabai pályafenn tartási főnökségnél például mintegy ötszáz dolgozó részvételével tartottak röpgyűléseket. Boldizsár Gyula levele arról számol be, hogy a dolgozók egységesen elítélik a Vietnami Demokratikus Köztársaság elleni bombatámadások fokozását, a VDK kikötőinek és folyóinak elaknásítását, az amerikai imperializmus újabb és újabb gaztetteit. A békéscsabai vasutasok táviratban követelték az Amerikai Egyesült Államok kormányától a vietnami nép esztelen gyilkolásának azonnali megszüntetését.

Hasonló értelmű táviratot küldtek az Amerikai Egyesült Államok budapesti nagykövetségére a nagykanizsai vasúti csomópont dolgozói is, kifejtve, hogy elítélik a fokozódó agressziót, a nemzetközi jogok semmibevevését, a népiért barbarizmust, amely elsősorban a békés lakosság ellen irányul, mérhetetlen szenvedéseket zúdítva a vietnami népre.

A többi szolgálati helyről érkezett tudósítások, levelek ugyancsak a dolgozók megdöbbenését és az imperialista kalandorpolitika elítélését tükrözik. A tiltakozó gyűléseken egységes állásfoglalásként hangzott el, hogy a magyar vasutasok — egész társadalmunk minden rétegével együtt — továbbra is támogatják a vietnami nép igazságos harcát.

Társadalombiztosítás és szakszervezeti jogok

NÉGY NAPIG TANÁCSKOZOTT BUDAPESTEN AZ SZVSZ KÖZLEKEDÉSI TAGOZATÁNAK ADMINISZTRATÍV BIZOTTSÁGA

(Folytatás az 1. oldalról)

tosítással kapcsolatos követeléseket tartalmaznak.

A Nemzetközi Szakszervezeti Szövetség ágazati bizottságai, valamint a kezdeményezésünk alapján az elmúlt években rendezett szemináriumok tanulmányozták a társadalombiztosítás egyes olyan biztosítási és egészségi vonatkozású kérdéseit, amelyek szakmáink dolgozóit érintik. Ezeket az alábbiakban ismertetjük.

A tőkés rendszer az auto-

matizálás, valamint a tudományos és technikai haladás korának kelts közepén mind- eddig nem tudott a dolgozók számára olyan élet- és munkafeltételeket teremteni, amelyek kiküszöböljék a káros társadalmi és fizikai következményeket. A tőkés országokban így továbbra is a szakszervezeti harc fő célja a szakszervezeti jogok és társadalombiztosítási vívmányok elérése, fenntartása és kiterjesztése.

tésére és megjavítására vonatkozó harcának segítségével, megújulásukat szorgalmazza. Az irásos jelentés kellő segítséget nyújt ahhoz, hogy áttekinthessük a társadalombiztosítás terén kialakult nemzetközi tapasztalatokat, és ezek alapján megfogalmazzuk szakszervezetünk további feladatait.

Molnár György ezek után ismertette, hogy hazánkban miként alakult a vasutas dolgozók társadalombiztosítása, s hogyan változtak évről évre egyre kedvezőbbben a vasutasok munkakörülményei.

— Nálunk 1950-től a szakszervezetek vették kezükbe a társadalombiztosítást — mondta. — Alkotmányunk szellemében Magyarországon egységes társadalombiztosítás van, de ebben az egységes társadalombiztosítási rendszerben a vasutasok önállóságot élveznek, s ezt az önállóságot a törvény biztosítja. Számunkra ez fontos vívmány, mert a vasútüzem sajátosságának megfelelően tudunk a társadalombiztosítási jogszabályok végrehajtásáról gondoskodni, intézkedéseket fogantatni, a vasutas dolgozók érdekében eredményesen fellépni.

— Biztosítottaink társadalombiztosítási járulékat nem fizetnek — folytatta a felszólaló. — Ezt a járulékot a munkáltató, vagyis a vasút tartozik megfizetni, ami a kifizetett munkabér 17 százalékát teszi ki. Természetesen ez az összeg sem fedeti teljes egészében a társadalombiztosítási kiadásainkat, ezért a hiányzó összeget az állam pótolja.

Molnár György ezután változatos, hogy szakszervezetünk legutóbbi kongresszusa kiemelten foglalkozott a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával, a szociális bizottság további fozokására irányuló feladatokkal. Ennek értelmében gyorsítanunk kell a szociális létesítmények építését, az egészségügyi ellátás bővítését, csökkenteni az egészségi ártalmakat, szorgalmazni a még meglévő baleseti veszélyforrások megszüntetését, fejleszteni a vasútegészségügyi hálózatot, előtérbe helyezni a betegséget megelőző, illetve a betegeket gondozó tevékenységet.

— A jelenlegi öt éves terv időszakában minden eddiginél nagyobb összeget, 2 milliárd 243 millió forintot fordíthatunk az említett célok elérésére — mondta a felszólaló, majd konkrétan felsorolta, hogy a vasútüzem mely területén milyen intézkedések szolgálnak majd a dolgozók és a nyugdíjasok érdekeit.

Fogadás a Vasúti Főosztályon

A négynapos tanácskozás zárulása május 18-án délután került sor. Az ülést Jean Brun, a nemzetközi szövetség elnöke nyitotta meg. Röviden ismertette az adminisztratív bizottság munkáját, majd



Szabó Antal főtitkár zárszavával ért véget a tanácskozás (Laczko Ildikó felvétele)

A Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége 24. adminisztratív bizottsági ülésének

HATÁROZATA

Az adminisztratív bizottság, miután megvitatta azt a beszámoló jelentést, amellyel Debkumar Ganguli, a szövetség főtitkára terjesztett elő a szállítási dolgozók társadalombiztosításának megújításáért, s e téren a szakszervezeti jogok megújításáért és kibővítéséért folyó harccal kapcsolatos akcióegységéről, kiemeli, hogy a szállítómunkások szakszervezeti mozgalmában fokozódik az együttműködési törekvés abban a harcban, amely a szállítómunkások jogaiért és érdekeiért a tudományos műszaki forradalom és a szociális változások feltételei között folyik.

Fejlődik és erősödik az a törekvés, hogy kivívják a fontos szociális-gazdasági problémák megoldását a dolgozók javára és a társadalmi haladás érdekében. A legidősebb problémák egyike a szállítási dolgozók szakszervezeteinek aktívabb részvétele a társadalombiztosítási rendszer fejlesztésében és tökéletesítésében, a dolgozók munka- és egészségvédelmében, s a szakszervezeti jogok e területen való megújításában.

A társadalombiztosítás évről évre egyre nagyobb jelentőséget ölt a szállítómunkások életében. A magasabb szintű biztosítás megteremtése a munképesség elvesztése esetére, a rendes munka- és üdülési viszonyok létesítése, hozzáférhető orvosi segélynyújtás biztosítása és betegséggel járó intézkedések hozatala stb. fontos szempontjai a szállítási szakszervezetek tevékenységének, és e problémák megoldását a szakszervezetek munkájuk egyik alapvető irányának tekintik.

Az automatizálás és a tudó-

bejelentette, hogy két határozatot és egy felhívást terjesztene az ülés részvevői elé. Az egyik határozat Debkumar Ganguli főtitkár beszámoló jelentéséhez kapcsolódik, míg a másik az általános helyzettel foglalkozik. A felhívást azokat a tennivalókat ismerteti, melyeket az 1973 júniusában Varsóban összeülő VI. Nemzetközi Szakmai Konferencia előkészítése érdekében a közlekedési és szállítási szakszervezeteknek végezni kell.

Az adminisztratív bizottság a határozatokat és a felhívást elfogadta. Ezután Jean Brun és Szabó Antal főtitkár zárszavával véget ért az adminisztratív bizottság 24. ülése.

Délután 17 órakor dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a Vasúti Főosztály kulturtermben fogadást adott az adminisztratív bizottság ülésén részt vevő külföldi és magyar szakszervezeti vezetők részére. A fogadáson jelen volt Rödönyi Károly, a közlekedés és postaügyi miniszter első helyettese, Földvári Aladár, a SZOT elnöke és Timmer József, a SZOT titkára.

A fogadáson dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és a minisztérium vezetése nevében üdvözölte a vendégeket, majd pohárköszöntőt mondott, amelyre Jean Brun válaszolt.

mányos műszaki felfedezések századában a kapitalizmus képtelennek bizonyult olyan normális munka- és életkörülményeket teremteni, amelyeknek nincsenek ártalmas szociális következményei a dolgozók, különösen egészségük szempontjából. Az utóbbi években a kapitalista országok közlekedésében növekedett a balesetek és a szakmai megbetegedések száma dolgozók körében. Ugyanakkor azonban a nyugdíjak összege, a betegségi, a terhességi segély, a baleseti segély stb. gyakorlatilag nem változott.

A kapitalista és a fejlődő országokban a szociális törvényhozás a legtöbb esetben nem veszi figyelembe a szállítási, kikötői és halászati dolgozók sajátos munkakörülményeit, amely szakmák jellegükben leggyakrabban veszélyesek.

A gyarmati országokban a szociális viszonyok igen súlyosak, társadalombiztosítási formák pedig a legtöbb esetben nem is léteznek.

A szocialista országokban, ahol a munkásosztály van hatalmon, a szociális jogokat törvények szavatolják, amelyeket a dolgozók és a szakszervezetek állandó, aktív részvételével dolgoznak ki. A szakszervezetek ellenőrzik a szociális törvények összes elveinek valóra váltását. A társadalombiztosítási rendszer kiterjed minden dolgozóra, magába foglal minden szociális kockázatot és szavatolja a dolgozók jogát a társadalombiztosításra.

A szakszervezeti szervek minden szocialista országban részt vesznek a társadalombiztosítási alapok, a nyugdíjalapok igazgatásában és elosztásában, ellenőrzik a munkavédelmi intézkedések végrehajtását és a dolgozók üdültelességének megszervezését stb. A juttatások méreteit állandóan összehangba hozzák a megélhetési költségek szintjével. Mindezeket az alapokat az állam finanszírozza. Az utóbbi időben a szocialista országokban konkrét intézkedéseket hoztak a szakszervezeti jogok további kiterjesztésére és a társadalombiztosítási rendszerek megújítására.

Tekintet nélkül azokra a jelentős különbségekre, amelyek az egymástól különböző szociális-gazdasági rendszerű országokban társadalombiztosítási téren mutatkoznak, a közös követelések egész sora létezik ezen a téren.

A fejlett kapitalista országokban már megvan az alapja a dolgozók szociális szükségletei tökéletesebb kielégítésének. A fejlődő országokban a társadalombiztosítási rendszerek megteremtése és megújítása jelentős erőfeszítéseket és a nemzetközi szolidaritás megújítását követeli.

Az adminisztratív bizottság az a véleménye, hogy a szállítási dolgozók szakszervezeteinek egységes akciókat kell kifejteniük abban a harcban, amely a nemzetiségi, faji és nemzeti, mindenfajta megkülönböztetés nélküli társadalombiztosítási rendszer megújításáért és kiterjesztéséért; a teljes és mindent átfogó társadalombiztosítási rendszer megteremtéséért folyik, amely rendszer magába foglal minden szociális kockázatot és szociális jogot, de mindenképpen a betegségi, terhességi, rokkantsági segély, a munkaképesség elvesztése esetére balesetre, szakmai megbetegedésre nyújtandó segély, továbbá családi pótlékot és öregségi nyugdíjat.

Az adminisztratív bizottság megállapítja, hogy a kapitalista országok egész sorában a fegyverkezési verseny politikája és a fegyveres konfliktusok komoly mértékben akadályozzák a szociális haladást. A fegyverkezési verseny súlyos teherként nehezíti a dolgozók vállára és az élet színvonal csökkenéséhez vezet. Sok országban ez a szociális vívmányok és a szociális szükségletekre szánt eszközök korlátozásához vezet. A fegyverkezési verseny,

valamint a társadalombiztosítási rendszer megújítása és kiterjesztése összeegyeztethetetlen tényezőket jelent. Ennél fogva az a harc, amelyet a társadalombiztosítás terén a szakszervezetek folytatnak, szorosan összefügg a béke fenntartásával és megújításával irányuló harccal.

Elengedhetetlenül harcolni kell:

— a munkavédelemért, az egészségügyi intézkedések, a betegséggel járó intézkedések, a balesetmegelőző és a szakmai megbetegedéseket megelőző intézkedések kiterjesztéséért és kiszélesítéséért, a munkavédelem fölötti állandó ellenőrzés megvalósításáért;

— a szállítási dolgozók szakmai megbetegedését meghatározó jelenlegi koncepció módosításáért és azért, hogy a koncepció magába foglaljon egyes olyan általános megbetegedéseket, mint pl. szív- és érbetegségeket, valamint gyomorbetegségeket, mint szakmai betegségeket;

— hozzáférhető, mindent átfogó egészségvédelmi rendszer bevezetéséért, beleértve a díjtalan orvosi ellátást, a díjtalan gyógyszerellátást és kórházi ápolást;

— a nyugdíjintézetek és a betegségi segélynyújtási intézmények egységesítéséért, úgy szintén a társadalombiztosítási rendszer egyszerűsítéséért, a korábbi vívmányok és a kollektív szerződésben rögzített kedvezmények kockázata nélkül;

— a társadalombiztosításnak teljes mértékben a munkáltatók, vagy az állam, illetve mindkettő által való finanszírozásáért anélkül, hogy ehhez bármilyen mértékben is hozzájárulnának a dolgozók és azoknak a társadalombiztosítási hozzájárulásuknak a teljes megszűntetéséért, ahol ezek még fennállnak;

— azért, hogy a munkába menet, vagy a munkából jövet esetén úton történt baleseteket üzemi balesetnek tekintik;

— a fegyverkezési verseny költségeinek csökkentéséért, a béke fenntartásáért. Az adminisztratív bizottság véleménye szerint a társadalombiztosítási juttatásoknak, köztük a nyugdíjnak normális életszínvonalat kell biztosítaniuk és ezeket a juttatásokat növelni, valamint állandóan felülvizsgálni kell, hogy megfeleljenek a megélhetési költségek és a munkabér szintjének.

Az adminisztratív bizottság felhívja az összes szállítási szakszervezetek figyelmét a társadalombiztosítási probléma orvosi jelentőségére. Felhívással fordul minden szervezet-hez, hogy mélyítse el ismeretét ezen a téren és segítse elő azt, hogy a dolgozók felismerjék mindezeknek a problémáknak a jelentőségét, mert a társadalombiztosítás szintjének emelése a nemzeti jóvedelem nagyobb részének elosztását jelenti a szükségleteknek megfelelően. Ezért az említett célok megvalósításáért folyó harc ugyanakkor harcot jelent a magasabb fokú szociális igazságosságért.

Az adminisztratív bizottság véleménye szerint e követelések teljesítése érdekében elengedhetetlen az egységes akció kiterjesztése és a szállítási dolgozók, valamint szakszervezeteik aktivizálása a harcra a társadalombiztosítási jogok területén.

Az adminisztratív bizottság felhívja a szállítási dolgozók összes szakszervezeteit, hogy aktivizálják tevékenységüket az ENSZ specializált szerveiben (Nemzetközi Munkáügyi Szervezet, IMCO stb.) és vessek latba minden erejüket annak érdekében, hogy a dolgozók komoly mértékben akadályozzák a szociális haladást. A fegyverkezési verseny súlyos teherként nehezíti a dolgozók vállára és az élet színvonal csökkenéséhez vezet. Sok országban ez a szociális vívmányok és a szociális szükségletekre szánt eszközök korlátozásához vezet. A fegyverkezési verseny, kormányai valóra váltják.

Növekedett az ipari balesetek aránya



Az adminisztratív bizottság vasutas-szekciójának és a határozatokat előkészítő bizottságok szakszervezetünk elnökségi tanácstermében tartották megbeszéléseiket

A dolgozók a tudományos és technikai haladás ellenére a tőkés profitorientált törekvések alá vannak rendelve. Az elmúlt években növekedett az ipari balesetek és a foglalkozási betegségek aránya. Ugyanakkor gyakorlatilag változatlan maradt a nyugdíj, a betegségi és szülési járuléka, a rokkantsági nyugdíj.

Bár a nem tőkés utat választó fejletlen országok némelyikében elérték bizonyos eredményeket a társadalombiztosítás területén, meg kell jegyezni, hogy a társadalombiztosítási rendszer még távolról sem fedezi a dolgozók elemi szükségleteit.

A még mindig gyarmati igában levő országokban a társadalombiztosítás csaknem mindenütt siralmas állapotban van. Számos ázsiai országban még mindig nincs az egészségügyre kiterjedő egészségvédelmi rendszer. Ez a helyzet

Japánban és Törökországban. Burmában és Indiában a kórházi ágyak száma még az 1000 lakosra jutó egy ágyat sem éri el; Burmában 18 000 lakosra, Indiában pedig 5000 lakosra jut egy orvos. Számos latin-amerikai országban az alkotmányi proklamálja a társadalombiztosításhoz való jogot, de ez többnyire csak papír marad. Uruguayban már 60 évvel ezelőtt deklarálták a nyugdíjra, a betegségi és baleseti járulékra való jogot, de a dolgozók még ma sem élvezik ezeket a jogokat. Bolíviában, Latin-Amerika legszegényebb országában az 5 milliónyi lakosság 85%-át képviselő indiánok és meszticek még azt sem tudják, hogy mi a társadalombiztosítás. Még Mexikóban, a legfejlettebb latin-amerikai országban is az a helyzet, hogy a dolgozók nagy része nem kap nyugdíjat, illetve nem élvezi az egyéb társadalombiztosítási előnyöket.

Az USA-ban a legrosszabb az orvosi ellátás

A legmagasabb nemzeti jövedelemmel rendelkező USA-ban a munkásosztály nem tudta mindeztideig kihasználni a társadalombiztosítási rendszerben szükséges javításokat. Az USA-ban nincsen ingyenes orvosi ellátás és az orvosi kezelési költségek évről évre növekednek. A legutóbbi amerikai statisztikai adatok szerint a kórházi ápolás napi költsége 100 dollár. Az amerikai gyógyászati legdrágábbak az egész világon és az Egyesült Államok gyógyszeripara éri el a legmagasabb profitot. A szövetségi kormányzat nem finanszírozza az ipari balesetbiztosítást. Az Amerikai Egyesült Államokban a dolgozónak csak akkor van joga baleseti járulékra, ha sérülését nem saját maga okozta. Ezt pedig bizonyítani kell és a bizonyítás a dolgozót terheli.

A főtitkár beszámolója további részében a szállítási dolgozók szakszervezeteinek egyik fontos problémájáról, a biztosítottak teljes foglalkoztatottságáról beszélt. Mint mondták, számos tőkés és fejletlen országban igen nagy azoknak a munkásoknak a száma, akik éveken keresztül csak átmeneti foglalkoztatottságot találnak. Ezek különösen meg vannak fosztva a társadalombiztosítás előnyeitől. Ezzel kapcsolatban példaként említette

az Indiai Vasutakat, ahol 200 ezer az ideiglenesen foglalkoztatottak száma.

Részletesen elemezte a beszámoló azt is, milyen veszélyeknek van kitéve a különféle közlekedési és szállítási ágazatok dolgozóinak egészsége és biztonsága. A példák között itt is említett olyan országokat, ahol a vasutasok hátrányos helyzetben vannak, az Olasz Államvasutak orvosai által készített tanulmányból kiténik, hogy a vasutasoknak csupán egyharmada végzi nyugdíjba vonulásakor ugyanazt a munkát, mint amiben eredetileg foglalkoztatták.

A beszámoló után az adminisztratív bizottság tagjai együttes és külön bizottsági üléseken vitáztak meg a napirendet és alkották meg a határozati javaslatvezeteket.

Az adminisztratív bizottság ülésén a főtitkár beszámolóját követő vitában felszólalt Molnár György, a vasutasszakszervezet titkára is.

— Mindenekelőtt szeretném hangsúlyozni — mondta —, hogy a napirenden szereplő kérdést a magyar vasutasok szakszervezete részéről is nagyon aktuálisan tartjuk. Egyetértünk azzal, hogy a szállítási dolgozók szakszervezeteinek nemzetközi szövetsége a társadalombiztosítás kiszélesítésé-

DEBRECEN:

„Kiskapu a főbejárat mögött”

Ha Debrecen és Záhony viszonyát hasonlított próbálom érzékeltetni, akkor azt mondhatom, hogy Debrecen olyan, mint a kertkapu, amely keresztül a ház bejáratá. Ez lehet jutni. Ha a debreceniek jól dolgoznak, akkor szinte biztos: zavartalan a forgalom az ország keleti kapujában. Ha pedig Záhonyban jól mennek a dolgok, akkor a „kertkapunál” sincs baj. Ezt igazolja, hogy miközben a záhonyiak elnyerték az MT-SZOT vándorújszólót, Debrecen is kiérdemelte a Kiváló vasúti csomópont címet. Adódik azonban a kérdés, hogy vajon lehetne-e még jobban, szervezettebben dolgozni?

— Igen, ha tovább javítjuk az üzem- és munkaszervezést — válaszolja a kérdésre Fekete Sándor állomásfőnök, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja. — Nemrég számoltam be a csomóponti párt-vezetőbizottság előtt az MSZMP KB 1971. évi decemberi határozatainak megvalósulásáról, illetve azokról az intézkedésekről, amelyekkel növelni kívánjuk a belső tartalékok kihasználását.

Forintban számolnak

— Melyek a legfontosabb feladatok?

— Három szempont szerint csoportosítottam az említett témát. Az egyik az utasítás-szerű, balesetmentes szolgáltatás, a másik a gazdaságosság, az önköltség csökkentése, végül a termelékenység javításának követelménye. Az első feladatcsoporton belül biztosítanunk kell a szolgáltatás fejelemet, a vezetés kellő színvonalát, a számonkérés hatékonyságát, a jobb személyzeti- és káderpolitikát. A második feladatcsoporthoz tartozik a túlórák csökkentése az utazó szolgálatnál, a tartalékok, a járművek megfelelő kihasználása, valamint takarékoskodás az anyaggal és az energiával. Hogy mit takar a termelékenység fogalma? A munkaerő maximális kihasználását, a szolgálatok színvonalának fejlesztését, a Vólánál és a nagyobb szállítatókkal való jobb kapcsolatot.

— Mindez milyen megtakarítást eredményezhet?

— Egymillió forintot számoltunk, de talán több is kijön. A csomóponti pártbizottsággal együtt határoztuk meg a tennivalókat a IV. ötéves terv egész időszakára.

Igazi érdekvédelem

Fekete Sándor elmondotta még, hogy milyen sokat tesznek Debrecenben a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért. Nemrég sokmillió forintért épült szociális létesítményeket adtak át és évente 50–60 lakást kapnak a dolgozók, főként a fiatalok. Sajnos, még így is kevés a vasúthoz újonnan belépő dolgozó. Am erről és a törekvések politikai támogatásáról már az állomás szakszervezeti bizottságának titkára, Czeglédi Sándor mondta el a következőket:

— A kocsirendezőknél, akiknél évek óta általában 12 ember hiányzott a létszámból, úgy oldottuk meg a problémát, hogy a meglévő dolgozók bérét jelentősen emeltük. Mással megszüntettük a kocsifelíró munkakört és ezáltal újabb dolgozókat irányítottunk át a fontosabb feladatok elvégzésére. Állomásunkon egyébként az üzem- és munkaszervezés sohasem volt kampányfeladat, de most jobban a politikai és gazdasági szervek figyelmének központjába került ez a téma. A

szakszervezeti bizottság szemelőtt tartja a vasutasok érdekeit, harcol értük. El kell érni, hogy valamennyien jó körülmények között dolgozzanak. Ha nem fáradtak, nem túlhajszoltak az emberek, akkor jobban elvégezhetik feladataikat, s így módon csökkenthetők a balesetek is az egyébként közútdottan veszélyes szolgálati helyeken. Nemrég számonkértük néhány gazdasági vezetőtől, hogy miért engedi meg területén a 18 órán túli napi munkavégzést. Volt olyan dolgozó, aki több mint 300 órát dolgozott. A szakszervezet szigorú intelmeit a vezetők megértették és gyors intézkedés történt a munka ésszerűbb szervezésére.

A kitüntetés kötelez

— A szervezett dolgozók-nak van-e szavuk ezekben a kérdésekben?

— Igen. Enélkül nem is juthatnánk semmire. Aktivistáinkon és a szocialista brigádokon keresztül szinte mindenkivel kapcsolatban tartunk. Ha az üzem- és munkaszervezés a jövőben meghozza igazi gyümölcseit, abban nekünk is és a csomópont minden dolgozójának nagy része lesz. Az elnyert kitüntetés is erre kötelez...

Molár Ferenc



Május 20-án a pécsi igazgatóság tanácstermében írták alá Gyékényes magyar–jugoszláv közös határállomás szolgálati szabályzatát. A MÁV képviselőiben Dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője, a jugoszláv vasutak képviselőiben pedig Crnosia Joahim főigazgató, a zágrábi igazgatóság vezetője írták alá az okmányokat

„Mindenki annak örül, ha mozog a vasút”

Csúcsforgalom előtti látogatás a Déli csomóponton

Szolnoki Ottó, a MÁV Községi Nevelőotthon tanára is, valy ősszel járt legutóbb Budapestben. Most, hogy megakarta látogatni a Déli-pályaudvaron levő barátait, nagy meglepetésekben volt része. A 60-as villamos „váratlanul” letele a Szarvas téren, a 44-es elvitte egészen a Maros utcáig, s onnan csak nagyobb gyalogtúra után jutott visszakerülni a pályaudvar területére, közben sántomegek és homokhegyek között botorkálva.

— Nem is tudtam vele jóformán beszélgetni, az erre szánt idő lejárt, Szolnoki éppen csak fel tudott szállni a Szombathelyre induló vonatra. — Borlai Jenő, a Déli állomásfőnök-helyettese ezzel a néhány mondatdal jellemezte azokat az állapotokat, amelyek a metróépítés látat elő pályaudvar mindennapi életét, gondjait övezik.

Együttműködve a metróépítőkkel

A jelenlegi munkálatokra terelődik a szó. A beszélgetésbe bekapcsolódik Mahovics Lászlóné üzemmérnök is, három kisleány édesanyja, aki előtt nagy papírpapírok fekszenek, a nyári menetrende való felkészülés tervét.

— A metróépítési munkát a Közlekedési Építő Vállalat végzi. Az utazóközönség érdekeit eddig még nem szenvedték csorbát. Reméljük, a nyáron sem lesz fennakadás — jegyezte meg.

— Mi mindenben segíteni kívánjuk az építőket — veszi át újból a szót az állomásfőnök-helyettes. — Most például nagy gond, hogy az építők Hollandiából várnak burkolómárványt, amelynek elraktározása a márványtáblák épségének megővése szempontjából nem kis feladat. De mi ezt is megoldottuk. Az egész mennyiséget egy helyre rakhatják.

Az már közismert tény, hogy a metro Déli vasutat elérő szakaszán ez év decemberében megindul a forgalom.

— Nagyon sok érkező utasunk — mondja Borlai Jenő — évek gyakorlatát tekintve a

Kelenföldi pályaudvaron szállt le, mert ez megrövidítette az utat lakóhelyéig. Most a metro bekapcsolódása azt jelenti, hogy a jobb közlekedési lehetőségek miatt 25 százalékkal megnövekszik a pályaudvar forgalma.

Alakul a Déli-pályaudvar új arculata

A Déli területén dolgoznak a betonkeverők, a földmarkolók. A gépmunkások lassan kialakítják a Déli-pályaudvar új arculatát. De ez még elég messze van, közben május 28-án bekövetkezett a menetrendváltás, június 11-től pedig — ekkor végződik a tanítás — megkezdődik a pályaudvar főidénye.

— Tavaly ebben az időszakban átlagban 72 vonattal közlekedett — tájékoztat Borlai Jenő — ez a szám szombatra és vasárnap 78 vonattal emelkedett.

— Hogyan lehet majd a megnövekedett forgalmat zavartalanul lebonyolítani? Legutóbb erről tanácskoztak a vasút szakemberei a Technika Házban, ahol Domonkos Tibor, a MÁV Tervező Intézet tervezője tartott előadást, s elgondolásai élénk vitát váltottak ki. A Déli csomópontot Rakó Kálmán állomásfőnök képviselte.

— Minden pályaudvaron kaphatók majd a balatoni jegyek — mondja — s ezek biantól módon az utazás napján lebélyegezhetők. Az ideiglenesen felállított bélyegzési helyek az utasok gyors ügyintézését segítik.

— Nem félünk az egyre jobban tornyosuló feladatoktól. Ahogy az elmúlt években, a következőkben is helyt áll majd a kollektíva, hiszen akik itt dolgoznak, nem szereti a tétlenséget, mindenki annak örül, ha mozog a vasút — fejezte be beszélgetésüket az állomásfőnök-helyettes.

Maros László

Gazdaságos teherszállítást ígér

az új menetrend

(Folytatás az 1. oldalról)

daug és Zebrzydowicéig egy-egy újabb Budapestre induló TEEM-vonat is közlekedik.

A tranzit és belföldi forgalomban futó TEEM-kocsik továbbításának meggyorsítása végett

egyránt jelentős intézkedés a Sturovóból Bad Schandauba közlekedő két új TEEM-vonat forgalomba helyezése a cseh-szlovák vasutak vonalán.

Ennek a két vonathoz a közlekedésével a Sturovóba egy-egy vonatokkal érkező utánpótlás miatt visszamaradó TEEM-továbbítást igénylő kocsik átfutási idejét megrövidítik.

A MÁV áruszállítási szolgáltatásainak megfelelő színvonal érdekében a TEEM-vonatokhoz csatlakozóan az 1972–73. évi menetrendben körültekintően felkészültek arra, hogy kedvező természetű a gyors szállítási igények kielégítésére belföldi expressz tehervonatok álljanak rendelkezésre. Az új menetrendben Nagykáncsáról, Kiskunhalasról, Szegebről, Szentseről, Kecskemétről, Füzesabonyból és Nyíregyházáról indíthatók indokolt igények esetén — belföldi expressz tehervonatok. Ezek a vonatok a felsorolt állomásokról úgy indulnak,

hogy az esti órákban be- rakott küldemények hajnalban már Budapestben kiszolgáltatásra kerülhetnek,

s így lehetővé válik a friss áru elszállításának a piacokra, a KÖZERT-ekbe.

A MÁV vonalain lebonyolít-

ásra kerülő áruszállítás jelentős része ez évben is a gyors-tehervonati forgalmat érinti. A gyors-tehervonatok menetrendi felvése sok évi tapasztalat alapján került kialakításra, menetrendi helyzetük kedvezőnek mondható. Eppen ezért a gyors-tehervonatok közlekedés rendszerében alapvető változás nem történt. Említést érdemel viszont, hogy

Záhonyból Miskolcon át Budapest—Ferencvárosba új gyors-tehervonatot helyeztek forgalomba.

Ez a vonat a délelőtti órákban indul és éjféli után érkezik Budapestre. Ezzel a gyors-tehervonattal Záhony térségét is bekapcsolták a Budapestre reggel induló nemzetközi és belföldi gyors-tehervonatok csatlakozási rendszerébe.

Az új menetrendben továbbfejlesztették a postai küldemények és a konténerek továbbítását is. A Budapest—Nyíregyháza között közlekedő postavonatot útvonalát Mátészalkáig meghosszabbították. Budapest—Pécs között mindkét irányban új posta-expressz-vonatot közlekedik. Ez a vonatpár továbbítja a pécsi és kaposvári konténer-küldeményeket is.

A tehervonatok menetrendjében is csak a fontosabbakat soroltuk fel. Minden vasutas tudja, hogy az áruszállítási tevékenységet nagymértékben befolyásolja a tömegérték szállító tehervonatok menetrendi helyzete. Ezért menetrendszerű közlekedésükre a jövőben nagyobb gondot kell fordítani.

Veszprém-külső már nem az, ami volt

— Kettes, négyes... egyes... hármas! — szólítja az őrhelyeket Ambrus József intéző forgalmi szolgálatvezető. Várja az örök jelentkezését...

— Az 1868/II. próbamenet áthalad a XV. vágányon. — Megvárja a visszajelzést és csak utána teszi le a telefont.

Térfelvezető, vezetőváltókról adják tovább és váltóikkal együtt indulnak végrehajtani az utasítás. Állítják, megvizsgálják, lezárják és ellenőrzik a váltókat. Hat ember lendül munkába minden ilyen parancsra. Mert Veszprém-külsőn még nem gyulladnak ki vágányfoglaltságot jelző fények a jelzőtáblán. Nem állnak be egész vágányukat gombnyomásra.

Itt még emberi szóra indulnak el cselekvések, elektromosság nélkül, a lelkiismeret feszültsége alatt...

Örömök és gondok

Regionális szerepet jelölt ki a közlekedési koncepció Veszprém-külsőnek. Onforalmán kívül, közterének fuvarozó szolgálatát is el kell majd látnia. Addigra megőnének adottságai és hozzáigazodnak az új szállítási igényekhez. Ma már a bővítés „alap-pillérei” az új vágányok, a vontató- és iparvágányok is megépültek.

— A műszakiak gondja már némileg enyhült — mondja Szabó József állomásfőnök —, de a miénk most tetőzik. A műszakihoz hasonlóan technológiai rekonstrukciót is kell végeznünk. Nagy

gondunk a még üzemelő Veszprém és Veszprém—Ipatelep forgalmának leállítás, az új szolgálat és szolgálat megvalósítása új vágányainkon!

Valóban ellentmondásos helyzet alakult ki. Egyik oldalán leállítani évszázados vasúti munkát, a másikon korszerűbben, olcsóbban folytatni lehessen.

Szól az új telefonon, tisztán, szokatlanul érthetően.

— A 7199-cel kezdem-e az új XIII-at? — kérdezi Tihanyi Gábor tolatásvezető.

— Kezdejék — adja meg az engedélyt a rendelkező Ambrus József.

Felbűg a tartalék motorja. Az üres kocikat átrendezik a veszprémi teherből a győri tolatóba. Szívesen használják az új kifejezéseket: új XIII, XIV, XVI... és a kertiek...

A III-as őrhely futó váltó-óra könnyedén „dobálja” a váltókat. Ismét megszólal a hangos... — A sódervonatot behatam-e a K. 1-re? — érdeklődik a tolatásvezető. Megkapja a hozzájárulást. Egy teljes vonat gurul már a kirakási helyre. Ilyen, korábban ismeretlen „húzások” emelik a tervteljesítést.

Kilenc szocialista brigád

Ma Veszprém-külsőn ismeretlen az engedélyre való várakoztatás. Korábban itt volt az a bizonyos szűk torok, ahol a forgalom torlódtott. A feszült forgalmi helyzetek

nem jellemzőek. Létrejött a forgalom józan egyensúlya.

Miközben keressük az újat, meg kellett állapítanunk, hogy a külsőket mindegyike felvett valamit a korszerűből. A részben központi állítású váltók; kulcsazonosító berendezés, tértelefon, átszerelési váltók; korábban itt nem létező termelési eszközök. Használatba vételük szükség-szerűvé tett átfogóbb szakismereteket. Ugyanígy az új technológiák is. A ma még kétkézi vasutasok így válnak tanúivá a struktúra változásnak. S ők lesznek a „holnap” nagyszámú körzeti pályaudvar irányítói és szakmunkásai.

Érvényesíteni

az üzemi demokráciát

Ahány vonat csak érkezik, vagy indul és áthalad, ahány gép körbenjár, elhangzik a szolgálattevői utasítás. S megindulnak ők hatan. De ugyanígy van ez a másik két torban is. Kilenc szocialista brigád és a brigádok kivüliek szorgalma váltja valóra a tervet. Hadd idézzük Ambrus Józsefet, aki brigádját és az állomást képviselte a III. országos vasutas szocialista brigádvezetői tanácskozáson:

— Mi vagyunk a közbevitők és a tartalékosok! — mosolyog, nyugodt derével. — Mi vagyunk a pihenődők, a szabadság és a betegség póttartaléka. Mi mindenkiel dolgozunk. Valamennyi brigáddal. Sok-sok beosztást kell ismerni...

Sokrétű gondjaik vannak Veszprém-külsőn a vezetőknek és végrehajtóknak egyaránt. Seregnyi személyzeti kérdést megelégedésre, emberien megoldani. Ervényesíteni az üzemi demokráciát, odafigyelve az annyira szűkös javaslatokra. Hisz itt a munka új értelmezése, értéke van kialakulóban. Tárgyalások a fuvarozatókkal. Megértetni a közterülettel járó vasúti terveket. Figyelemmel lenni más vállalatok érdekeire — ezek is növelik a gondokat. Megannyi napjainkra oly jellemző útkeresés. Gazdaságpolitikánk céljainak megvalósítása.

— A sok gond között egyike a legnagyobbaknak, hogy dolgozóinkat megtanítsuk követheti az újat. Gondolkodásukat meg tudjuk változtatni! — jegyezte meg Bernáth József csücsitkár.

S ebben sok és nagy igazság van. Bár valamennyiünk érvényes. E szándékok és törekvések jó megoldása kollektív vezetői bölcsességet is kíván. S itt nyújt hathatós segítséget a szakszervezetnek a pártszervezet és szakszervezeti bizottság.

Kétségtelen, hogy jobb a munka tárgyi feltételei már ma is Veszprém-külsőn, mint korábban. De a megvalult minőségi különbséghez kell igazítani minél hamarabb a szociális feltételeket is. Hisz az eszközök egyike a munkát; a másik egyértelműen a munkást szolgálja! Mindkettő célja újra termelni önmaga erejét.

Szabó Béla

Virágüzem Kőbányán

PÁLMÁK, CIKLÁMENEK, BEGÓNIÁK — ÖRÖMÖKKEL ÉS GONDOKKAL

A vonat beérkezik a pályaudvarra. Már melegen tűz a tavaszi nap. A fáradt utas — kezében csomagjaival — a kijárat felé siet. Talán észreveszi, hogy barátosabb, köedényekben virágok pompáznak. Ha szereti a virágot, bizonyára könnyebb lesz a teher, enyhül a fáradtság.

A MÁV tizenhét kertészeti-nek dolgozó szorgoskodik azért, hogy barátosabb, kulturáltabb legyen a vasútállomások környéke. Többek között az ő feladatuk a pályaudvarok díszítése, a felvételi épületek környező pázsit gondozása, valamint az is, hogy cserépek virággal, zöld növényekkel lássák el a hivatalokat és a különböző rendezvények asztalait.

Kétféle érték

A jószéjű városi pályafenntartási főnökség kertészete Kőbányán — egy a tizenhét közül. Kívülre még két hasonló vasúti „virágüzem” található a fővárosban.

Kánai Pál 13 éve vezeti a kőbányai kertészetet, amelynek alapterülete alig három hektárnyi. Tizenhét üvegház, 7 fűthető melegágó és 14 hollandi, vagy hidegágó — mindössze ennyi a természetberendezések száma. Mégis: több, mint kétféle millió forint értékű dísznövényt állítanak elő évente.

Hová kerül ez a sok virág? — kérdezem a kertész vezetőjétől.

— Nagy vasútvonal külső és belső virágosításáról kell gondoskodnunk — válaszolja. — Budapesttől Aszódig, Tatabányáig, illetve Pusztaszabolcsig terjed a körzetünk. Ezenkívül az Úttörővasút, valamint a Körvasút is hozzánk tartozik. A mi feladatunk továbbá a budapesti nagy pályaudvarok díszítése, csupán a ferencvárosi kivétel ez alól. A MÁV központi rendezvényeire szintén

mi szállítjuk a dísznövényeket. Vannak olyan dolgozóink, akik főként csak a dekorációval foglalkoznak. Minden évben „nagy hajrá”-val készülünk a vasutasnap ünnepeire. Az előkészületek idején sem vasárnapunk, sem szabad szombatunk nincs. S dolgozunk tavaly például Vác állomáson, Győrben, és ott voltunk a szobi villamosított vonal avatásánál is. Hirtelenben ezeket tudom felsorolni...

Szakértelemben nincs hiány

A vezető helyettese, Kőhalmi Magdolna, a nehéz munkaerőhelyzetet ecseteli, miközben bemutatja a telepet. — A hivatalosan megállapított létszámkeret szerint hatvan dolgozója lehetne kertészetiünknek. Ezzel szemben csak negyvenketten vagyunk. De négyen nyugdíjba mennek a napokban, és hiányzó is mindig akad — hangzik a panasza. — Most is az a legnagyobb gondunk, hogy a három éjjeliőr közül kettő beteg. Kit tegyünk a helyére? Fiatalkorú nem lehet, az idősebbeket pedig nappal a kertészetben nem tudjuk nélkülözni. Venének fel embereket, de ugyan ki jön el hozzánk segédmunkásként, ha meghallja, hogy mindössze 1200—1300 forintot kereshet havonta? Pedig a munka nehéz itt: nemcsak kerteszködni kell, hanem a vagonok kirakása, a trágya, a szén behordása és a salakozás is az itt dolgozó segédmunkásokra hárul.

Benyitunk az egyik üvegházba. Horváth Lajos, a belső munkák csoportvezetője a napi feladatokról beszél: — Eppen az átültetéseket végezzük, vagyis nagyobb cserépbe helyezük a már megérősdött palántákat. Szép a ciklamenünk, lesz bőven begóniánk, aglónémánk. Most

van a tűzdelések ideje is: a sűrűn vetett magvakból kikéző növényeket szétültetjük a ládába. Szakértelemben nincs hiány, hiszen hat technikus és nyolc kertész-szakmunkás tevékenykedik nálunk. Jómagam már 24 éve dolgozom itt — említi jogos büszkeséggel, majd hozzátesszi: — Nagyon szíveshez nőtt a munkám. De hogyan is lehetne nem szeretni a virágokat?

Kár, hogy kedvvel-szívvél végzett munkájuk nem mindig talál kellő megbecsülésre. A növényeket ők kiültetik, de az öntözés — amely már az állomások, vagy hivatalok dolgozóinak feladata lenne — sok helyen elmarad. Így azután elpusztul a virág, kárba vész a lelkes munka. No és az utasok némelyike sem gondol arra, hogy éppen az ő érdekében helyezték ki a kőből készült vázákat a pompázó virágokkal.

— Jó lenne, ha mindenütt úgy becsülnék a munkánkat, mint az Úttörővasúton — mondják. — Ott például kihasználják azzal a bizalommal, hogy ápolja a virágokat. Nem vész kárba az ideje és a fáradtsága...

Csak terv marad?

Ismét Kánai Pált kérdezem: — Elégedett-e az üzem technikai színvonalával? — Egyáltalán nem, de sajnos ezen a szűk helyen nem lenne gazdaságos lebontani és korszerűbb berendezésekkel felszerelni a meglévőket. Ha viszont egy nagyobb területen össze lehetne vonni a MÁV kertészeti, akkor már korszerűsíthetnénk a termelést, vagyis gépesített módszereket is bevezethetnénk. Addig az egyetlen, amit megtehetnénk: áttérni az olajfűtésre. De — kellő anyagi támogatás híján — egyelőre ez is csak terv marad...
Schöffner Jenő

KÜLDÖTTÉRTEKEZLET SZEGEDEN

Hatékonyan végzi munkáját a szakszervezet területi bizottsága

Szakszervezetünk szegedi területi bizottsága is eleget tett a SZOT-elnökség január 10-i határozatának: küldöttértekezleten számolt be a választás óta végzett munkáról. A beszámolót Acsa Mihály terjesztette elő, beszédében kiemelte az irásos anyagot, amelyet minden küldött jóval az értekezlet előtt kézhez kapott.

A választás óta eltelt időszak fontosabb eredményei közé tartozik, hogy a szolgálati helyeken bekövetkezett átszervezéseket, szervezeti változásokat megfelelően követte a szakszervezeti bizottságok átszervezése, illetve új bizottságok létrehozása. Ezzel egy időben előnyösen megváltozott a területi bizottság tagjainak összetétele is, és pedig úgy, hogy csökkent az igazgatóságoknál dolgozó, vezető beosztásban foglalkoztatottak száma, és növekedett a külsőgátló bevonat dolgozóinak aránya. A fiatalok, a fizikai munkások aránya szintén javult, s nő ugyancsak több van a szakszervezet társadalmi tisztségviselői között, mint a korábbi időszakban. Ezenkívül a mozgalmai tapasztalatok szempontjából is kedvezőbb a területi bizottság összetétele, mint korábban volt.

A választott testület a beszámolói időszakban 33 napirendi tárgyalást, és számos kérdésben konkrét határozatot hozott. Ugyanakkor több témával kapcsolatban felkérte az igazgatóság gazdasági vezetőit a szükséges intézkedések megtételére, azzal együtt a szakszervezeti szerveket a végrehajtás segítésére.

A beszámoló egyik fő erénye az volt, hogy az egyes kérdéseket, a megített intézkedések célját, okát, az ügyek jelenlegi állását részletesen ismertette a küldöttekkel. Kellő hangsúlyt kaptak azok a gondok, problémák, eredmények, amelyek szorosan összefüggnek a gazdasági munkával, a szakszervezeti mozgalom időszaki feladataival, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásával, társadalmunk fejlődésével. Ezen belül is első helyen szerepelt a szociálisták munkaverseny- és brigádmozgalom helyzete, a kollektív szerződés rendelkezéseinek végrehajtása, a dolgozók sze-

mélyes ügyeivel való foglalkozás.

A tisztségviselők továbbképzése is azt a célt szolgálja, hogy mindezzel kapcsolatban kevesebb probléma és mind több jó eredmény legyen. Jellemző, hogy eddig már 321 tisztségviselő végzett 1—4 hetes bentlakásos tanfolyamot, ezenkívül 1043 bizalmi és bizalmihelyettes, valamint a szakszervezeti bizottságok 535 részortosa vett részt a továbbképző tanfolyamokon.

Nem feltétlenül sorolható a kedvező változások közé, hogy egyre több a különböző címen összehívott értekezlet és a felsőbb szervek által készített jelentések száma. Ez ellentétes a korábbi határozattal, s többnyire fölöslegesen köti le az apparátus minden erejét és idejét.

A beszámoló egyéb hibáira, hiányosságokra is rámutatott.

Igy például arra is, hogy a teljesítményektől függetlenül elég gyakran kifizetett jutalmak, prémiumok nem ösztönzik az embereket jobb munkára. A bérezéseknél, a különjuttatásoknál szintén előfordulnak indokolatlan aránytalanságok.

Az irásos anyag, amit a küldöttek kézhez kaptak az értekezlet előtt, kellő segítséget, támpontot nyújthat a területen sorra kerülő szb-ülések megtartásához, a beszámoló elkészítéséhez, a szolgálati helyeken előforduló problémák észleléséhez és tárgyilagos feltárásához — ezt állapították meg többek között a küldöttértekezleten elhangzott felszólalások. S ez egyben az is a területi bizottságnál folyó mozgalmi munka hatékonyságának elismerését mutatja.

Sziládi Sándor

„FALIRÉGISÉG”

Az emberek többsége szeret várakozás közben olvasni, nézelődni. En is ehhez a tpuszhoz tartozom. Ezek után talán nem is meglepő, hogy mennyire megörültem a minap, amikor a ferencvárosi állomás oktatótermének folyosóján várakozva érdekes olvasnivalót találtam. Megpillantottam egy izléselesen szerkesztett falújságot.

Tüstént megállapítottam, hogy a cikkek kifogástalanok, szakavatott tollakkal szarmaznak. A leírt gondolatok tömörök, világosak. Szó volt a X. pártkongresszusról, Lenin életéről, munkásságáról.

A falújság nagyon tetszett, egy dolog mégis bosszantott: valamennyi cikk 1970-ben íródott. Annak pedig lassacskán két éve!

S. R.

ÍRÓ-OLVASÓ TALÁLKOZÓ

Szilvási Lajos író és Szilvássy Annamária színművész a váci vasúti csomóponton

Színvonalas esemény színhelye volt május 17-én a váci vasutasok kultúrháza. A háromezeröttszáz kötetes könyvtár vezetője, Kazár Lászlóné, Szabó József kultúrossal és Boros Zsigmonddal közösen közvéleménykutatást végzett a mintegy 130 könyvtári tag között — író-olvasó találkozók megrendezése céljából. Miután

tével foglalkozó — íróra gondoltak és az olvasók többségének választása is Szilvási Lajosra esett, akinek könyvel leginkább közkezen forognak, ezért eldőlt a döntés. Az író és Szilvássy Annamária, a Madách Színház művésze hívta meg a találkozóra.

Az író-olvasó találkozó jó hangulatú Szilvási Lajos már első mondataival megteremtette. Megköszönte a meghívást, az olvasók bizalmát, változta a közeljövőben megjelenő *Vizválasztó* című regényének tartalmát. Önmagáról szívesen elmondta, hogy a Dunántúlról származik, népi kollégista volt, majd újságíró lett és ma egy műszaki lapnál dolgozik. Elmondta azt is, hogy az író személye független a könyvtől. Az író hangját a művek tolmácsolják.

— Az a célom — mondta —, hogy társadalmi feszültségekről és igazi emberi gondokról írjak. Ilyen témákról lehet valamilyen és lehet fordulatosan, izgalmasan írni. Én az utóbbira töreksem. A gondolkodásomat formáló tényezők között a leglényegesebb a gyermekkori környezet, a nehéz munkából élő emberek életének mikroklímája, a népi kollégium egyéni és közéleti felelősségre nevelő közössége, majd — immár két évtizede — az újságírás. Ebből következően, sohasem kellett „kimenem” az életbe, sohasem kellett kiagyalt történetek megírására fanyalodnom.

Ezután Szilvássy Annamária olvasott fel pőztalan, mégis hatásos előadásban egy jellemző részletet a *Vizválasztó* című regényből.

Az előadott részlet után élénk vita alakult ki, azzal a kicsengéssel, hogy az olvasók is hitelesnek, maguk által is tapasztalt jelenségnek érzik a hallottakat. A felszólalók főleg fiatalok voltak, de akadtak idősebb olvasók is. A pergő beszélgetés csaknem egy óra hosszat tartott. A találkozó végén Szilvássy Annamária autogramokat adott, Szilvási Lajos pedig dedikálta az olvasóknak könyveit.

Gáspár Judit

Az 1972/73. évi szakszervezeti, politikai tanfolyamokról

Befejeződött az 1971/72. évi szakszervezeti politikai oktatás. Az elmúlt oktatási év tapasztalatainak feldolgozása, a munka értékelése még hátra van, de már most gondolni kell a jövőre, meg kell kezdeni a következő oktatási év szervezésének előkészületeit.

Az 1972/73-as évben lényeges változással nem kell számolni. A témakörök maradtak, tehát továbbra is három tematikából lehet válogatni. A három témakör egyenrangú, így mindenkinek lehetősége nyílik az érdeklődési körének legmegfelelőbbet kiválasztani. Az egyes témakörökön belül hat központi és két szakmai előadás kerül feldolgozásra, illetve megvitatásra. A budapesti alapszervezetek a Társadalmunk időszaki kérdései tanfolyam egyik szakmai előadása helyett Buda és Pest egyesítésének 100. évfordulója alkalmából a főváros politikai, gazdasági és szellemi fejlődését, Budapest jövőjét tárgyaló témát vitatják meg.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Titkársága 1972. március 8-i ülésén elfogadta a jövő oktatási év egyes témakörreinek előadásait. Ezeket tájékoztatásul közöljük.

Társadalmunk időszaki kérdései tanfolyam:

1. Munkáztatalom — munkásfelelősség.
2. Hatékonyabb munkával segítjük elő gazdasági fejlődésünket.
3. Eletszínvonalunk emeléseinek fő forrása a nemzeti jóvedelem növelése.
4. Az árak szerepe gazdaságunk fejlesztésében.
5. Együtt a milliókkal a szocializmus teljes felépítéséért.
6. Jelenünk és jövőnk biztosítása a szocialista világrendszer.

A Szocialista demokratiz-

mus időszaki kérdései tanfolyam:

1. Erdekeinket védi a szakszervezet.
 2. Demokrácia a munkahelyen.
 3. Közös érdek a munka és üzemszervezés javítása.
 4. A bérányok alakításának általános elvei és gyakorlata a munkahelyen.
 5. A szocializmus építésének hétköznapi hősei.
 6. Munkáskörök — közösségi gondolkodás — egyéni erényesülés.
- A világgözpontok időszaki kérdései tanfolyam:
1. Nemzeti érdekünk a proletár internacionalizmus erősítése.
 2. Az európai szocialista országok szakszervezetei a szocializmus építéséért.
 3. A KGST hatása népgazdaságunk, szocialista életünk fejlődésére.
 4. Munkásmozgalom a vezető tőkésországokban.
 5. A harmadik világ fejlődése és ellentmondásai.
 6. Az európai békéért, biztonságért.

A témákhoz a szakmai anyagot a szakszervezet elnöksége hagyja jóvá, ugyanakkor az előírt témákhoz a szakmai kiegészítő anyagok elkészítését is. A Táncsics Kiadó elkészíti az előadások szemléltető anyagát, amelynek beszerzésére már most felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét.

Az alapszervezeteknek az a feladata, hogy az egyes témakörök előadásainak birtokában már most kezdjenek hozzá a felmérés munkához. Kezddék meg az előzetes vizsgáldást, közvéleménykutatást, hogy amikor a konkrét szervezésre kerül sor már ennek birtokában legyenek. Ez lényegesen megkönnyíti majd akkor a munkát, mert már is-

merik a dolgozók igényeit.

A részletes feladatokat tartalmazó irányelveket az elnökség június 1-én tárgyalja és hagyja jóvá.

Szép, mint az ősz

Az őrség szép, mint a seb. Az őrség szép, mint az ősz. Az őrség a harcok pihenője és pihenője jó. Ha az ember megtette a magáét, megnyugtató visszazéni a sok harcok eredményre.

Jánosházi Károly és neje, született László Gizella megtették a magukét. Megharcolták harcaikat és most békés, kedves őrségben élnek a polgári szocialista otthon kétágyas, izlésesen berendezett „házaspar” szobájában.

Csendes, békés életüket az egyik délelőtti „zajos” esemény zavarta meg: a szocialista otthon zsűföldésig megtelt ebédőljében ünnepelték házasságkötésük „gyémánt” évfordulóját. Hatvan esztendővel ezelőtt, 1912. május 12-én, esküdtek egymásnak örök hűséget a budapesti Lónyay utcai anyakönyvi hivatalban.

Milyen egy „gyémánt”-esküvő? Lohengrin nászinduló nemzetiszín szalagos anyakönyvvezető, ünnepelő, gratuláló közönség. Boldogító, halk igének.

Díszes asztal, rajta sok-sok virág, a „nagykönyv” az ige- nek rögzítésére. Egyenruhás úttörők sorfala. Mintha esküvő készülne itt. Pedig de régen is volt az már... Hatvan év, hűség bajban és jóban, a két embert szorosan egymás mellé fűzi a szeretet. Szem nem marad szárazon, amikor az úttörők sorfala között bevonul — lassan, mert azért súly-

jelent ki ünnepélyesen, de kicsit fakó hangon, hogy hatvan évvel ezelőtt tett esküjéhez továbbra is hű akar maradni. Azután 86 éves élete-párja, Gizella néni teszi ugyanezt. Be is írják a „nagykönyvbe”, hogy ne tűnjön semmibe a szó. Az irodában összegyűlt a szűkebb családi kör, a gyermekek, az unokák és a dédunokák. Pezsgős üveg durrant, pohár esendült, mint az igazi lakodalmakon. Károly bácsi vasutas volt, váltókezelő, aki hóban és fagyban állította a váltót, vigyázta a vonatok pontos közlekedését. Aztán feljebb lépett a ranglistán: ténymester lett. Több mint negyven évi kemény szolgálat után ment nyugdíjba.

— Jó egészséget, sok boldogságot!
Balogh József



A házasságkötésük hatvanadik évfordulóját ünneplő Jánosházi Károly és felesége

Ludas Matyi a műhelybizottságban

Félreértések elkerülése végett, nem a Fazekas Mihály, urat leckéztető népi hőse támadt fel, hanem népszerű vicclapunk tett „látogatást” a soproni vontatási főnökség kettős műhelybizottsága évi beszámoló ülésén. Egészen pontosan az ülés egyik, csak testben ott levő részvevőjének volt a „vendége”. A fiatalos külsejű, deresedő hajú férfi az ülés ideje alatt csak „vele” foglalkozott: a karikatúrákat tanulmányozta, s a krikákat, humoros írásokat olvasta.

No persze, olvasni is kell, csak nem a műhelybizottsági ülésen. A szakszervezeti és a műhelybizottsági titkár, valamint a felszólalók fontosabb kérdéseket elemeztek. Olyanokat, hogy három vagy egy hónapig legyen-e szolgálatban egy-egy munkásvédelmi ór, vagy neheze-e a kocsi vizsgálat lámpák. Közölték, hányan mehetnek üdülni, s az idén több lesz a családos beutalójegy. Még a fáradtabbak is felkapták a fejüket, amikor arról beszéltek, hogy tavaly 10 baleset volt a főnökségen, s ennek következtében 521 munkanap esett ki. Az idén eddig 2 baleset történt, s 260 munkanap hiányoztak a bajbakerültek. A „Ludas Matyi”-s ember mitsem hallott ezekből. Egykedvűen lapozta az újságot.

Vajon miért ment el az ülésre? Csak meg akarta magát mutatni? Hiszen egy idő után összepakolta a Ludast, s kiment a helyiségből.

Az ilyen emberek nem hallják meg a társadalom, a közönség, a munkatársak hívó, kérést szavát sem. Közömbösen szemlélnek az eseményeket. Csak azon csodálkoznak, hogy az efféle magatartás nem tünik fel azoknak, akiknek bizalmát élvezve, társadalmi tisztséget töltenek be az ilyen emberek.

Sz. T.

Nemzetközi könyvév 1972

Az ünnepi könyvhét újdonságai

Az ünnepi könyvhét a nemzetközi könyvév egyik legjelentősebb hazai eseménye. Gazdag választék várja az olvasókat, és csalogatja a jövő olvasóit, hiszen minden könyvhétnek az is fontos célkitűzése, hogy mind többen váljanak a könyv barátjává. A könyv az összes tudás alfaja és omegája, a tudományok alapja, amelynek jelentősége nem csökken rohamosan fejlődő korunkban sem. A bő választékból néhány olyan témacsoportot emelünk ki, amelyek bizonyára számíthatnak a széles érdeklődésre.

Az antológiák kedvelői ismét találkozhatnak a Szép versek 1971, a Körkép 1972 és a Rivalda 70-71 — mindhárom kötet féláron kapható a könyvhét idején — gyűjteményekkel. Bővítik a választékot a Szép szó, valamint az Írószemmel 1971 című antológia.

A Dózsa-évfordulóra megjelenő művek közül megemlítjük Szabó Pál: A nagy temető, Nemeskürty István: Krónika Dózsa György tetteiről című könyveit, továbbá a Magyar Helikon kiadásában megjelent Derkovits: 1514 című albumát.

A magyar költészetet Ady összes versei I-II., Csorba Győző: Időjáték, Devesesi Gábor: A mulandóság cáfolatául, Petőfi Sándor elbeszélő költeményei, Hidas Antal és Szécsi Margit kötetei gazdagítják.

A kortárs magyar széppróza az ünnephez méltóan képviselteti magát ezen a seregszemlén. A Magvető Zsebkönyvtár új kötetei — Szabó Magda: Okút, Sánta Ferenc: Húsz óra — az utóbbi évek sikerkönyveit nyújtják olcsó áron, izlésses kivitelben. A 70. évét ünneplő Illés Endre Hármaskönyv című válogatásával meg bennünket. Illyés Gyula: Koratavasz — Mint a darvak című kötet, életműsorozatának új darabja, a visszaemlékezés gazdagságát nyújtja. Lengyel József Isten ostroma, Kodolányi János En vagyok, Karinthy Ferenc Osbematató, Örkény István Időrendben — Kisregények című könyveit bővítik a választékot. Váci Mihály kötetét a Toldi feltámadása az mutatja be, hogy Váci a novellának és a publicisztikának is avatott mestere. Személyes írásokban mutatja be a mindennapos élet örömeit, reményeit, gondjait. Veres Péter: Asztaly — Gyepsor — Napszámos-ének című munkái az életmű sorozat eddigi kötetét gazdagítják, a mindig harcoló, nyugodni nem tudó Veres Pétert mindig jelenlévővé téve.

A világirodalom versekkel és prózával van jelen. A versek közül kiemelkedik Burns, Goethe és Jeszenyin kötetét. Széles skálán jelentkezik a próza, amely választékból csak tímekezt említettük, néhány uta-

lással. Antonov: A szökött galamb, a Világkönyvtár egyik darabja, Boccaccio Dekameronját a Magyar Helikon kiadja. Az este hangjai című kötet a modern olasz kisregényeket nyújtja át.

A politikai irodalmat Kádár János: A szocialista Magyarországról című gyűjteményes kötet fémjelzi, amelyben megtalálhatjuk az utóbbi négy esztendőben elhangzott legfontosabb beszédeket, írásokat. Biszku Béla kötetét A párt és az állam a nép szolgálatában, 1957-től ad válogatást az elhangzott beszédekből. A memoárokat, dokუმentumokat, szociográfiákat közül kiemeljük Fekete Gyula: Eljünk magunknak? című kötetét, amely a Magyarországi felfedezés sorozat újabb darabja. A Tüzes kemence folytatásaként jelent meg Marosán György újabb memoár kötetét Az úton végig kell menni címen.

Más kategóriákból megemlítjük még Lukács György: Adalékok az esztétika történetéhez, Pándi Pál: „Kisérteztárs” Magyarországon, Kosztolányi Dezső: Nyelv és lélek című műveit, valamint az ismeretterjesztő irodalom újdonságait, a Minerva Nagy Képes Enciklopédia első kötetét: A gyógyító értelem című nagy munkát.

S. T.

Körbejár a könyv

Szerény, halkszavú ember Vigh János, a szombathelyi vontatási főnökség Komarov szocialista brigádjának vezetője. Első látásra alig hihető az az a többszöri nehéz helyzetéről szóló történetek, amelyeket a gazdasági és szakszervezeti vezetőktől hallottam róla. 1943-ban született, mozdonyvezetőből, fűtőkből álló hattagú brigád élén áll. Nyugdíjba készül édesapja is brigádtag. Ahogy azonban brigádjáról, munkájukról beszélgetünk, kirajzolódik az erős akaratú, a nehéz munkát is mindig vállaló, megbízható vasutas portréja.

— Apám 38 éve dolgozik a vasútnál. Gyorsvonati fűtő. Tőle örököltém a szakma szeretetét. En mozdonyvezető vagyok. Brigádunk 1969-ben alakult. Nagyon jó kollektíva. Bennünket mindig megtalálta a mozdonyfelügyelő. Bármikor szó nélkül megyünk, akár rendkívüli szolgálatra is. A nagyon szerény emberek szófukarságával csak ennyit mondott magukról. Erdőklődése, biztatómra azonban folytatta a brigád bemutatását.

— Tavaly télen Halász Lajos fűtővel először indultunk el egy nagy havazás után

Vasutasok találkozója Figaróval

Az évek óta jól bevált vasutas operabérlet sorozat az évi befejező előadását, Wolfgang Amadeus Mozart vígoperáját, a Figaró házasságot, május 21-én, vasárnap délelőtt, az Erkel Színházban mutatta be az Operaház művészei.

Jó volt látni a vasutasok szakszervezete kezdeményezésére nyomán kibontakozott művészeti propaganda munka eredményét, az ország távoli városából és falvaiból érkező vasutasok bizottságát, kultúrigényét.

A Borbély Gyula karnagy vezénylete zenekarnak, Bende Zsolt Almaviva grófjának, a grófné szerepében Sudiák Mária pompás szólónak, László Margit Susannájának és Bordás György a szerephez illő, mindvégig derűs Figaró alakításának sokat tapsolt a vasutasok között.

A második felvonás szünetében, a teljes szereplő gárda jelenetében, a vasutas-szakszervezet nevében Horváth Ferenc, a kultúrnevelési és sportosztály munkatársa, Sári Géza és Fekete Éva, a művészeti bizottság tagjai egy óriás kosár vörös székfűvel köszönték meg az Erkel Színház vezetőségének és a művészeknek a bérleti előadásokon nyújtott szép játékot. A köszöntőre Sudiák Mária művésznő azt válaszolta, hogy a művészetet igénylő és hálás vasutasok között mindig örömmel játszik az együttes.

— gergely —

Vasutas veteránok köszöntése a főosztály kultúrtermében

A Vasúti Főosztály kultúrtermében május 24-én a MÁV Vezetőbizottság és a Vasutasok Szakszervezete látta vendégül azokat a vasutas veteránokat, akik tevékenységükért megkapták a Szocialista Hazáért kitüntetést, s akik a szakszervezeti mozgalom kiemelkedő harcosai voltak.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a vasutas munkásmozgalom három nemzedékét: 1919 hős vasutas katonáit, az ellenforradalmi Magyarországon nehéz küzdelmeinek harcosait és azokat, akik részt vettek a felszabadulás után a magyar vasút újjáépítésében. Emlékeztetett a vasutas munkásmozgalom nagy egyéniségeire: Landler Jenőre, Sz. Bede Lászlóra, Háman Katóra és a többiekre,

75 ÉV MÚLTÁN

Háromszáz gyermek otthona Kaposvárott

A MÁV Kaposvári Nevelőotthona az idén ünnepli fennállásának 75. évfordulóját. Amint belépünk az épület jótételező hangjába, tüstént megérint bennünket a meghitt otthon barátságos hangulata. Nemcsak a szőnyegek, az izlésses bútorok, a pompázó dísznövények varázsa ez, hanem hozzájárul a falon függő gyermekrajzok kedves látványára és a patakcsobogásként behallatkozó vidám zsvály is. Eppen órákózi szünet van.

Megfialodott a régi épület

Pallós László igazgatót szinte gyűrűbe fogják a gyerekek. Ő mind a háromszáz leánykát névről ismeri. Tudja erőnyelket, hibáikat, s az apró turpisságok sem maradnak titokban előtte. De nem is csoda, hiszen már huszonkét esztendeje viseli a népes család gondjait. Legutóbb is sikerült megoldani egy régi problémát, s most örömmel üjságozza: — Végre elkészült otthonunk központi fűtése. Ezzel párhuzamosan felújítottuk ruhahatárunkat, a játékkészletet, a képeket, szemléltető eszközöket. Valószággal megfialodott a régi épület.

Ezután máris a gyerekekre tereli a szót. — Nem panaszkodhatunk rájuk. Vigyáznak a rendre, ügyeinek a tisztaságra. Ettől függetlenül, nem rejti véka alá, hogy az utóbbi



Tanulás után a társalgóban

időben romlott az átlagos tanulmányi eredmény. Am az alapos vizsgálódás azt mutatja, hogy erről elsősorban nem is a gyerekek tehetnek, sőt még csak a nevelőket sem lehet hibáztatni érte. A személyzet igazán mindent megtesz, hogy a gyerekek gondtalanul éljenek, zavartalan körülmények között tanulhassanak, és az olyannyira nélkülözhetetlen szeretetben sem szenvedjenek hiányt.

Az elmúlt évek tükré

Az igazgató megismogatja hófehér haját, s átengedi a szót helyettesének: Révay Gabriella tanárnőnek. Ő is, akárcsak Pallós László, vagy az otthon több, más dolgozója, vasutascsaládból származik, és rajongásig szereti hivatását.

— Háromnegyed évszázados intézményünk történetét megírjuk az évfordulóra — mondja — Ennek a krónikának az elkészítéséhez az egyik legfőbb kiáltásunk éppen a gyerekek által 1950 óta vezetett, eseménynaplóhoz hasonló „házi újság”. Pompás tükré ez otthonunk belső életének.

Erdemes belelapozni a gondosan készített „krónikák”-ba. Az egyik kép a Magas-Tárában töltött üdülés emlékeit őrizi. S vannak fényképek a soproni, a balatoni, miskolci, esztergomi, budapesti kirándulásokról is. A különböző

versenyek, játékos vetélkedők szintén sok írás, rajz ihletőt voltak. Az egyik tanulmányi verseny után például Vilcsék Anikó — egy hatodikos kislány — rimelben köszönti az ellenfél, a VI/b osztály győzteseit: „Legyen e győzelem kedves emléke. Hajrá leányok! Sok jó szerencsét!”

Érdekes világ

Amint végigjárjuk az otthon lakosbóit, a tantermeiket, a társalgót és a nagy kultúrtermet, a kedvező benyomások tovább erősödnek bennünk. Mindenütt rend, ragyogó tisztaság. Így ismerkedünk meg Szutai Béláné tanárnővel, a legkisebb leánykák „anyukájával”. Háger Márta nevelőtánnal és Kovács Endrénével, az egyik élenjáró osztály vezetőjével. S találkozunk Vargha Enikővel, egy 16 gyermekes család kislányával, aki éppen apja foglalkozását illusztrálta rajzban. A képen egy hosszú kéményű mozdony három kocsi vontat, és a vonatmeneszítő tárcsa meg egy fényjelző mutatja a szabad utat. A VIII/b-ben Arató Zsuzsika Szabó Lőrinc: Esik a hó című versét szavalta, s az énekarban már vidáman énekelte Bordás Marika, aki nemrég édesapját és édesanyját is elvesztette. Volt alkalmunk szót váltani Tóth Ágival is, az úttörőcsapat titkárával, az otthon egyik jeles tanulójával.

A látogatás nyomán azt mondhatjuk: különös, érdekes világot találtunk az otthon falai között. Elismerés illeti a vezetőt, a tanárokat, a személyzet minden tagját. És mindnyájan büszkének lehetünk arra, hogy a MÁV ilyen otthonokkal rendelkezik. Gergely József

ESTI ÜGYELET a nevelőotthonban

Minden csendes. A növények már alszanak. Ma este én vagyok az esti szolgálatos nevelő.

Belépek az első hálóterembe. Ej, ej, sokan lerántották, lerúgták magukat a takarót. Meztelen lábak, testrészek világlanak ki. Itt is, ott is nyugtalan mozgolódás. Az egyik gyerek talán még álmában is labdázik, vagy éppen a kisciclit hajítja. Egy másik pár lába csúszni látszik a szőnyeg felé.

Lehet, hogy valami álombeli kutyussal kergetőzik a „gazdi”? Gondosan betakarok minden-

kit sorjában. Közben jólesik nézegetni az alvó gyermekeket.

Van, aki az újját szopja. Kihúzza a szájából. Ő ismét visszadugja. Ki, be, ki, be — végül én győzök. De amott, egy másik kiságyon újabb cuppogás. Ott folytatom, amit itt abbahagytam.

Megyek tovább. Az emelet egyik ablakánál önkéntelenül kitekintek a csillagokra. Látom a holdat is... Körülöttem háromszázhetven gyermek alszik, békésen. Ki tudja miért, ilyenkor valahogy élesebb benem a felelősségérzése. Az örökösökben az

idillikus időszakában esetleg évmilliók óta mélyebben rezonál az ember?

A távolból ide hallatszik egy vonat fűtése.

Ő igen. Hány édesanya vagy édesapja dolgozik most is, amíg kisgyermek nyugodtan pihen. Bizonyára közülük is most gondol valaki a kislányra... Jó érzés tudni, hogy a szülő nyugodtan lehetnek...

De gondolataim fonala hirtelen megszakad, mert köhögést hallok az egyik hálóteremből. Hív a köhögés...

Lehel Károly nevelő tanár, Kőszeg

NYUGODT LÉGKÖR, JÓ FELKÉSZÜLÉS

Sok sikert Münchenben!

A budapesti igazgatóság vezetői május 19-én baráti beszélgetésen látták vendégül a BVSC olimpiai esküt tett 19 sportolóját.

Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, az egyesület elnöke köszöntötte a vendégeket.

— Elismerés illet meg mindenkit, aki részt vett a felkészülésben — mondotta. — Az előkészületek nyugodt légkörét a Vasutasok Szakszervezete, a MAV Budapesti Igazgatósága mint az egyesület bázis szervei biztosították, és készek továbbra is megadni minden támogatást az olimpiára készülő versenyzőknek.

Az elnöki megnyitót követően Tóth János, az igazgatóság vezetője, a BVSC elnökhelyettese szövegezte a sportolókhoz:

— Önök a közelmúltban tették ünnepélyes fogadalmat a Magyar Olimpiai Bizottság előtt, hogy az 1972-es müncheni játékokon legjobb tudásukat szerint képviselik a Magyar Népköztársaság színeit. Ez a megbízatás büszkeséggel tölti el a vasutas-társadalmat is — hangsúlyozta Tóth János. — Jóleső érzéssel vettem tudomásul, hogy a BVSC sportolói a felkészülés során becsülettel helytálltak. Figyelemmel kísértem a válogató és a felmerő versenyeken elért eredményeket, amelyek — úgy vélem — megalapozzák bizakodásunkat, hogy Münchenben sikeresen



Molnár György, a vasutas-szakszervezet titkára, a BVSC elnöke köszönti az olimpiai keret tagjait (Laczko Ildikó felv.)

küzdnek az olimpiai vetélkedések során.

Az igazgatóság vezetője megköszönte a sportvezetők áldozatkész munkáját, majd arra kérte a versenyzőket, hogy a hátralevő időt is becsülettel felkészüléssel töltsék el. Tekintsék példaképeiknek azokat a versenyzőket, akik már az előző olimpiákon is eredményesen képviselték hazánkat és a vasutasportot, akik közül többen most is tagjai az olimpiai keretnek. Tóth

János ezután sikeres szereplést kívánt a versenyzőknek.

A sportolók nevében dr. Kamuti Jenő köszönte meg a vendéglátást és a biztató szavakat. A többszörös magyar bajnok, ötszörös főiskolai világbajnok és olimpiai ezüstérmes versenyző sportolótársai és a maga nevében ígéretet tett, hogy méltóképpen képviselik majd a vasutas sportolót a müncheni olimpián.

Köhidi László

Szeszmentes bisztró a Nyugatiban

Az Utasellátó Vállalat és a MAV Budapesti Igazgatósága együttesen úgy döntött, hogy a kulturált utazás érdekében és az alkoholizmus elleni küzdelem jegyében a Nyugati pályaudvar büféjében megszűntetik a sör és egyéb szeszes italok árusítását. Ezután sor került a nemdohányzók várótermének átalakítására is, s abban — mintegy hárommillió forintot költséggel — szeszesmentes bisztrót létesítettek.

A közelmúlt napokban megnyitott, ízlésesen berendezett helyiségekben az utasok asztalhoz ülve, tiszta, meleg ételt, hidegkonyhai készítményeket, desszerteket, gyümölcsleveket, egyéb italokat, kávét fogyaszthatnak III. osztályú áron.

Tóth László, az Utasellátó főigazgatója a bisztró ünnepélyes megnyitáskor hangzott: — Számoltunk arra, hogy a sör kivonásakor is számottevően csökkent ezen a helyen, most a „teljes szesztelenítéssel” még kevesebb lesz. Ennek ellenére: szívesen támogatjuk a MAV-ot törekvésében, s az ízlésesen berendezett, tiszta, korszerű vendéglátóhelyet — tehát a környezet átforgalmazásával — mi is hozzájárulunk a kulturált utazás feltételeinek megteremtéséhez.

A főigazgató bejelentette, hogy a most megtett lépés után a balatoni utasellátó egységek közül tízet szintén átalakítanak szeszesmentes bisztróvá, illetve étteremmé.

Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője felkérte a pályaudvar dolgozóit: támogassák az Utasellátót, s maguk is vigyázzanak arra, hogy bizonyos személyek kivételével hozott szeszes ital ne vigyenek a bisztróba italozás céljából.



— Vért adtak a kaposvári vasutasok. A május 12-én megtartott véréadó napon 202 jelentkezőtől 64,5 liter vért vettek az orvosok. Emberségből különösen jelesre vizsgáltak a pályafenntartás dolgozóit, akik közül 72 fő 23 liter vért adott. Jellemző, hogy az I. számú pályamesteri szakasz 48 főnyi létszámából 43-an jelentkeztek véréadásra, élükön Göbböls József szakaszkezelő pályamesterrel.

— Esperantó nyelven tartott előadást a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításáról dr. Szegedi Mihály, a Vasúti Főosztály 3. B. osztályának pártalapszervezeti titkára május 18-án a vasutas-szakszervezet tanácstermében. A hallgatóság nagy számából is arra lehet következtetni, hogy az esperantó nyelvet egyre magasabb szinten sajátítják el a magyar vasutasok különböző rétegei.

— Tizedik éve már, hogy eredményesen dolgozik Szarvason a forgalmi dolgozók 10 tagú, Magyar—Sovjet Barátság és a kereskedelmi szakszolgálat ugyancsak 10 főnyi Lenin szocialista brigádja. A közösségnek kiemelkedő szerepe van abban, hogy április 22-én ismét előzemaóváó ünnepséget tarthattak a szarvasi vasutasok, múlt évi feladataik maradéktalan elvégzése nyomán.

— Zöldés- és gyümölcsexport. A szegedi vasútigazgatóság területéről a legutóbbi számítások szerint nagy mennyiségű zöldés-, gyümölcs- és élőállat-szállítmány indul vasúton a hazai és a külföldi piacokra. A forgalom, illetve a kocsintézéses dolgozók felmérték tennivalóikat, s a gyümölcsszállításához 15 302 vagonot, köztük 3932 hűtő és csaknem ugyanannyi speciális teherkocsit biztosítanak az idén.

— Múzeum- és színházlátogatás céljából Budapestre kirándult a cellódömlői építési főnökség 12. számú, csornai építésvezetőségének 27 tagú szocialista brigádja. A Vármuzeumi és a Hadtörténelmi Múzeum megtekintése után a Fővárosi Operettszínház esti előadásán vettek részt a brigád tagjai.

— Tizenhatos névadó ünnepséget rendezett Budapesti Keleti pályaudvar kultúrtermében a csoportot szakszervezeti és KISZ-bizottsága. A bensőséges ünnepségen Tóth III. András szb-titkár köszöntötte a szülőket, a névadók nevében Szabó István mondott köszönetet a megnyitvánál szeretetért és az ajándékváltásért.

Lakáscsere

— Üszeköltözök részére felajánlóm a XV. kerületben levő 3 szoba öszközömfortos, modern új bérházban. Cserebe kérék egy 2 szobás és egy 1 szobás lakást, megegyezéssel. A kétszobás lehetőség a kerületben vagy közel hozzá legyen. Érdeklődni lehet: 490-993 telefonon, 7-15 óráig. Sándor.

— Pécsi 2 szoba, fürdőszoba, MAV-lakásomat elcserélném 1 szobás budapesti, városi házra, megegyezéssel. Érdeklődni lehet Budapestben, 349-168 telefonon, 18-20 óra között.

— Fialat házaspár 3 éves kislúval úres, nagyméretű albérleti szobát, vagy szoba-konyhás lakást keres. Eltáras is érdekel. Késsné, telefon: 220-660/34 melék, fél 9-től 17 óráig.

— Elcserélném 2 szobás, félkomfortos, Nyugati pályaudvar közelében levő MAV kezelési bérházomat 1 szoba komfortos bérházra tanácsos lakásért MAV-doi-gozóval. Érdeklődni lehet: 144-972 telefonon 17-20 óra között.

— Keletlél levő 2 szoba komfortos, olcsóbéru, I. emeleti (100 négyzetméteres), napfényes, MAV-lakásunkat öszközöltözökkel elcserélnék kéttő darab szoba-komfortosra, megegyezéssel Budapest területén. Utóbbi lehet napfényt rendelésű is. Érdeklődni lehet napközben telefonon: 44-73 vagy 69-610/153 melék.

A Hivatalos Lapból

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

19. számból: 106176/1972. 3. A. Egyenruhára jogosult dolgozók ingellátása.

106512/1972. 8. B. Új kiadású „F. 51. sz. Utasítás a kocsiszolgálat ellátására” című utasítás életbe lépése.

106513/1972. 8. B. Új kiadású „F. 51. sz. Utasítás a kocsiszolgálat ellátására” című utasítás életbe lépése.

20. számból: 106900/1972. 3. B. A vasúton fuvarozott árúban bűntett elkövetéséből származó hiányok bejelentése.

MÁGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztő a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felölös szerkesztő: Viski Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 11.

Telefon: városl: 229-872,

üzemi: 19-77.

Kiadja és terjeszt:

a Népszava Lapkiadó Vállalat

Budapest, VII., Rákóczi út 14.

Telefon: 224-619

Levél cím: Bp. 70. Pf. 32.

Felölös kiadó: Gábor Márton,

a Népszava Lapkiadó Vállalat

felelőse

MNB 215-11 859

Szakra Lapnyomda

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Segítse Ön is a korszerű vasút megteremtését.

Rákos-Újszász-Szolnok vasútvonal

villamosítási munkáihoz felvesszünk

vasipari szakmunkásokat,

férfi és női segédmunkásokat.

Jó kereseti lehetőséget,

állandó szabad szombatot,

díjtalan szállást biztosítunk dolgozóinknak.

Telephely: Nagykáta állomás.

MAV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Budapest X., Kőbánya-felső pu.

Természetbarátok találkozója a Vöröskőnél

FIATAL MOZDONYVEZETŐ A HEGYMÁSZÓK TÁBORÁBAN

Az idén 24. alkalommal találkoztak a természetbarátok — köztük a vasutas szakosztályok tagjai is — a Tahai feletti emelkedő Vöröskő sziklánál, amelyre 1949-ben felszabadulási emlékművet állítottak a turisták. Az esős idő ellenére nyolcezeren jöttek fel a csúcsra, hogy a vörös homokkőből emelt obeliszk talapzatára elhelyezzék a hála és a megemlékezés koszorúját az e vidék felszabadításáért vívott harcokban elesett szovjet katonák tiszteletére.

A hagyományos vöröskői emléktúra egyben a természetbarátok nagy tavaszi találkozója — seregszemléje is, ahol az ország minden részéből, sokféle emberrel, időssel és fiattal, evezős és gyalogos turistával és természetesen vasutasokkal is találkozik az újságíró. En Berzi László mozdonyvezető nevét jegyeztem fel, akivel a csúcs tetején felállított hegyászok (régiben sziklamászók) táborában jöttem össze. E nagy bátorságot és erőt igénylő természetjáró sportág budapesti művelői között ma ő az egyetlen vasutas. A múlt év márciusában kezdte a szolgálatot a Hámán Kató Vontatási Főnökségnél. Mindössze 22 éves, de nagy felelősséggel járó munkát végez. M40-es és M44-es mozdonyával tehervonatokat továbbít a budapesti körvasúton és személynatokat a Dorog—Esztergom—Komárom közötti vonalon.

— Milyen előzmények után lehet ma egy fiatalemberből mozdonyvezető? — kérdeztem.

— A Vasútgépészeti Techni-

kum elvégzése után négyhónapos elméleti tanfolyam következik, majd hathónapos műhelygyakorlat a mozdony-szerelőben. Ezután kerül mozdonyra a tanuló gyakorlott vezető mellé, akivel hat hónapig jár együtt és megtanulja a gépkezelést, megismeri a vonalakat. Ha kielégítően halad, átveheti a vezérést, de további két hónapig még vele utazik, mint felügyelő, a tanító mester is.

De nem azért hegyászó Berzi László, hogy ezt a sok akadályt ne tudta volna legyőzni.

Újabb hegyászásra terelődött a szó. A fiatal mozdonyvezető elmondta, hogy ez olyan sport, amely fokozza az állóképességet, a folyton du-börög mozdonyról a természet csendjébe vezet, de ugyanakkor fejleszt a szakmában oly nagyon szükséges koncentráció képességet is. Igaz, az Egyesült Villamosgépnyár — EXCELSIOR-elnevezésű hegy-mászócsoporthoz tartozó tagja, mert Budapesten vasutas hegyászó szakosztály nem működik. A múlt év őszén a lengyel Tátrában „igazi” terepen gyakoroltak, nemrég pedig Csehszlovákiában tréningeztek. Párónként próbálták, hogy ki-kivel érti meg magát a legjobban, mivel tud jól együttműködni, mert ez a magas fokú összhang a mászóktóléssel összekapcsolt, két egymásra utalt sportoló között sokszor életbevágóan fontos és ez a cél elérésének, a sikernek az egyik fontos előfeltétele. Az összehangolt munka, az egybeforrottság itt éppolyan fontos, mint a mozdony és vezetője között...

Itt megszakadt beszélgetésünk, mert a Vöröskő csúcsát sűrű felhők borították el. Ömleni kezdett a tavaszi eső, hogy a változatosság kedvéért most a zivatar tegye próbára a bátrak táborának lakóit.

Zámbó István

GURULÓ KIÁLLÍTÁS

az alkoholizmus elleni küzdelem jegyében

A Vasutasok Szakszervezete és a MAV Vezérigazgatóság szervezésében rendezett Az ember és az alkoholizmus című mozgó kiállítást május 18-án 10 órakor nyitotta meg Budapest Nyugati pályaudvaron dr. Rimóczi László, a 3. szakosztály vezetője. A postavágányra állított két vasúti kocsi megtekintésére összegyűlt szakvonalai és politikai vezetőket, illetve a sajtó képviselőit Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a mozgó kiállítás céljáról, rendeltetéséről.

A rendezők arra törekedtek, hogy az alkoholizmus elleni küzdelem jegyében, a felhasználható kiállítási anyagok segítségével szemléltetően mutassák be az ittasságból eredő veszélyeket és elgondolkostassák az embereket. A kiállítás anyaga meggyőzően tárja elének azokat a súlyos következményeket, amelyeket munkában és a közlekedésben okoz az ittasság. A látottak alapján könnyen megérthetjük, hogy a jövőben miért fokozzák a MAV-

nál még inkább az alkoholizmus ellenőrzéseket.

A kiállítás célja az is, hogy nevelje az utazóközönséget, s mindenkit próbáljon meggyőzni arról, hogy a kulturált utazás feltételeinek megteremtése elképzelhetetlen az utazóközönség segítő közreműködése nélkül. A MAV mintegy 30 ezer példányban kiadott propagandafüzetet kíván az utazóközönség rendelkezésére bocsátani, bevonva őket az alkoholizmus elleni küzdelembe.

A mozgó kiállítás még az idén eljut az ország nagyobb vasútállomásaira, hogy minél többen megtekinthessék, s egyúttal láthassák a kiállítás színhelyén vetített, alkohollelőnes témájú filmeket is.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékból vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

Súlyemelőink harmadik helyen végeztek Párizsban

A Francia Vasutas Sportszövetség központi sporttelepének tornacsarnokában május 4-8-ig, 12 ország — Lengyelország, Románia, Finnország, Franciaország, Ausztria, NSZK, Jugoszlávia, Bulgária, Belgium, Hollandia, Szovjetunió, és Magyarország — 122 versenyzője részvételével rendezték meg az európai vasutas sportolók súlyemelő-bajnokságát.

A bajnokság mindenki által elismert főlényes szovjet sikerrel zárult.

A kilenc súlycsoportból nyolcban szovjet győzelem született. E győzelmi sorozatot csak a magyar pehelysúly-

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor, Szeged; Halmaj János, Pécs; Kiss József, Cellódömlők; Egyri Ferenc, Bp.; Sztrókay József, Szarvas; Szűcs Ferenc, Hatvan; Gelencsér Endre, Kaposvár; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Leveleikert lapunk anyagához felhasználjuk.

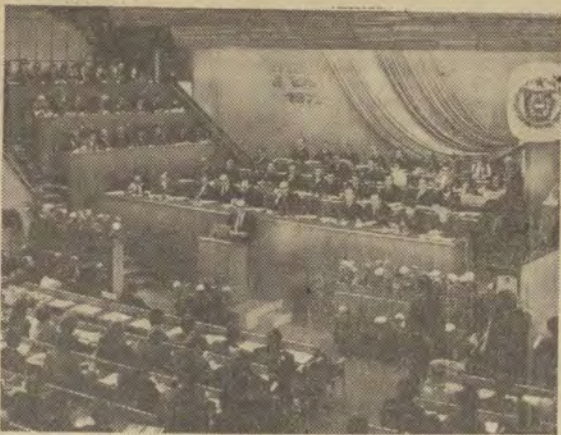
Burom István, Ozd; Levelet illetékes helyre továbbítottuk.

A gyorsabb fejlődés lehetőségei adóttak

— csak élni kell velük

A SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐK IV. ORSZÁGOS TANÁCSKOZÁSA UTÁN

Május 26-án és 27-én az építők Rózsa Ferenc kultúrotthonában tartották a szocialista brigádvezetők IV. országos tanácskozását. A tizenhárom éves múltú visszatekintő mozgalom ma már 1 210 000 dolgozót tömörít sorában, 110 000 közösségben. Eddig csaknem 70 000 brigád bizonyult méltónak a kitüntető címre.



Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára, beszámolóját tartja

A munkások kezdeményezte mozgalom sorában ma már megtalálható társadalmunk minden rétege: munkások, alkalmazottak, értelmiségiek, kisipari és mezőgazdasági termelők, szövetkezetek dolgozói. A vasúton a dolgozók 43 százaléka szocialista brigádokban végzi felelősségteljes munkáját. Képviseletükben 87 brigádvezető vett részt a tanácskozáson, melynek jelentőségét kiemeli az is, hogy párt- és állami életünk legfelsőbb vezetői is részt vettek azon, s meghallgatták a küldöttek vitáit a mozgalom jelenéről és jövőjéről.

Magasabb színvonalon

A vitaindító beszámolót Gáspár Sándor elvtárs, a SZOT főtitkára tartotta. A tanácskozás célját abban jelölte meg, hogy összegezze az elmúlt évek tapasztalatait, elemesse a mozgalom fejlődését, és a szocialista építés követelményeivel összhangban jelölje meg a továbbfejlesztés útját.

A mozgalom eljutott a fejlődésnek abba a szakaszába, amikor lényeges mennyiségű növekedésre már nem számíthatunk. A mozgalom fő feladata továbbra is a hármas jelzőben foglalt célkitűzések együttes megvalósítása, de a szocializmus mai építésének megfelelően: magasabb színvonalon.

Gáspár elvtárs szavai szerint a szocialista brigádok ma már megtestesítik azt a felelősséget, amelyet a munkások osztály ér a szocialista építésért. Az a cél, hogy ami a szocialista brigádokban a szocialista jelleg, az váljék társadalmi méretben is általánossá, mert ez a szocialista társadalom felépítésének egyik feltétele.

A továbbiakban szövege a szocialista építésben elért eredményekről, benne a szocialista brigádok szerepéről. Vázolta a további haladásunk legfőbb feltételeit. Közöttük részletesen elemelte a munka- és üzemszervezés korszerűsítésének fontosságát mint a gazdasági hatékonyság növelésének egyik fontos tartalmát és eszközét. Az a cél, hogy a mozgalom váljék ennek a folyamatnak erjesztőjévé, kezdeményező és megvalósító erejévé. Nagy helyeslést váltott ki a munkamozgalom élenjáróiból az a megfogalmazás, hogy ne csak egyes termékeknek legyen hírnevük a világban, hanem általában a magyar munkának, a magyar árunak.

Az üzemi demokráciával kapcsolatban kifejtette, hogy a szocialista brigádokat jobban be kell vonni az üzemek, munkahelyek vezetésébe. Ez társadalmi szükségszerűség, egyenesen a munkáshatalom jellegéből fakad. Szükséges, hogy a brigádvezetők vállalati tanácskozási szervekben épüljenek be a vállalati demokrácia intézményrendszerébe. A vezetők legalább évente kétszer hívják össze a szocialista brigádvezetőket.

Szocialista módon tanítani

A szocialista brigádmozgalom hazánk legnagyobb kulturális tömegmozgalma is — mondotta Gáspár elvtárs. Ehhez kapcsolódva szövege arról, hogy a dolgozók olyan műveltséget és irodalmat várnak, amely felemeli az embereket, pihenteti, szórakoztatja, de ugyanakkor formálja, gazdagabbá, teljesebbé teszi életüket.

A brigádoknak megitszülő feladata, hogy váljanak az

üzemi politikai élet bázisává. Vállaljanak aktív szerepet politikai céljaink megvalósításában, népszerűsítésében, a közvélemény formálásában. Legyenek a munkások egészséges politikai nézetének szószólói. Ne tűnjék, hogy rosszindulatú, az osztályellenesség nézetét tolmácsoló hangadók véleménye érvényesüljön. A brigád hatékony eszköz arra, hogy az emberek ne csak képzetségben, képességben tartanak lépést a technikával, hanem emberi és szocialista vonásokban is.

A beszámoló szerint a fejlődés megkívánja, hogy a párt- és gazdasági és szakszervezeti szervek munkaköri, feladatköri kötelezések legyen a mozgalom vezetése, segítése, a kölcsönös kapcsolatok gyümölcsözőbbé tétele.

A gazdasági vezetők kötelesek gondoskodni arról, hogy a szocialista brigádokat, a többi feladatokat végzőket, a közösséget önkéntesen tevékenykedőket méltó, összehangolt anyagi és erkölcsi elismerés illessze. El kell érni, hogy a szocialista emberiség legyen az uralkodó az emberekkel való bánásmódban, fejlődjenek, formálódnak a munkahelyek szocialista szellemű légköre.

A szocialista brigádmozgalom iránti társadalmi felelősség elsősorban a szakszervezeti szervek. Nekik kell kezdeményezni és gondoskodni arról, hogy a sokrétű céloknak megfelelően fejlődjön a mozgalom. A feltételek jelentős részét ugyanakkor a gazdasági vezetőknek kell megteremténi.

A vitában résztvevők munkahelyi tapasztalatait figyelembe véve sok érdekes gondolattal járultak hozzá a mozgalom még erőteljesebb fejlődéséhez. Elmondották, hogy a műszaki értelmiségtől az eddignél nagyobb támogatást várják. Korszerűsítsék az irányítást, hiszen napjaink egyik legfontosabb feladata ez. Elmondották, hogy szükséges a korábbi mennyiségi változásokat mindinkább a minőségi célkitűzésekkel felváltani.

Kiemelték a szocialista brigádok klubjainak jelentőségét. Nem egy felszólaló a hármas jelző mellé már kitűzte a negyediket is: szocialista módon tanítani. Ezzel azt akarván jelezni, hogy a brigádok nem maradhatnak meg saját körükön belül. Tevékenységüknek ki kell sugározni a munkahely egész kollektívájára. Nemcsak mi változunk, hanem arra törekszünk, hogy a környezetünket is megváltoztassuk — mondotta az egyik hozzászóló.

Legyünk igényesebbek

Szó esett arról, hogy a laza vállalások lejártnak ezt a szép és nemes mozgalmat. Különös szerepet szánunk a brigádoknak az új munkások nevelésében, a szakma megszerkesztésében. Általános helyeslésre talált az a megfogalmazás, hogy minden dolgozó a

saját munkája iránt legalább olyan igényes legyen, mint városi lakos, mert akkor nagyon sok minőségi gondot elkerülhetünk.

A Magyar Szocialista Munkáspárt vezetése nevében Biszku Béla, a Központi Bizottság titkára szól a tanácskozás résztvevőjéhez. A Minisztertanács üdvözlét dr. Lázár György, munkaügyi miniszter tolmácsolta. A KISZ vezetője Főcze Lajos, a Központi Bizottság titkára köszöntötte a tanácskozást.

A vitát Gáspár Sándor elvtárs foglalta össze. A tanácskozás — mint mondotta — nagy segítséget adott a mozgalom további fejlesztéséhez. A jövőben az a legfontosabb, hogy a jó javaslatokat, kezdeményezéseket valamennyi érdekeltek közreműködésével realizáljuk.

A gazdasági, mozgalmi vezetőknek és a szocialista brigádoknak közös feladata, hogy a mozgalom minél szervezettebben beépüljön az üzemi demokrácia rendszerébe. Minden brigádnak mindahhoz köze van, ami az üzemben történik, hiszen az üzem elsősorban rájuk számíthat, ha valamilyen segítségre van szükség. Mindehhez elengedhetetlen, hogy továbbfejlődjen a mozgalom emberformáló ereje, s ami ennek fontos feltétele, növekedjen minden egyes dolgozó szakmai ismerete, műveltsége. A szellemi gazdagodáshoz a legjobban megfelelő keret a szocialista brigád.

Gáspár elvtárs azzal fejezte be a beszámolóját, hogy a mozgalom továbbfejlesztéséhez a feltételek adóttak. A legfontosabb, hogy a lehetőséggel élve az egyének, a kollektívák, az egész társadalom még gyorsabban haladjon előre a boldogulás útján.



A vasutasküldöttek a tanácskozáson

(Székely László felvételei)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTÁS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM

Ára 40 fillér

1972. JÚNIUS 16.

AZ ELNÖKSÉG ELFOGADTA

a fiatal műszakiak egyéni versenyének szabályozását

Szakszervezetünk elnöksége június 2-án ülést tartott. Az első napirend keretében a Kiváló ifjú mérnök, a Kiváló ifjú közgazdász és a Kiváló ifjú technikus címért folyó ifjúsági munkaverseny szabályozására készült előterjesztést vitatták meg. A tervek gazdasági, műszaki fejlesztési és munkaügyi szempontú, valamint szakszervezetünk közgazdasági osztályának közös előterjesztése hangsúlyozza: a mozgalom, mint a szocialista munkaverseny része, a vasutas műszaki fiatalok körében is a KISZ termelést segítő tevékenységének egyik bázisává fejlődött. A fiatal műszakiak a kiváló cím megszerzéséért folytatott versenyben még hatékonyabban kapcsolódhatnak be a munka- és üzemszervezési, a helyi és a szakszolgálati feladatok végrehajtásának előkészítésébe.

A vezérigazgatóság és a szakszervezet elnöksége támogatja a fiatal vasutas szakemberek kezdeményezését. Ezért a mozgalom kiszélesítéséhez, fejlődéséhez biztosítani a szükséges feltételeket, a kiérdemelt erkölcsi és anyagi elismeréseket.

A mozgalom szabályozása kimondja: a kiváló cím elnyeréséért folyó versenyben a MÁV-nál részt vehet minden 35 éven aluli mérnök, közgazdász és technikus, akár tagja a KISZ-nek, akár nem. A versenyben való részvétel önkéntes, de a fiatalok figyelmét, érdeklődését fel kell kelteni, és a szolgálati hely előtti álló közvetlen vagy perspektívus feladatok megvalósítására kell irányítani.

A verseny egyéves időtartamú, melyet naptári évenként kell szervezni és december 31-ig értékelni. A jelentkezők a tárgyévi első negyedévének végéig, 1972-ben az első félév végéig kapcsolódhatnak be.

A vastűigazgatóságok felügyelete alá tartozó szolgálati helyek fiatal szakemberei részére a kiváló címet a vas-

útigazgatóság vezetője és a szakszervezet területi bizottsága, a KISZ koordinációs tanácsal együttesen adományozza. Az önálló elszámolás szerint gazdálkodó üzemeknél, főnökségeknél, hivataloknál a gazdasági vezető, a szakszervezeti bizottság és a KISZ szervezeti egységei ítélik oda a címeteket.

Az elnökség elfogadta az előterjesztést, és úgy határozott, hogy a szabályozás rendelkezéseit 1972-től kell alkalmazni.

Az elnökség ezután a munkavédelmi felügyelőségnek az alapszervezetekben folyó munkavédelmi tevékenységéről szóló jelentését tárgyalta. A jelentés, mely a felügyelőség munkatársainak ellenőrzései a területi bizottságok munkavédelmi felügyelői és munkabizottságai által tartott minősítő vizsgálatok alapján készült, sokoldalúan bemutatja, hogy alapszervezeteink hogyan élik hatáskörükkel és jogaikkal.

A jelentés összegezve a tapasztalatokat, rámutat: a szakszervezeti bizottságok rendelkeznek mindazokkal a jogokkal, melyekkel élve eredményesen képviselhetik a dolgozók érdekvédelmét. Hogy egyes szakszervezeti bizottságok mégsem élik jogaikkal, az elsősorban a tájékoztatatlanságnak a következménye. Ahhoz, hogy még jelentősebb

előrehaladást érhesünk el, növelni kell az oktatás színvonalát, és gyakrabban kell a helyszínen segíteni a szakszervezeti bizottságok munkáját.

Ahol nincs, ott el kell készíteni a munkavédelmi jog- és hatáskörökre vonatkozó és egyértelmű meghatározásokat tartalmazó ügyrendet, a meglevőket pedig szakszerűen módosítani kell. A vezető testületek és a társadalmi munkavédelmi felügyelők jogait, eljárás szabályait a VMSZ helyi függelékében is rögzíteni kell. A vezető testületek tagjainak a jog- és hatáskörökkel kapcsolatos előírásokat rendszeresen tanulmányozni és alkalmazni kell.

Az elnökség a munkavédelmi felügyelőség elemző, gondos munkával készített jelentését elfogadta, majd harmadik napirendként a szakszervezeti tömegoktatás 1971/72. évi tapasztalatairól készült jelentést tárgyalta. (Az anyag ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.)

A napirendek tárgyalása után Szabó Antal főtitkár az elnökség nevében köszöntötte Gyócsi Jenő elnököt, akit a közelmúltban, nyugalmába vonulása alkalmából az Elnöki Tanács a Munka Erdemrend arany fokozatával tüntetett ki. Molnár György titkár pedig Pánti Béla alelnöknek gratulált abból az alkalomból, hogy fél évszázada vesz részt a munkásmozgalomban.

Az első érettségizők

a dombóvári vasúti szakközépiskolában

Dombóvárott, az Apáczai Csere Jánosról elnevezett nagy múltú gimnáziumban az idén érettségiztek először az 1968-ban alapított vasúti forgalmi és kereskedelmi szakközépiskola diákjai. Négy évvel ezelőtt 27 hallgatóval kezdte meg működését az első osztály, s most ezek a negyedi-

kesek, változatlan létszámmal, jutottak el az érettségi vizsgákig.

Nemcsak Dombóvárott, hanem a pécsi vasútigazgatóság öt megyére kiterjedő területén is ez az első és egyetlen ilyen jellegű iskola. Veress József igazgató kedvező tapasztalatokat szerzett a szakközépiskolában tanuló fiatalokról és arról a segítségről, amely a MÁV részéről megnyilvánult az iskola létesítése óta. Nem csupán az anyagi támogatást értékeli nagyra, hanem a vasútigazgatóság és a vasúti főosztály vezetőinek folyamatos érdeklődését, gyakori látogatását is. Ezeknek a látogatásoknak, a rendszeres eszmecsereknak szintén szerepük van abban, hogy az iskola kollégiumában megihitt a hangulat, otthonos a környezet. Az ott folyó nevelői tevékenység példásnak mondható, s ezért elismerés illeti a nevelőket, a pedagógusokat, a személyzet minden tagját, élükön Gelencsér József névelővel, a gyerekek között oly népszerű Jutka névelővel.

Mindezt alátámasztja, hogy a 27 végzős hallgató közül huszonhatan a vasútnál kíván dolgozni. Egy fiatal óvónőképzőben folytatja tanulmányait, de a többiek a MÁV szolgálatába lépnek. Éspedig tizenhatan a forgalmi és kereskedelmi szolgálat területén kértek gyakorlati foglalkoztatást, egy fiatalember mzdonyvezetői kiképzésre jelentkezett, ketten a műszaki egyetem közlekedésmérnöki karára pályáztak, heten a szegedi távközlési műszaki főiskola vasútközlekedési szakán tanulnak tovább.

Halmal János

FELHÍVÁS!

valamennyi közlekedési, kikötői, és halászáti dolgozóhoz
és szakszervezeteikhez, a VI. nemzetközi szakmai kongresszus előtt

A közlekedési dolgozók szakszervezeteinek VI. nemzetközi szakmai konferenciája a Lengyel Népköztársaság fővárosában, Varsóban ül össze 1973 júniusában.

A konferencia azokkal a gazdag tapasztalatokkal foglalkozik, melyeket a közlekedési dolgozók világszerte szereztek az elmúlt négy év folyamán, az V. nemzetközi szakmai konferencia óta. A tapasztalatokat figyelembe véve a konferencián kell kidolgozni előjövendő működésünk általános irányvonalát az egység megerősítése és az egységalkotók érdekében.

Az elmúlt időszakban a közlekedési kikötői és halászáti dolgozók valamennyi földrészen nagy haladást értek el az egységalkotó megerősítésében, nemzeti, regionális és nemzetközi síkon egyaránt. Nagy haladás történt a sajátos szakmai problémákkal kapcsolatban és olyan kérdésekben, mint az imperializmus, a kolonializmus és neokolonializmus, valamint az agressziós háborúk elleni harc és a nemzeti felszabadításért, a nemzeti függetlenség megszilárdításáért, a békéért, a demokráciáért és a társadalmi haladáért folyó küzdelem.

A szocialista országokban a közlekedési dolgozók nagy mértékben megvalósították a lehetőségeket, hogy lássák, miként valósul meg egy minden területen tervszerű népgazdaság olyan fejlődési feltételek közepette, mely mentes mindenfajta válságtól, ami a nép jólétének állandó növekedését vonja maga után. Ezen országok dolgozói tandí lehetnek annak, milyen nagyszerű módon egyesítik a tudományos és technológiai forradalom eredményeit a szocialista gazdasági rendszer előnyeivel.

A kapitalista és a fejlődő országokban a közlekedési dolgozók megértik, hogy egységalkotásra van szükség ahhoz, hogy a legkedvezőbb módon lehessen védekezni a monopóliumok térdhódítása ellen a szállítóiparban. Ilyen egységalkotók létesültek olyan követelések megvalósításáért, mint a foglalkoztatottság biztosítása, a társadalombiztosítás és a munkabételek javítása, a szakszervezeti jogok és a jobb élet- és munkakörülmények megvalósítása. Ezek a szolidaritási egységalkotók megmutatják annak szükségességét, hogy gyökeres változtatásokat kell végezni a gazdasági és szociális politikában.

Az az uralom, melyet a több nemzetiségű társaságok gyakorolnak az egész világon a jelentősebb szállítási ágazatokra, a közlekedésre, valamint a kőolaj és más fűtőanyag szétosztására és a szállítási eszközök és felszerelések gyártására, megköveteli, hogy a szállítási dolgozók és szakszervezeteik szorosabban működjenek együtt valamennyi tőkésországban a monopóliumok ellen. Ezek a monopóliumok azt tűzték ki célul, hogy hasznot húzzanak a közlekedésben és a szállításban bevezetett technológiai újításokból a dolgozók érdekében rovársára és a szuperprofit érdekében, hanem azáltal, hogy uralkodnak a világ tengeri flottájának nagy részén, a légi közlekedésben, s a legszűkebb módon zsákmányolják ki a fejlődő országokat.

Szükséges és lehetséges, hogy a közlekedési dolgozók közös tárgyalásokat folytassanak, és saját egységfrontjukat állítsák szembe a nemzetközi monopóliumok offenzívájával, melyek rájuk akarják hátrítani a gazdasági és pénzügyi válságok terheit. Ez szükségessé teszi a monopolista államkapitalizmus mély elemzését, a közlekedési és szállítási iparra gyakorolt befolyásának vizsgálatát. Ez a politika ellentétes a dolgozók és a lakosság érdekeivel.

A „Jövedelmek politikájának”, valamint minden más, bérek elleni támadásnak visszautasítása, amint az a kapitalista országokban történik, valamint határozott ellenállás a szakszervezeti jogok szűkítése és minden olyan politikai vagy ideológiai offenzíva ellen, mely a dolgozók ellen irányul abból a célból, hogy a béreket rögzítsék, megmutatják, hogy a munkásosztály jelentősebb erő, mely elment tud állni az imperializmus és monopóliumok mesterkedéseinek.

A konferencia minden biztonnal hozzá fog járulni új kezdeményezések fejlesztéséhez abból a célból, hogy meg lehessen valósítani az egységet és egységes harcokat lehessen szervezni a kölcsönös megértés, együttműködés és szakszervezeti szolidaritás szellemében az élet- és munkakörülmények megerősítéséért.

Abból a célból, hogy meg lehessen oldani azokat az alapvető problémákat, melyekkel a közlekedési dolgozók szembe találják magukat, a konferencia követelési programot dolgoz ki, melynek alapján még jobban megerősödik az egység a közlekedési dolgozók életvitelének érdekei megvédéséért folytatott harcban.

Az adminisztratív bizottság meg van győződve, hogy a VI. nemzetközi szakmai konferencia hozzá fog járulni a különböző társadalmi rendszerekhez és különböző központokhoz tartozó közlekedési dolgozók és szakszervezeteik egységéhez, és így módon ez a konferencia a közlekedési és szállítási dolgozók szakszervezeti szolidaritásának kifejezése lesz.

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága felhívja valamennyi ország szállítási és közlekedési szakszervezeti szervezetét, füg-

getlenül hovatartozásuktól és irányzatuktól, hogy vegyenek részt a közlekedési és szállítási dolgozók VI. nemzetközi szakmai konferenciáján, járuljanak hozzá ennek sikeréhez, és csatlakozzanak a széles körű, világméretű harchoz:

— az USA által vezetett nemzetközi imperializmus és kolonializmus ellen a békéért és a népek szabadságáért,

— hogy véget vessenek az agresszióknak Indokínában és a Közel-Keleten,

— Korea békés és független egyesítéséért,

— az európai biztonságot,

— a szakszervezeti demokratikus jogok kiszélesítéséért és védelméért,

— a szociális és gazdasági követelések teljes megvalósításáért.

Felhívjuk valamennyi vasutas, kikötőmunkást, hajóst, halászt, a folyami és közúti szállítást, valamint a polgári repülés dolgozóit, bármely országban éljenek is,

— hogy nagy számban tegyenek eleget ennek a felhívásnak,

— támogassák a felhívást és terjesszék a szállítási és közlekedési dolgozók szakszervezeteiben,

— szervezzék összejöveteleket a dolgozók és szakszervezeti aktivizálás között, ahol meg lehetne vitatni egységalkotói programját,

— hogy már most kezdjék el a küldöttségek részvételének előkészítését a VI. nemzetközi szakmai konferenciára.

Éljen a közlekedési, szállítási, kikötői és halászáti dolgozók VI. nemzetközi konferenciája!

Világ dolgozói, egyesüljétek! Budapest, 1972. május 18.

A Közlekedési Dolgozók Szakszervezeti Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága

NAPKÖZI MÁTÉSZALKÁN

650 ezer forintos hozzájárulás a tanácsai óvoda építéséhez

Az idő lassan elfeledteti az 1970. évi árvíz borzalmaival. A Szamosközben az élet már rég visszavert megcsokott medrére — ha ugyan a mi folytonosan változó világunkban „megszokottságról” egyáltalán bárhol beszélhetünk.

Itt van például egy levél előtűnk. Mátészalka városi tanácsa írta a múlt év szeptemberében szakszervezetünk debreceni területi bizottságához. Többek között ezt olvashatjuk a sorokból:

„Városunk a negyedik öt-éves terv időszakában gyorsan fejlődik, iparosodik. Ez magával hozta — különösen a nők munkába állítása nyomán —, hogy az iskolai és óvodai napközi otthonok iránt megnövekedtek az igények. A városi tanács még ebben a terüldőszakban egy 8 tantermes általános iskolát és egy tízcsoporthoz, 400 adagos konyhával ellátott napközi otthont épít az iskolásoknak saját erőből. Óvoda építésére azonban anyagi fedezetünk nincs, ezért a vállalatokhoz, köztük a Magyar Államvasutakhoz, illetve a Vasutasok Szakszervezetéhez fordulunk: anyagilag legyenek segítségünkre egy százszemélyes napközis óvoda építésében. Tájékoztatlásul közöljük, hogy egy-egy hely létesítési költsége ötvétezer forint, de a „kifizetett helyet” a továbbiakban a vállalat rendelkezik.”

Az ajánlat nem érte váratlanul sem a szakszervezetet, sem a MÁV illetékes szakembereit, hiszen az árvíz óta megkülönböztetett módon kísérik figyelemmel a szamosközi vasutasok sorsát. A debreceni területi bizottság már a múlt év nyarán megküldte részletes tájékoztató jelentését Budapestre a vasutas családok óvodai igényeiről. Eszerint Fehérgyarmaton, Tunnyomatolcon és más községekben nincsenek különösebb

problémák, mert kevés vasutasnak van óvodás korú gyermeke, illetve azok óvodai elhelyezését a tanácsok biztosítani tudják. Mátészalkán azonban a vasutas szülők 68 gyermeke 3-6 éves korú, akik közül még jó néhánynak szüksége van óvodai napközi otthonra.

Ilyen előzmények után gyorsan megszületett a döntés, majd év év április 11-én Mátészalkán a városi tanács hivatalos helyiségében el is készült a konkrét megállapodás jegyzőkönyve.

Eszerint Mátészalkán 1973-ban megkezdik egy száz gyermek befogadására alkalmas óvoda építését. Az építkezés 1974 végére fejeződik be. A MÁV 650 000 forinttal járul hozzá az építési költségekhez. Ezzel szemben a tanács garantálja, hogy vasutas szülők 15 gyermeket elhelyezzen az új létesítményben, a jelenleg már tanácsai óvodába járó gyermekek kivételével, illetve a jelenlegi létszám felül. A jegyzőkönyvet a tanács vezetői, a vasutaszakszervezet és a MÁV képviselői írták alá.

K. J.

A nagycsalád gyermekei

A nemzetközi gyermeknapot — a hagyományoknak megfelelően — ebben az évben is számos helyen megünnepelték a vasútnál. A szakszervezeti bizottságok, nőbizottságok, a KISZ-szervezetek és más társadalmi szervekkel közösen dolgozták ki változatos programjaikat.

Különösen jól sikerültek a MÁV-nevelőotthonok gyermekei számára rendezett ünnepek. A vasutas-szakszervezet 35 teljesen árva gyermek részére 5500 forintot biztosított ajándékok céljára, ezzel is kifejezésre juttatva a nagycsalád gondoskodását irántuk. A gyermekek meghatottan, de örömtől ragyogó arccal vették át az ajándékokat és igazi testvérként kínálták egymást, és az őket ünneplő felnőtteket az édességet tartalmazó csomagokból.

Villany

az órházban

A sárbogárd-börgöndi vasútvonal 5. számú órházában lakunk, Aba mellett, a nyílt vonalon. Családom nevében ezúton köszönöm a pécsi igazgatóságnak, a dombóvári vonatási tőnökség villamosmunkaügyi dolgozóinak és mind azoknak, akiket illet, hogy órházunkba bevezették a villanyt.

Nemes Gyuláné

LEVÉL KAPOSVÁRRÓL: „Szüleink helyett segítenek”

A gyermeknap után kapta Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára az alábbi, hibátlan, gyönyörűen írott levelet a kaposvári MÁV-nevelőotthonból:

Kedves Főtítkárné Bács! Nagy örömet szerzett nekünk a gazdag ajándék, a ruhavásárlás lehetőség. Boldogan válogattunk kabátot, cipőt, fehérműtűt a boltokban a számunkra küldött összegből. Mondhatjuk, hogy újabb csinos holmikkal gazdagodott a ruhatárunk.

Eszté néni kedves köszöntése is emlékezetes marad, és hálaival gondolunk a szakszervezet vezetőire, akik az egész vasutaság nevében szüleink helyett segítenek gondjainkon. Szeretettel küldjük köszöntésünket:

Bordás Mária,
8/a. oszt.
(és még hét leány aláírása)

delemtől Emlékezem, az MSZBT aranykoszorús jelvényének tulajdonosa, a Munka Erdemrend ezüst és arany fokozatának kitüntetettje. Ez utóbbi kitüntetés arany fokozatát már másodszer kapta meg nyugalomba vonulásakor.

Továbbra is velünk együtt

Röviden tehát ez lenne egy sokat dolgozó ember életútja. Azaz megsemm, mert Gyócsi Jenő portréjához még sok minden hozzátartozik. Feltétlenül ide kívánkozik az a néhány szó, amit beszélgetésünk végén mondtál. Ez ugyanis híven tükrözi szerénységét, igaz emberségét:

— Mások azt mondják, hogy elvégeztem mindig a rám bízott feladatot. Ennek megítélése másokra tartozik. De ha ezt mondják, akkor én hozzáteszem, hogy az érdem nemcsak az enyém, mert egymagam soha nem jutottam volna semmire. Az élet minden percében mellettem állt feleségem, a kitűnő háziasszony, a hűséges segítőtárs. És egész pályafutásom alatt segítettek a vasúti dolgozói, közvetlen munkatársaim, elvtársaim és barátaim, telve alváltással, segítőkészséggel. Köszönettel tartozom mindannyiuknak... Most egy kicsit megpihenek, de a „nyári szabadság”-nak beálló szusszanásnyi idő után folytatom tevékenységemet a vasutasokért. Elvégre a szakszervezet elnökei nem „nyugdíjazták”, kell tehát, hogy mozgalmi vonalon több időt szenteljek az előttünk álló munka nekem jutó részének elvégzésére...

Akkor hát nem is búcsúzunk. Jó érzés, hogy Gyócsi elvtárs velünk együtt dolgozik tovább, bizonyára még nagyon sokáig.

Kovács József



Gyócsi Jenő főigazgató, a Vasutasok Szakszervezete elnökét, a Szakszervezetek Országos Tanácsának tagját, a MÁV számos, fontosabbnál fontosabb irányító posztján érdemeket szerzett vezető, a munkásosztályhoz mindenkor hű harcos — aki az elmúlt napokban nyugalomba vonult — nem kell különösebben bemutatni a vasutasoknak. Sokan ismerik, dolgoztak vele, tisztelik és nagyrabecsülik országoszerte.

Több idő jut pihenésre

Amint leülünk egy kis beszélgetésre, alig észrevehető sóhaj kíséretében mondja:

— Bizony egy kicsit elfáradtam...

Azután kedélyesen odaszól a feleségének:

— Mondd anyu, volt nekünk valaha is szabad időnk?

— Várj csak, mindjárt utána gondolkodok — válaszol ugyanolyan derűsen a feleség. — Ha jól számolom, most leszünk harmincöt éves házaspár, de... eddig csak dolgoztunk. Másra nem jutott időnk.

— Na, nem baj. Megpróbálunk ezután néha pihenni is...

AKTUÁLIS PORTRÉ

„Az elnököt nem nyugdíjazták...”

A gyerekek felnöttek, az egyetem elvégzése után családot alapítottak, s van már egy 9 éves fiú unoka is. Mária a Vasúti Főosztályon, László az Autóközlekedési Trösztnél dolgozik.

— A sok vihar, megpróbáltatás után végre magunkra találtunk — mintha hallanám a beszélgetés óta is Gyócsi Jenő szavait. De ő ezt a kijelentést nem a saját életére vonatkoztatta, hanem — az egykori küzdelmek, a gyakran hiábavalónak tűnő harcok értelmét kutatva — ezzel a mondattal foglalta össze gondolatait. Igen, a küzdelem, az áldozatos munka nem volt hiába: amint az egyes emberek megtalálták helyüket, szerepüket, és elérik céljaikat a múlt megpróbáltatásai után, ugyanúgy magára talált egész népünk...

Gyócsi Jenő élete, sorsa szintén úgy indult és olyan most is, mint a többieké, akik közül jött, és akik közé jelenleg is tartozik.

A vasutaság érdekeiért

Édesapja vasúti munkás, kárpitos volt, akinek mind a három fia szintén vasutas lett. Jenő, a legfiatalabb gyerek, 1933-ban került a vasúthoz kocsiszintézistónak, miután a Fegyver- és Gépgyárban a mábat segédlevelet szerzett. A szerszám- és géplakatos szaktanoncidó letelével elbocsátották, és amíg végül is felvették a MÁV-hoz, hosszú ideig kilincsel a fővárosban mun-

kaalkalomért. Később a vasútnál átminősítették lakatosnak, ezenkívül újabb szakmát, villamoszerelői képzést is szerzett. 1938-ban a ferencvárosi fűtőházba helyezték, de csakhamar bevették katonának. Leszerelése után — 1941-ben — mozdonyvezetői vizsgát tett. 1942—43-ban ismét katonáskodott. Felesége, aki okleveles tanítónő volt, csak esetenként kapott segédmunkás állást az egyik szövedében.

— Ilyen előzmények után érkezett el a felszabadulás, és megkezdődött az újjáépítés — mondja Gyócsi elvtárs. — 1945 februárjában a IX. kerületi pártszervezet tagja lettem, s megbiztak a ferencvárosi fűtőház kommunista pártszervezetének megalakításával. Nem sokkal később a párt központi szervezeti osztályára kerültem közlekedési insturktorok. Beválasztották az ideiglenes, majd a végleges nemzetgyűlésbe, és azt követően sokáig országgyűlési képviselőként is volt alkalmam kiállni a vasutaság érdekeiért. Tettem ezt azért is, mert a vasutas-szakszervezet első, majd második kongresszusa is főtítkárrá választott

Nagy volt a tét

A helyzet lassan, nehezen konszolidálódott. Soha nem tapasztalt mértékben tombolt az infláció, s a vasutasok küldöttségei az ország minden részéből bizalommal keresték

A DOMBÓVÁRI SIKERSOROZAT RECEPTJE

Jól szervezett, lelkes munka

Dombóvár vasúti csomópontot kiemelkedő munkájáért már jó néhány alkalommal kitüntették. Voltak olyan esztendőik — 1960 és 1962 —, amikor a dombóváriak a legmagasabb kitüntetés, a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzás-laját mondhatták magukénak. A kiváló vasúti csomópont kitüntetés pedig egymás után hatodszor érdemelték ki. Legutóbb 1971. évi munkájukkal.

Miként fogadták a dolgozók az újabb kitüntetés hírért? Nem teszi őket elbizakodottá ennnyi elismerés? — kérdezzük Monori István állomásfőnöktől.

Híven a hagyományokhoz

A dombóvári vasutasok nem ismernek ilyesmit: elbizakodottság — feleli meggyőződéssel. — Csak a legteljesebb odaadást, a legszigorúbb fegyelmet ismerik. Mindig így volt ez itt. Amióta pedig a szocialista brigádmozgalom keretei között élnek, dolgoznak, nemcsak saját magukra nézve tartják kötelezőnek a fegyelmet, hanem arra is vigyáz mindenki, hogy esetleg társa se vétsen elnést. Nem is igen fordul elő hiba, mulasztás. Hivatásának élő, izgalmas kötelességtudó, lelkes vasutasok a dombóváriak. Sikersorozatunk receptje tehát nem más, mint a lelkiismeretes, fegyelmezett munka.

Busch Károly a vontatás, Németh Gyula a pályafenntartás, Szabadkai József a szertár főnöke. Ők szintén részt vesznek a beszélgetésben. S itt van a szakvizsgálati vezetővel együtt Várhegyi István, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára is. Elmondják, hogy fennállása 100. évfordulójának megünneplésére készült a csomópont. Kicsendül szavaikból, hogy a gazdag múlt némes hagyományból táplálkozó vasutas-öntudat jogos büszkeséggel is párosul. Mindez még több, még jobb munkára sarkallja a dolgozókat is.

A csomópont 53 szocialista brigádja a munka motorja. A brigádokba 936 vasutas tartozik. Tavaly a legkiemelkedőbbben dolgozott a vontatási főnökség Lenin brigádja, amely elnyerte a MÁV kiváló brigádja címet. Ezenkívül kitünt a munkában az aranyjelvényes József Attila és a Viharsarok brigád is. Az állomás a KISZ- és a Forgalmi brigád tevékenykedik aranykoszorús jelvényhez méltóan 40 taggal, a szertár főnökségén pedig a 11 tagú Ifjú Garda szocialista brigád eredményei voltak a legjobbak. A TBFF aranykoszorús Kosuth szocialista brigád 23 taggal szintén hozzájárult a csomópont sikereihez.

A pályafenntartási főnökség ugyancsak elérte a megszabott teljesítményi szintet, de dolgozói nem lehetnek részesei a kiváló csomópont újabb kitüntetésének és a jutalomnak, mert a személyi mulasztásból bekövetkezett két nyílt vonali kisklás ebből kizárta őket.

Beszélő számok, adatok

De tulajdonképpen mi is kellett a Kiváló csomópont kitüntetés hatádjára elnyeréséhez?

A Dél-Dunántúl legnagyobb csomópontján a forgalmi dolgozók a személyvonatok menetrend szerinti közlekedését 0,45, a tehervonatokét 5,48 százalékkal javították az előző évi adatokhoz képest. A tehervonatok átlagos terhelését vonatonként 48 tonnával növelték, az egy kocsióra jutó tartózkodási időt pedig 1 órával rövidítették. Szállítási tervelőirányzatukat 102,82 százalékkal teljesítették. A bal-eseti helyzet javult. Az előző esztendőhöz képest 127 nappal csökkent a személyi sérülések miatt kiesett munkanapok száma. A külső vállalatok hét végi üzemzésüket a dolgozók gazdaságos, okoszerű átcsoportosításával sikeresen használták ki, ezáltal 3640

órát sikerült megtakarítani. Ezzel tehát 3640 óra hét végi pihenőórához jutott a vasúti személyzete.

Mindössze azt jegyzi meg szerényen az állomásfőnök, hogy megoldhatatlannak tűnő problémáik nem voltak. Pedig az állomás rövid, hosszabb vonat nem fér be a vágányokra. De ezt már „megszokták”, és a vele járó nehézségeket leküzdötték csak úgy, mint az egyéb adottságokból származó gondokat.

A vontatási főnökség dolgozói is derekasan kivették részüket a csomópont feladataiból. A gazdaságos mozdonyfelhasználásban 101,72, a korszerű vonóerő üzemképességében 103,1 százalékos eredményt értek el, üzemeltetési önköltségük előírányzatát pedig 100 százalékra teljesítették.

Tavaly nyáron még sok kifogás merült fel az utazószemélyzet túlzott igénybevétele miatt. Ezt annak idején a Magyar Vasutas is szóvá tette.

Nem volt könnyű...

A Magyar Vasutasban megjelent bírálat is erősen ösztökélt bennünket arra — mondja Busch Károly vontatási főnök —, hogy a 270 óra szolgálati idő leszorítására akkor már folyamatban levő intézkedéseket a kollektív szerződés szerint minél előbb végrehajtsuk. Sikerült is éves átlagban havi 240 óra csökkenteni a szolgálatot. A vezénylés azóta szigorúan az előírások szerint történik, és a

fordán kívüli dolgozók értesítésére gépkocsit állítottunk be.

Ezenkívül a korszerű vasúti technika alkalmazása is segítette. A dombóváriak több Diesel-mozdonyt kaptak, de a növekvő forgalom lebonyolításához gőzökre is szükség volt. A fűtő létszámot átmenetileg bátor „házzással” emelték: a Diesel-mozdonyvezetőtanulókat az ősi forgalom idejére beosztották gőzmozdonyra fűteni. A tanulók nemcsak a jutalomkeretből kitűzött célpremiáért vállalták szívesen ezt a feladatot, hanem — mert őket is hajtotta a soka emlegetett „dombóvári vasutaszív”.

A szertár főnökség dolgozóinak érdemelt is alátámasztja érveivel a legnagyobb anyagfelhasználó, a vontatási főnökség vezetője. A Diesel-mozdonyok csak úgy lehetnek állandóan útra készen, és csak úgy voltak képesek mindig gyorsan fordulni, üzembiztosan működni, hogy a szertár fenntartás nélkül gondoskodott az anyag- és alkatrészellátásról. A feladat nem volt könnyű, mert például csupán egy 100 köbméteres gázolajtartály áll rendelkezésre az üzemanyag kiszállításához. A gőzmozdonyok szénrel való kiszervezésben sem volt soha zavar. A vontatási főnökség helyeken is mindig idejében ott volt a szükséges pótalkatrész.

Általában tehát a szolgálati ágak feltétlenül jó együttműködése, egymás figyelmes, feltétlenül járult hozzá, hogy Dombóvár ismét elnyerte a Kiváló vasúti csomópont címet. Szász Ferenc

A budapestiek 17. csomópontján

Szocialista szerződés a fuvaroztatókkal

Vakolatlan falakkal fogad a felvételi épület új szárnya Salgótarján-Külső pályaudvaron. Még áll a régi felvételi épület középső része is, a lebontott jobb oldali épület-szárny helyén még építkezni kellene. Salgótarján-Külső pályaudvaron mégis „csomagolnak” a vasút építők munkáival.

Nehéz helyzetben

Hogy miért távoznak a munka kellős közepén?

— Sajnos, elfogyott a feljutásra szánt pénz — mondja Molnár Béla állomásfőnök. — Ezzel nehéz helyzetbe kerülünk. Mert, hogy mást ne mondjak, az ideiglenesen kialakított vártermet, ahol a személypénztár és az Utaseljáró büféje is működik, félbe kellett hagyni. Még akkor is kedvezőtlen ez, ha figyelembe vesszük, hogy a személyforgalom javarésze nem nálunk, hanem a város központjában lévő Salgótarján megállóhelyen bonyolódik le...

Az építők mindenesetre, még „búcsúzóul” helyreállították a régi ereszcatornákat és a régi perontetőt is. Újdonság is van azért a pályaudvaron, amelynek joggal örülhetnek az itt dolgozó vasutasok. Szerelik az állomás integrált berendezését, s az már bizonyos, hogy ez a munka nem fog felbomlani.

— Személyvonati közlekedésünkkel nincs különösebb probléma — halljuk Molnár Bélától —, hiszen az év első négy hónapjában a tervezetthez képest 100,5 százalékos menetrendszerűséggel dolgoztunk. Első negyedévünket 102,4 százalékos összteljesítménnyel zártuk.

Javuló teljesítmények

A pályaudvaron, ahol a havonta kezelt kocsi mennyiség meghaladja az ötezeret, jó eredmény, hogy az előtört 17 órától 11—14 órára csökkentették a kocsitartózkodási időt. A vonatközlekedési tervet 65 százalék helyett 69—70 százalékkal teljesítették, tehervonati menetrendszerűségük pedig 10 százalékkal jobb az előírányzatnál és eléri a 70 százalékos

átlatot. Nagyobb szállító partnereik grafikonos kiszolgálásában csak elegyhány esetben fordul elő kimaradás.

Az itt dolgozó vasutasok fegyelmezett, szorgalmas munkáján túlmenően egyéb magyarázata is van a javuló teljesítménynek. A legfontosabb: szocialista együttműködés szellemében dolgoznak már valamennyi nagyobb fuvaroztató vállalattal Salgótarjánban.

— Kitűnően bevált nálunk a Salgótarjáni Kohászati Művekkel hat éve kötött szocialista szerződés. Rakodási teljesítményük azóta országszerte viszonylatban is a legjobbak közé tartoznak. A velük kapcsolatos jó tapasztalatokat felhasználva kötöttünk most szocialista szerződést a Zománcipari Művek salgótarjáni gyárával és a FÜSZERT Nagykereskedelmi Vállalat salgótarjáni fiókigazgatóságával — tájékoztat az állomásfőnök. — Jelenleg a Salgótarjáni Sikelygyárral folytatunk tárgyalásokat hasonló céllal. Velük is legálább olyan együttműködést szeretnénk kialakítani a rakodási készség, pontosság javítása érdekében, mint amilyen a Salgótarjáni Öblösüveggyárral már megvalósult.

A szocialista brigádok kezdeményezése

Közel százan dolgoznak a főnökség öt szocialista brigádjában.

L. J.

Munkavezetői tanfolyam szakmunkásvizsgálóval

A MÁV felépítményi munkavezetői tanfolyam hallgatói — akik közé a sorok írója is tartozik — elhatározták, hogy a tanfolyammal egy időben rendszeresen megszerezik a szakmunkás-képesítést is. Jó, jó — az elhatározás szép dolog —, de hogyan?

A tanfolyam vezetője, Pintér Imre műszaki főfelügyelő és az oktatók szívesen segítettek. Közreműködésükkel a MűM 27. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet, illetve Do-

JEGYVIZSGÁLÓK A JEGYVIZSGÁLATRÓL

Kevés a kalauz — sok a potyautas

A Nyugati pályaudvaron, a vonatkísérők váróhelyiségében lassan 130 esztendősként alakult villany- és Diesel-mozdonyok nehéz dohogása rizza. Az asztaloknál jegyvizsgálók, olyan vasutasok ülnek, akik 30 esztendeje vagy annál is régebben tengelen töltik életük nagy részét. Ők a vasút James Cookjai.

Körül az egyenlítőn

— James Cook...? — A híres angol vllágotatózó. Ő azonban csak egyszer utazta körül a földet, beszélgető partnereim viszont — a havonta megtett hat-hétezer kilométer tekintve — évente kétszer (30 év alatt hatvan-szor) annyi kilométert tesznek meg szolgálatban, mint az Egyenlítő hossza.

A jegyvizsgálói munka nehézségeire terelődik a szó. Koczo János szól elsőnek. Harminckett esztendeje szolgál a Nyugati pályaudvaron vonatkísérői beosztásban.

— Minden jegyvizsgálói problémát egyetlen mondattal ki lehet fejezni — mondja. — Ez a mondat így hangzik: egy vonaton egy jegyvizsgáló nem jegyvizsgáló! Egy ember bármennyire is akarja, szeretné a vasút érdekeit képviselni, képtelen rá. Illetve csak részben képes. Egyrészt azért, mert rövidebb távolságon a tömegben nincs elegendő ideje a kocsiakat végigkísérni, és már csak ezért is könnyen kijátszható. Ha a vonat végén kezd, a lógós a vonat elejébe száll fel, azután néhány állomással odább felszáll a vonat

végére. A kalauz tehetetlen. Ha fülöncsípük is a lógóst, akkor sem tudunk mindig eredményesen eljárni. A potyautas hazudik valamit, és egyszerűen nem hajlandó fizetni. Nincs társunk, rendőrt is nehéz találni, körülötte viszont gyülekeznek a hosszú hajú cimborák. Mit tehetünk...? Megjegyezzük a kölpöt, és megünneljük tovább dolgozni.

Tarr Lajos — aki 31 éve lyukasztatja a jegyeket — szól közbe:

— Előfordul, hogy nem vasutas egyének személyzeti jegyvet váltanak. Az igazoltatás és az azt követő hazudozások rabolják az időt, s ebből újabb bonyodalmak származnak... A közelmúltban az egyik lajosmizsei vonaton talán száz-nál is több fiatal utazott menetjegy nélkül. Rendőrt hiába kértem... Közben a zsúfolt vonaton szétszéledtek, és célhoz értek. Pestimre, Ócsa és a boráról híres Örkény községből sok jegyelmetlen fiatal utazik Pestre. Minden vonatra elkelne néhány rendőrt. Nem jobb a helyzet a ceglédi vonalon sem. Ott például a naponta közlekedő, a Nyugatiól 0.10-kor induló 2720 számú éjszakai vonaton sokszor életveszélyes a jegyvizsgálat. Hasonlóképpen sok baj van a szobi vonalon, főként este a 148-ason.

Csábító alkalom

Értesüléseink szerint 150 személypénztáros hiányzik a budapesti igazgatóság területén. Ez is összefügg a jegyvizsgálói problémákkal. Sok állomáson és megállóhelyen megszüntették a jegykiadást. Ez a körülmény bűnré csábítja némelyik utast. Ha a jegyvizsgáló nem jut el hozzá, vagy ha az utas kiesít ügyeskedik: fizetés nélkül teheti meg az utat.

György Izák ugyancsak 30 esztendeje vonatkísérő. Szerinte a 14-es szobi vonatot bátran nevezhetnénk díjtalanul igénybe vehető vonatonak.

— Rákospalotától annyira zsúfolt a szerelvény — ma-

gyarazza —, hogy a jegyvizsgáló nem is tud bejutni a kocsi belsejébe. Sokszor szóvá tettük, hogy rövid a szerelvény az utasok tömegéhez képest, de csak ígéretet kapunk. Állítólag meg fogják erősíteni? —

— Mi nem nagyon értünk egyet a retúrjegyek érvénytartamának túlzott meghosszabbításával sem — szól ismét más. — Sok visszaélésre ad alkalmat, hogy ezek a jegyek egy hónapig érvényesek. Az „ügyes” utas kétszer, háromszor is megteheti az utat, ha elkerüli a kalauzt. Ráadásul még vissza is kéri a vasúttól a kezeletlen, de a valószínűleg egyszerűen vagy többször felhasznált menetjegy árát.

Első a biztonság

A beszélgetés során érdekes lett volna megtudni, hogy a korábbi, „több kalauzos” időszakhoz képest csökkent-e az utánfizetési bevétel. A BVKH azonban vonatkozik számszerű adatokat közölni. Bizonyára nem azért, mert ezek az adatok titkosak lennének, hanem inkább azért, mert a számok önmagukban — körültekintő elemzés nélkül — nem sokat árulnak el. De ezt az elemzést, az adatok szakszerű, tudományos feldolgozását feltétlenül el kellene végezni.

A bevétel alakulása számunkra természetesen nem minden. Figyelembe kell venni azt is, hogy a jegyvizsgálói létszám csökkentése egyéves személyeket is rejti magában. A hosszú szerelvények megszűntek — főként megállóhelyeken — a vonatvezetés és az egyetlen kalauz nem tudja teljes biztonsággal megállapítani, hogy a fel- és leszállás befejeződött-e.

Ezzel kapcsolatban dicséretre méltó a beszélgető partnerek véleménye, állásfoglalása: — A főnökkel telhető módon igyekezzünk vigyázni minden utasra...

S lassan, egyenként veszik a tászkájukat, hogy elinduljanak ismét hosszú, fárasztó útkjára.

Gergely József

Megnőtt a vezetők felelőssége

Dr. Mészáros Károly előadása a budapesti igazgatóságon

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója május 26-án tájékoztató előadást tartott a budapesti vasútigazgatóság vezetői, reszortosai, valamint a külszolgálati középvezetők részére.

Ismertette a vasút területén az utóbbi másfél évben elért eredményeket, a további feladatokat, és rámutatott a vezetők, szolgálati főnökök megnevelkedett felelősségére, a korszerű vezetési módszerek alkalmazásának, a dolgozók

fokozottabb megbecsülésének fontosságára.

Beszéde végén a miniszterhelyettes a kormány nevében átadta Vass Lajosnak, a Keleti pályaudvar nyugállományba vonult főnökének a Munka Erdemrend éküst fokozatát, és személyes jókívánságait fejezte ki a több évtizedes helytállással kiérdemelt kitüntetéshez.

Dr. Mészáros Károly előadásának bővebb ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Segítse Ön is a korszerű vasút megteremtését.

Rákos-Ujszász-Szolnok vasútvonal villamosítási munkáihoz felvesszünk vasipari szakmunkásokat, férfi és női segédmunkásokat.

Jó kereseti lehetőség, állandó szabad szombatot, díjtalan szállás biztosítunk dolgozóinknak. Telephely: Nagykáta állomás.

MAV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Budapest X., Kőbánya-felső pu.

A SZEGEDI VASÚTIGAZGATÓSÁGNÁL

eredményes harcot indítottak az üzemi balesetek ellen

A szegedi vasútigazgatóság forgalmi szakszolgálatánál rendszeresen értékeljük a szolgálati főnökségek üzemi baleseti helyzetét, ezzel kapcsolatban a dolgozók munkakörülményeinek alakulását és az egyéb személyi és tárgyi feltételeket. Az értékelésre azért van szükség, hogy folyamatosan intézkedhessünk a balesetek megelőzése érdekében.

Az idel esztendő első két hónapjában sajnos, két halálos és egy súlyos, csontvelő baleset következett be igazgatóságunknál a forgalom területén, ezenkívül további, csontvelővel nem járó balesetek is előfordultak. Mind a súlyos, mind a kevésbé súlyos események közös jellemzője, hogy főként a közlekedő vonatok vágányútjában foglalkoztatott vasutasokat — kocsirendezőket, gépkísérőket — érte baleset. Minden esetben megállapítottuk azt is, hogy a szomorú események alapvetően a forgalmi biztonsági szabályok be nem tartása, többször a gyakorlatlanlás, vagy éppen a megtört, helytelen munkamódszerek alkalmazása okozta.

A vezetők feladatai

A tanulságokra a III. osztály illetékes szakembereinek vizsgálata gyorsan rámutatott, s utasításukra meghatároztuk a külszolgálati főnökségek munkavédelmi feladatait. Ezzel egy időben az igazgatóság is konkrét intézkedéseket tett a baleseti veszélyforrások kiküszöbölése, csökkentése, valamint a dolgozók munkakörülményeinek, szociális ellátottságának javítása érdekében.

Az egyik fontos rendelkezés a munkavédelmi ellenőrzések számát írja elő. Eszerint a tolató tartálékkal rendelkező állomások vezetői havonta 15 alkalommal, a nagyobb elágazó- és középállomásokon 10 esetben, a kisebb állomásokon pedig ötször tartoznak ellenőrizni, hogy a kocsirendező, illetve a vonatkísérők utasítás szerint végzik-e a tolatásokat. Az ellenőrzéseknek ki kell terjedniük — többek között — a kocsi össze- és szétválasztásánál alkalmazott munkamódszerekre, a mozgás közben előforduló fel- és leugráásra, a vágányok között megnyilvánuló magatartásra, a vonatok közlekedésénél és a különböző műveleteknél előírt szabályok utasítás szerinti megtartására. Az állomásvezetők kötelesek a figyelmüket arra is kiterjeszteni a tolatócsapatok tagjainak kijelölésekre, hogy az egy évnél rövidebb gyakorlati idővel rendelkezőkre a tolatásvezetők fokozottabb gondot vigyázhassanak, vagyis munkájukat közvetlenül irányíthatóvá, ellenőrizhetővé tessék.

Megvizsgáltuk igazgatóságunk területén azt is, hogy a jelenlegi ruhaellátás mennyiben nyújt biztonságot, védelmet a balesetek ellen. A szociális létesítmények karbantartásával, az egészségügyi szabályok megtartásával kapcsolatban szintén megszabtuk az állomásvezetők feladatait.

Helyszíni beszámolat

Azóta az intézkedések megtartásáról, a szerzett tapasztalatról is beszámoltattuk a szolgálati főnököket. Áprilisban például Békéscsabán, Szegeden, Szentesen, Kecskeméten, Kiskunhalason, Baján, Hódmezővásárhelyen tartottunk ebből a célból állomásvezetői értekezletet.

A legfontosabb számunkra természetesen az, hogy az intézkedések már márciustól kezdve éreztették kedvező hatásukat. Az üzemi balesetek száma területünkön a bázishoz képest lényegesen csökkent, s minden jel arra mutat, hogy az ellenőrzött dolgozók kezdenek leszokni a helytelenül begyakorolt, az évek során beléjük rögződött rossz

szokásokról, a helytelen, veszélyes munkamódszerekről. Ezzel párhuzamosan a munkafegyelm javulása ugyancsak szembejött. Mindebben nagy szerepe van annak is, hogy a szakmai oktatás minőségi színvonalát emelkedett, s az oktatók ismételték a módosított segélyanyagot adták a dolgozóknak.

Az említett vizsgálatok és ellenőrzések közben a szegedi igazgatóságnál felismertük azt a különös ellentmondást, hogy bár a kocsirendezőket, vonatkísérőket, raktári és rakodómunkásokat éri a legtöbb baleset, mégsem kötelezték biztonságtechnikai vizsgára. Ennek az ellentmondásnak a megszüntetésére a III. osztály munkavédelmi összedíltást készített részükre, amely tartalmazza a legszükségesebb munkavédelmi ismereteket. Ebben kérdések és feleletek formájában feldolgoztuk az ÁBEO, a VMSZ és mellékleteinek rendelkezéseit, az egyéb szükséges munkavédelmi előírásokat, a kártérítés ügyében követendő eljárást, a forgalmi utasítások biztonsági szabályait, a kereskedelmi szolgálatra vonatkozó óvrendszabályt, sőt az elsősegélynyújtás legfontosabb tudnivalóit is. Az igazgatóság vezetője személy szerint is felkarolta a célravezető kezdeményezést, s utasítást adott az ehhez szükséges anyagi eszközök biztosítására.

Ami az érintett dolgozókat illeti: ök már régóta várták az irányító szervektől egy efféle, hasznos segédanyag kibocsátását, amely most — szerény kereteinkhez mérten — 600 példányban megjelenik.

114 brigád

A forgalmi osztály ezen túlmenően anyagilag is ösztönzi az állomásfőnökségeket a munkavédelmi tevékenység fokozására, az üzemi balesetek csökkentésére. Erre az évre összesen nyolcvanezer — negyedevenként 20—20 ezer — forint célprémiumot helyeztünk kiállításra. A kocsirendezőket foglalkoztató állomások részére ugyanakkor munkavédelmi vetélkedőt hirdettünk. A kocsirendező szocialista brigádok 90 százaléka jelentette be, hogy felkészülnek és részt kívánnak venni a vetélkedőn. Ehhez természetesen a telepállomások oktatótisztjei és

munkavédelmi ügyintézői és szakszervezeti aktivistái is segítséget nyújtottak.

Az állomásokon megtartott vetélkedőkön összesen 114 brigád versenyzett, s közülük 21 brigád jutott az igazgatóság III. osztály rendezésével sorra került területi döntőbe. Szegedet két brigád, Békéscsabát szintén két brigád képviselte, ezenkívül Baja, Kelebia, Kiskunhalas, Kiskőrös, Kunszentmiklós-Tass, Kiskunoroszma, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Kecskemét-alsó, Nagykőrös, Szeged-Rókus, Szentes, Hódmezővásárhely, Makó, Mezőhegyes, Orosháza és Mezőtúr állomások egy-egy brigádjára vett részt a Szeged állomáson megtartott, igen színvonalas küzdelemben.

Még többet tesznek

Az első helyezett Szeged állomás Daróczy-brigádja érdemelte ki, s jutalmul 3000 forintot kapott. A második helyen Békéscsaba állomás II. számú brigádja végzett. Jutalma 2100 forint volt. Harmadik helyezést a mezőtúri Farkas-brigád let, 1800 forint jutalommal. A további három helyezett Kecskemét, Békéscsaba és Nagykőrös állomáson dolgozik, s megérdemelten jutottak a 900—1200, illetve 1500 forint jutalomhoz. Az első helyezett brigád állomásvezetői és oktatótisztjei 500—600 forint jutalomban részesültek a jó felkészítésért. A vetélkedőn részt vett szocialista brigádok tagjai és az őket elkísérő szolgálati vezetőket megígérték, hogy állomásukon ezek a közösségek, a kocsirendező, mint munkavédelmi brigádokként fognak példamutatóan dolgozni.

A jövőben sor kerülhet arra, hogy a vonatkísérők munkavédelmi vetélkedőjét is meghirdessük.

Az ismertített erőfeszítések eredményeként igazgatóságunk már elismerést kapott a MÁV Vezérigazgatóság 3. szakosztályának vezetőitől. Nagyra értékeli a hasznos kezdeményezést, munkavédelmi szakembereink tevékenységét és a külszolgálati dolgozók igyekezetét. Reméljük azonban, hogy ez csak a kezdet, s a továbbiakban még többet tehetnek a dolgozók egészsége, testi épsége védelmében. Dr. Susla János osztályvezető

Jó tematika,

gyarapodó tudás

A szombathelyi járműjavító szakszervezeti bizottságának értékelése szerint az üzemen sikeresen zárult az 1971/72. évi politikai oktatás. A jól összeállított tematika, a színvonalas előadások, a propagandisták rendszeres felkészülése biztosította a hallgatók aktivitását, hiánytalan megjelenését.

Az értékeléssel egy időben a szakszervezeti bizottság megjutalmazta a propagandistákat, és megköszönte munkájukat, kérve őket, hogy a következő oktatási évben is, hasonlóan segítsék a szakszervezeti politikai képzést. A reszortfelelősök, műhelybizottsági titkárok továbbképzése a négy évre szóló ütemterv szerint történt. A bentlakásos iskolán részt vett tisztviselők véleménye szerint: valamennyien hasznos útmutatást kaptak a gyakorlati munkához.

Boros Zoltán

Nincs pótalkatrész

Porosodó drága gépek

A MÁV gépesített rakodási főnökségen álló- és foglyosköz-számadóként dolgozom. Számtalanszor tapasztaltam, hogy főnökségünkön a dolgozóknak valóságos örömmünne, ha új, korszerű átrakógépeket kapunk.

Sajnos, az öröm legtöbbször örömmé változik, amikor ezeket a gépeket rövid használat után le kell állítani. A drága gépekhez ugyanis a külkereskedelem legtöbbször nem rendel pótalkatrészt. Ha a gépek elromlanak, alkatrészt hiányban hetekig, hónapokig, néha még tovább is használhatatlanul porosodnak.

Óriási kár származik ebből, holott könnyű lenne a bajt orvosolni. A külkereskedelmi szakemberek köthetnek úgy az üzleteket, hogy a gyártó cég garantiálja a pótalkatrészek gyors szállítását. Még az is kevesebb többletkiadást okozna, ha például egy 100 ezer forintba kerülő géphez körülbelül 8 ezer forint értékű, legalább két évre elegendő cserealkatrészt vásárolnának.

Kovács József felügyelő

A kocsirongálók köztünk vannak?

A múlt év második felében új kalauzkocsik jelentek meg vonataink elején. Külső formájukkal jól illeszkedtek mozdonyainkhoz. Belső rendszerükkel egyformán jól szolgálták a vasút szállítási és munkaszállítási céljait. A MÁV vezetői az expressz- és poggyászszállítási célkitűzéseken kívül sok év kulturális és munkavédelmi igényt is kielégítettek. A Vasutasok Szakszervezete is támogatja a vonatkísérők jogos kérését.

E közös érdekek alapján került a fejlesztési célkitűzések közé 100 Da típusú négytengelyes kalauzkocsik beszerzése. Forgalmi állításukkor még a vonatkísérők is többnek találták műszaki adottságaikat elképzelésüknél. Hadd idézzük egyik nemzetközi vonatunk vonatvezetőjét:

— Ez a kocsi úgy biztosítja a jelzők megfigyelését, hogy közben óv a szemsérülés ellen. Egyidejűleg olyan áruvédelmet biztosít, ami eltérő a korábbi állapotoktól. Párnázott kőrforgós széke a személykocsikkal azonos kényelmet nyújt. — Még a szeme is mosolygott, amikor mindezt elmondta.

Ezekben a kocsikban automata hőfokszabályozó, villanyrésző és hűtőgép elégti ki a legteljesebb mértékben igényeinket — vélekedett egy kezelő.

Olyan munkaeszközt kaptak a vonatkísérők, amely őket és munkájukat szolgálja. Örült a vonatvezető, a kezelő és kirakó, amikor első útját utazta ebben a komfortban. Ma már érthető az ilyen öröm. De amint mondanak szókat, az éremnek is két oldala van. Nézzük meg a másik oldalt is. Mi történt alig fél évvel az új kalauzkocsik forgalombaállítását után? A valóság lehangoló. A szomorú látvány hatása alól nem lehet szabadulni. Eppen ezért feltétlen beszélni kell róla.

Budapesten a Keleti, a Nyugati és a Déli pályaudvar műszaki kocsiszolgálati főnökségek nemrég felmérték a vandál pusztítást. A megvizsgált 30 új kocsi közül 29-ben állapították meg súlyos rongálást, jelentős összegű károkozás! 29 kocsiból 130 alkatrészt, berendezést loptak el, szerelték le, törtek össze.

E múlt idejű igék az aggasztó cselekmények nyelvi kifejezői csupán, fogalmukkal mégis képeknek bűnös emberi megnyilvánulásokat egyértelműen érzékeltetni. Nem nézhetjük passzív belenyugvással és szótlanul, amit a jelentés feltár: Ajtólammpák, termosztát, hűtőszekrény-hőfokszabályozó gomb kiszervezve, Előtérjénycső ledobva...

Nem soroljuk teljes leltározását a bűnnek, az otromba és rosszindulatú garázdaságnak, helyette felemeljük szavunkat: az így nem lehet tovább! Nem engedhetjük meg, hogy a milliós értékű kocsikat felelőtlen emberek rongálják. A becsületes vasutasok ne tőrjék, hogy egyesek lábba tiporjanak nemes emberi törekvéseket.

A nyári melegben a kocsiba szerelt hűtők megrongálva nem nyújtanak biztonságot. Eppen azoknak nem, akik jól végzik munkájukat, akik egy életet utaztak tengelyen. Most, hogy kedvezőbb munkakörülmények közé jutottak, biztonságukat féltve, féltézzék meg azokat a vasutasokat, akik korszerű eszközeinket rongálják. Állomási utazóknak és nem utazóknak, vasútőröknek és műszakinak kell ösztönözni. Le kell lepenni és felelősségre kell vonni mindazokat, akik Csáki szalmajaként kezelik a szocialista tulajdont. Így kívánja ezt közös érdekünk.

Szabó Béla

CIKKEINK NYOMÁN

A becsületes emberek ne érje jogtalan sérelem

Az Erdemes becsületesen című — lapunk 1971. december 17-i számában megjelent cikk nyomán olvasóinktól érkezett hozzászólásokat a közelmúltban már ismertettük, és a vitát egyrészt Tóth János igazgató, másrészt szerkesztőségünk állásfoglalása lezárta. Most azonban még egyszer visszatérünk az ügyre, tisztelgetve tartva a MÁV Budapesti Építési Főnökség vezetőinek kérését.

Hosszú levelekben többek között ezt írják:

„A cikksorozat célkitűzése hasznos és dicséretes volt. Valóban meg kell védeni minden becsületes vasutat az alaptalan rágalmozásoktól, a jogtalan zaklatásoktól, a pánicoskodástól, mint ahogy a Magyar Vasutas Sziklai Ervin esetében tette. Örömmel üdvözöljük azt a szándékot is, hogy a jól végzett munka nyomán a jutalom és az elismerés se maradjon el...”

A levélből kitűnik az is, hogy az építési főnökség vezetősége alapos vizsgálatot folytatott le egyik olvasónk, Szilágyi Ferenc gépkezelő levele nyomán. (A levelet lapunk április 1-1 számában közzeltük.) A vizsgálat megállapítása szerint is: Szilágyi Ferenc lelkiismeretét jogosan bántotta, hogy az 1. számú szállítószalagrosor, Kú sorozatú kocsikból álló szerelvényt 1970. november 14. és 17. között főoslegesen „sétáltatták” Rákosrendező és Vác állomások között, de — az építési főnökség vizsgálata alapján állíthatjuk: — ennek okait elsősorban forgalmi nehézségek idézték elő.

„Az eset jellemzően jó példája annak — hangzik az építési főnökség vezetőségének levele —, hogy a szobi vasútvonal korszerűsítésénél milyen óriási nehézségeket kellett leküzdenünk...”

A levél ezután hosszan méltatja Szűcs László építésvezető, Cziegler Albert műszaki főcsoportvezető és az építési főnökség más dolgozóinak érdemeit, több évtizedes helyfoglalásukat. Ezzel kapcsolatban megemlíti, hogy cikksorozatunkban mindezt soha nem vontuk kétségbe, s most is egyértelműen jelenthetjük ki a levél következő mondatával összhangban:

„Helytelen lenne egy embernek (Sziklai Ervinnek) tulajdonítani azt a rendkívül nagy munkát, hatalmas koordináló tevékenységet, amely a szobi vonal átépítésénél és villamosításánál végben a különböző szakszolgálati ágak, tízegeknél kivitelező vállalat, illetve építési részlegeik együttműködésével...”

ÚJÍTÁSI HÓNAP SZOMBATHELYEN

Júniust újítási hónappá nyilvánították a szombathelyi járműjavítóban. Az üzem vezetősége — mint már évek óta minden esztendőben — azt várja a dolgozóktól, hogy tevékenyen vegyenek részt az újítási feladattervben meghatározott műszaki és üzemszervezési problémák megoldásában. A legtöbb javaslatot benyújtó dolgozókat külön is jutalmazzák.

VÁSÁRI MÉRLEG

A Fatelitő és az Utasellátó sikere a BNV-n

A vasútból „kinőtt”, rendelkezése szerint hozzá jelenleg is közel, de ma már önálló két vállalat vett részt a május 1. Budapesti Nemzetközi Vásáron figyelemre méltó sikerrel: a Faanyagvédelmi és Fatelitő Vállalat, valamint az Utasellátó Vállalat. A szép siker jelzi, hogy részvételük újabb állomások fejlődésüknek

A Fatelitő 1969-ben mutatkozott be a BNV-n faipari gyártmányaival, a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztérium erdészeti-faipari kiállításán. Önállóan ezúttal jelentkezett először, amikor megszaporodott termékeit már szűk lett volna a MÉM vendégterülete.

Különböző faipari termékeket saját tervezésű és kivitelezésű, 38,76 négyzetméter alapterületű faházba bépítve mutatták be, hogy használhatóságukat, célszerűségüket, szépségüket szemléltessék. A házba lépve változatható méretű nappali, hálófülkét, konyhát járhattak végig a látogatók. A városiigeti tó partján az erdészet és a faipar hasonló rendelkezésű üdülőháza sorában kiállított épület nagy feltűnést keltett. Berendezései közül különösen feltűntek a válto-

zatos mintájú, nemesített akác falburkoló elemek, a vállalat specialitásai.

A faház sikerét legjobban bizonyítja a hazai és külföldi látogatók sok bejegyzése a vendégkönyvbe. „Ha küldhetnék ilyet az Egyesült Államokba, Kaliforniába, el tudom adni. Martin Holmes, 15468. Ventura Bird Sherman Oaks.” — olvashatjuk az angol nyelvű ajánlatot. „Kérem, szíveskedjenek katalógust árjegyzéket és mintát küldeni a falburkolat variációiról!” — írja egy másik amerikai ajánlatkérő a New York állambeli Hickvilleből. Hasonlóan hangzik Dietrich Lohse bécsi mérnök ajánlatkérése is.

A múlt év végi állapot szerint 650 Wittenborg automata működött az országban, ebből 400 az Utasellátó kezelésében. A vállalat az idén már 33 pályaudvaron működött automatákkal. Az Utasellátó bevétele tavaly 25,3 millió forint volt az automatákból, ebből 8,5 millió forint jutott az ételleadásra. Nemcsak a pályaudvarokon, hanem az idegenforgalom támogatására 6 balatoni kempingben is tartanak üzemen automatákat.

tőségekhez és további sikereket kívánnak. Szentes Endre vezérigazgató, LIGNIMPEX.”

Az Utasellátó nemcsak szolgáltató vállalat, amint a neve mutatja, hanem kereskedelmi is foglalkozik: alaptevékenységében meghatározott feladatának megfelelően végzi a dán Wittenborg gyártmányú étellelő automata hazai értékesítését. A vállalat és a Wittenborg gyár szerződéses viszonyban, más kereskedelmi vállalatoknak, üzemeknek, gyáraknak eladott automaták szavatolt kezelését és javítását is vállalja. Ezért állították ki és mutatták be a BNV-n Wittenborg-féle teljes automata-sort.

A múlt év végi állapot szerint 650 Wittenborg automata működött az országban, ebből 400 az Utasellátó kezelésében. A vállalat az idén már 33 pályaudvaron működött automatákkal. Az Utasellátó bevétele tavaly 25,3 millió forint volt az automatákból, ebből 8,5 millió forint jutott az ételleadásra. Nemcsak a pályaudvarokon, hanem az idegenforgalom támogatására 6 balatoni kempingben is tartanak üzemen automatákat.

Pedagógusnap a Törekvésben

Bensőséges ünnepség színhelye volt június 1-én a Törekvés Művelődési Központ klubhelyisége. A budapesti területi bizottság, a sokéves hagyományt folytatva, köszöntötte azokat a pedagógusokat, akik a vasutas dolgozók üzemi iskoláiban tanítanak. Őket, akik gondos munkájukkal évről évre sok vasutast készítettek fel a hiányos általános iskolai képzetségüket, a magasabb tudás megszerzésére, a műveltségi színvonal emelésére.

Az ünnepségen megjelent pedagógusokat és vendégeket Rékasi István, a területi bizottság titkára üdvözölte. Beszédében megköszönte az az aldozatos, felelősségteljes munkát, amelyet a vasutas dolgozók nevelésében, tanításában az elmúlt oktatási évben kifejtettek. Azt, hogy a kötelező tanításon túl korrepetálást vállaltak, hogy keresték, kutatták az okot, ha valaki nem jelent meg az órán. A türelemről, megértésről, amit a sokszor szolgálatból érkező fáradt dolgozókkal szemben tanúsítottak, és a vizsgadrukkról, ami éppen úgy hatalmába keríti a pedagógust, mint felnőt hallgatóját, csak ők nem mutatják. Drukkolnak, hisz egy egész évi munka termésének betakarításáról van szó. Végül kérte, hogy a következő oktatási évben éppen ilyen lelkesedéssel működjenek közre a vasutas dolgozók tanításában, nevelésében. Majd a nyári vakáció idejére jó pihenést kívánt.

Ezután 19 kiemelkedő munkát végző pedagógusnak pénzdíjazást, a többieknek pedig könyvdíjazást nyújtott át meleg szavak kíséretében. Az ünnepség műsorral folytatódott, amelyen fellépett: Fónay Márta, Medgyesi Mária, Balázs Eszter, Nagy Attila, Karizs Béla és Payer András.

T. B.

Az iskola kéri, a brigád ad

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség Jedlik Ányos Ifjúsági szocialista brigádjára idekérdezőben vállalta, hogy egy iskola vilamos szemléltető eszközét karbantartsa. Ezen kívül kiterjed a vállalkozás arra is, hogy a fiatalok kisebb érteklő, szociális alkalmasságukat bemutató eszközöket készítsenek, amelyek a tantervben előírt feladatok könnyebb megértését elősegíthetik.

A brigád tagjai ennek megfelelően a Somogyi Béla ének- és zeneszakos általános iskolával márciusban felvették a kapcsolatot, és megkezdtek a szocialista szerződésben foglaltak valóra váltását. Azóta az iskola illetékes megbízottja már több szemléltető eszközt elkészítést igazolta a brigádnaplóban.

L. Zs.

Tandij a megnyugvásért

A cserejavítók mindig úgy dolgoznak, hogy mindenből mindig legyen bizonyos tartalékuk. Ha valamit leszerelnek a járműjavításban egy kocsiról, ahelyett azonnal kell adni egy olyat, amelyik kifogástalanul jó.

— Hogyan találja meg a szakmájának megfelelő munkát az ilyen műhelyben a hegesztő?

— Érdekesebb, mint bárhol másutt. Mindig akad olyan feladat, hol többre van szükség, mint amit meg lehet tanulni a szakmában. Olyan új alkatrészeket kell létrehozni, amikhez elengedhetetlen a teljes figyelem, a teremtő kedv, a becsvágy.

Szemek a pajsz mögött

— Az elmúlt tíz év alatt több tanuló is megfordult mellettem — mondja Bartók István —, de azt már az első mozdulatoknál megállapíthatja a szakmában jártas ember: lesz-e a jelöltből jó hegesztő. Amikor védőpajzzsal az arcom előtt magyarázok, a szemem nem látszik. Azt viszont látom, ki mennyire figyel. Volt olyan tanuló, aki bizonygatta:

VASUTAS TANÁCSSTAGOK

Munkájuk közérdekű, ezért — több megértést várnak

Amikor a főváros I. kerületében a tanácsstagok legutóbbi jelölésekor szóba került a tanács apparátus fiatalítása, a munkások és a nők szélesebb körű bevonása, a Déli pályaudvaron, illetve a csomóponton dolgozó vasutasok közül hárman jutottak a jelöltek listájára. A lakosság meg is választotta őket.

Túl a nehezén

Azóta több mint egy év telt el, s most összeültünk velük egy kis beszélgetésre. A legfiatalabb tanácsstag, Tóth Mária, valamint Kocsis Józsefné és Árti Ferencen kívül jelen van köztünk Török István, a csomópont pártbizottságának titkára és Molnár László, a vasutaszakszervezet közgazdasági osztályának munkatársa, akit már harmadjára választottak tanácstaggá I. kerületi választókerületének lakói. A több mint egy évtizedes tapasztalatokkal rendelkező tanácsstag a következőket mondja:

— A főváros I. kerületében — tervezőintézetek, iskolák, hivatalok „szomszédságában” — a Déli pályaudvar a legtöbb dolgozót foglalkoztató munkahelyek, üzemek közé tartozik. Nem túlságosan szerezcsés szóval úgy is mondhatnánk, hogy „munkásbázis”. A csomópont munkásifiatalságának megválasztása tulajdonképpen politikai szempontból is nagy fontosságú esemény volt. A tanácsstagokon kívül négy vasutas munkásból kerülnek ki a Hazafias Népfront kerületi bizottságában, s évek óta eredményesen vesznek részt a közügyek intézésében. Nekik is kiemelkedő szerepük volt a tanácsstag-jelöltek kiválasztásában...

A munka persze soha, sehol sem zökkenőmentes. De beszéljenek erről a tanácsstagok.

A bizalom megszerzése nem ment könnyen — mondja Tóth Mária, a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség 2. számú üzemi dolgozója. Olyanok — akárcsak az alig néhány évvel idősebb Kocsisné —, második éve párttag. Kommunistaóhoz méltó helytállásukat elég sok társadalmi munkájuk is bizonyítja.

— Le kellett győznünk azokat az előítéleteket — folytatja Tóth Mária —, amelyek a fiatalokkal szemben gyakran megmutatkoznak. Különösen, ha nő az illető. De szívesen hallgatom meg az embereket, érvelünk, vitatkozunk, s most

már úgy érzem: elfogadtak, talán meg is szerettek a körzetemben...

Nem maradtak magukra

— Nem boldogultunk volna, ha magunkra maradunk — veszi át a szót Kocsisné. — Jelenleg éppen a beszámolási időszakban vagyunk, s ma is azért jöttünk össze, hogy a tanácsstagi beszámoló összeállításában segítsünk egymásnak. Jó érzés számunkra, hogy gondjainkkal, problémáinkkal bármikor nyugodtan bekopogtathatunk a pártiroda ajtaján. Török elvtársától mindig megkapjuk a szükséges támogatást. A segítőkészség nem hiányzik a gazdasági vezetők részéről sem.

— Természetes dolog ez — jelenti ki a pártbizottság titkára. — Mi úgy itéljük meg, hogy a tanácsstagok feladata nem könnyű. A Délben és a kerületben bőven akad szociális probléma, amelyek megoldása széles látókört, tájékozottságot igényel. Ezért kísérjük figyelemmel a munkájukat, amelynek elvégzéséhez feltételeket is szabunk. Ilyen „feltétel” például, hogy végezzék el a marxista egyetemet...

Csak ők hozhatnak áldozatot?

A tanácsstagok igyekezetén mindez nem múlik. Van azonban még kívánivaló a tájékoztatással kapcsolatban. A lakosság választott képviselői joggal várják el, hogy a várostervezési, építési tervekről és az egyéb közérdekű ügyekről pontos képet kapjanak. Akkor is, ha az eredeti ter-

vek, elképzelések időközben megváltoznak. Mert bizonyos esetek is előfordultak már a tájékoztatás elmaradása, késedelme miatt.

— A legfőbb pontunk mégsem ez — panaszkodik Árti Ferenc, a harmadik új tanácsstag. — A kollégák, a munkatársak gyakran neheztelnek ránk, amiért a hivatalos ügyek egy részét kénytelenek vagyunk munkaidőben elintézni. En vonatkozólag, tehát a munkakiesést a pénztárcámon is megérzem. Ha előfordul, hogy tanácsülés vagy más, hivatalos elfoglaltság miatt helyettesíteni kell, zúgolódnak az átvezénylésért. Miért nem értik meg dolgozó társaink, hogy a tanácsstagi feladatok ellátása: közérdek? S vajon a közösség érdekében csak nekünk szabad áldozatot hozni? Véleményem szerint a szocialista brigádok közreműködésével biztosan találhatnánk megnyugtató megoldást erre a problémára.

Ezen túlmenően: az eddig-nél többet tehetnek a társadalmi szerek is. Elsősorban arra lenne szükség, hogy jobb felvilágosító munkával mutassák be a tanácsstagok tevékenységét. Legyenek a Déli pályaudvaron dolgozó vasutasok büszké arra, hogy a közülük való, közéjük tartozó fiatalok is a kerületi tanács tagjaként próbálnak többet tenni a lakosságért.

Munkájukért semmiféle dícséretet vagy jutalmat nem kapnak. Helytállnak mégis, mert tudják, hogy az emberek ügyes-bajos dolgait elintézni, a gondokon segíteni: jó érzés.

S szerencsére vannak, akiknek ez az érzés minden fáradságot megér.

Schöffner Jenő

KISKUNHALASON:

Új művelődési házat kaptak a vasutasok

Kiskunhalason június 3-án avatták a vasutasok művelődési házat. A háromszáz személy befogadására alkalmas, mintegy 1800—2000 vasutas kulturális igényeit kielégítő korszerű intézmény csaknem hárommillió forintot költségel épült. Az összeg felét a vasutas-szakszervezet bocsá-

totta rendelkezésre, másik felét pedig a városi tanács biztosította, kárpótlásul a régi kultúrha szanálásáért. Mind-ezen kívül a szakszervezet 350 000 forintot fordított a bútorokra, berendezésekre. Az új művelődési házban működik szabadpolcos könyvtár, játék- és zeneterem, tv-terem, és külön helyiséget kapott a nyugdíjasok klubja is.

Az ünnepélyes avatáson megjelent Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára, Kiss Károly, a Szegedi Vasútgazgatóság vezetője, Acsei Mihály, a szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára, Vincze Ferenc, Kiskunhalas városi tanácsának vb-elnöke. A megyei és a városi pártbizottságot Tanczos Sándor képviselte.

A megnyitó alkalmából rendezett ünnepségen fellépett és nagy sikerrel szerepelt a szakszervezet központi zeneiskolájának zene- és ének-karja, illetve szolistái. Ugyanakkor kiállításon ismerhette meg a közönség Bede István festőművész rézkarcolt, fametszeit, olajképeit.

E kis tudósítás után engedjék meg e sorok írójának, hogy a vasúti csomópont szocialista brigádjai nevében köszönetet mondjon az új művelődési ház létrehozóinak. Tudjuk, hogy az intézmény nemcsak a vasutasok, hanem az egész város és a környék lakóinak érdekeit szolgálja. Ezért is vettünk részt odaadással a megnyitás előtti társadalmi munkák végzésében, majd az örömmünneken is méltán nevezhető avatáson hozzátartozóinkkal, családtagjainkkal együtt.

Komlós Ilona, a szertári Lenin szoc. brigád vezetője

Vasutas képzőművészek Keszthelyen

Májusban két hétre alkotóházzá alakult át a szombathelyi járműjavító keszthelyi üdülője. Szakszervezetünk központi képzőművészeti iskolájának 34 tagja, tanárai, Kirchmayer Károly szobrászművész és Kling György festőművész vezetésével korántsem az üdülés kedvéért utazott a Balaton partjára. Képeiket, szobraikat a vasutasnapi kiállításra készítik.



Szabó Dániel szürke márványból faragja „Anyá gyermekével” című szobrát.



Az üdülő kertjében rendezték be tábori műhelyüket a szobrászok. A képen Sziklai Gyula, Murai Sándor és dr. Szabóakai Bélláné szorgos munka közben.



Bajnóczky Andrásné, aki négy éve tagja az iskolának, tájképet fest.



Lámpakiherdó vasutas alakját mintázta meg és most körtefából faragja ki a szobrot Szommar József.

(Lőrincz János képriportja)

GYÖNGYÖSI ÉS HATVANI SIKEREK

a lövészklubok versenyein

A Magyar Honvédelmi Szövetség munkahelyi szervezeteiben a vasútnál is a lövészklubok működnek a legeredményesebben.

csőrő szó hangzott el a csoport Hámán Kató lövészklubjának sikereiről. Az MHSZ helyi szervezetének utóbbi négyéves munkáját értékelve mutatott rá a beszámoló a lövészklub egyik legfontosabb szerepére: a városi tanintézetekben, iskolákban segítséget nyújtani a honvédelmi nevelés céljainak eléréséhez.

minősítési versenyén a legtöbb számban az első helyet szerezték meg. Még nagyobb erőpróba volt az MNK és a Hungaria Ifjúsági Kupa harmadik fordulójára, amelyet Budapesten a Nővényolajipari Vállalat MHSZ-lőterén rendeztek.

Bizonyára ez a títka annak is, hogy a gyöngyösi MÁV Kiterőgyárban miért oly népszerű a lövészklub, amelynek versenyzői — mondhatjuk — felküzdötték magukat a hazai lövészklub élvonalába.

A Hungaria Kupa fordulóján a kiterőgyári lövészklub versenyzői a Ganz-MÁVAG és az Ikarus versenyzőivel kerültek egy csoportba, s a Budapesten rendezett fordulón a gyöngyösi kimagasló eredményeket érték el.

Hering István gyöngyösi II. osztályú versenyző például három alkalommal érte el az I. osztályú szintet. Klubtársai — Dienes János, Szabó László — szintén kiválóan szerepeltek. Az ifjúsági csapatban Tóth József, Milló László és Megegyi Tibor remekelt. A fiúk 60 lövéses összetett versenyében például Tóth József 566 kört ért el, ami 2 körrrel jobb a jelenlegi magyar ifjúsági csúcsonál.

Nem kevésbé értékes eredményekkel szerepeltek a gyöngyösi nők és a lányok, és pedig Dienes Jánosné — aki az első helyet szerezte meg a 60 lövéses női fekvő és összetett versenyben 551, illetve 559 körrel —, továbbá Tóth Zsuzsanna, Gyuris Katalin és Seszták Zsuzsanna.

A férfiak 60 lövéses sportpisztolyversenyében szintén a gyöngyösi Varga Gyula szerezte meg az első helyet 533 körrel. Ezek az eredmények azt mutatják, hogy a téli felkészülés nem volt hiábavaló, s a gyöngyösi lövészek már a tavaszi fordulókban túlszárnyalták az előző évi formájukat, eredményeiket. S ehhez a vasutas-szakszervezet, valamint az MHSZ országos központja megfelelő erkölcsi és anyagi támogatást biztosított.

A Hatvan állomás nagy oktatótermében megtartott MHSZ-közgyűlésen is sok di-

Ritka bravúr — München jegyében

1950-ben alakult meg a Lokomotív (a BVSC jogelődje) vívószakosztálya. S mindjárt az első évben négy (!) bajnokságot nyert. Ezt a ritka bravúrt most, 22 évvel később sikerült megismételni, ismét négy aranyérem tulajdonosa az egyik legeredményesebb magyar vívószakosztály.

Nem vitás, egy-egy bajnoki sikerben a szerencse is közrejátszik — ismeri el dr. Nedeczky László, a szakosztály vezetője. — De négy aranyérem már csak alapos felkészültséggel, kiemelkedő képességű versenyzőkkel és hasznos, megfelelő tudással kiegészítő emberekkel lehet elérni.

Márpedig a BVSC-ben mindkét típusból akad példa...

Igen. Legnagyobb bronzérem is köszönhető a sikert. Ezen a bajnokságon például vezérgyőztes volt dr. Fenyesi Csaba, dr. Kamuti Jenő, s a csapatversenyeken Kamuti László és Bóbis Ildikó. Mellettük aztán olyan fiatalok segítettek sikerhez a szakosztályt, mint például Kada Agnes és Papp Jenő.

A legeredményesebb, nem vitás, Fenyesi Csaba volt. Három arany- és egy ezüstérem önmagáért beszél. Aki viszont mégis külön említést érdemel, az Kamuti dr.

Valóban. Jenő törben mindig hozza magát. Ezt bizonyítja egy arany és egy bronzérem. Most viszont még egy aranyat nyert. S mint ilyen, első az életében.

Egyetlenegy speciális edzés nélkül vívott párbajtörben az U. Dózsa és a Bp. Honvéd ellen, s győzelmei döntő mértekben hozzájárultak a csapat aranyérméhez, ezzel is kiegészítve szinte páratlan saját gyűjteményét.

Tudomásunk szerint a vasutas vívók nemcsak a pástrol ismertek...

Badarság lenne titkolni, örülünk a négy aranyknak. De, őszintén szólva, még inkább annak, hogy Perjámosi kivételével valamennyi aranyérmes csapatagunk saját nevelésű fiatal. Ami pedig még egy külön plusz, úgy érzem a javunkra, Kamuti László kivételével valamennyien vasutas dolgozók, s vagy felsőfokú képzettséggel rendelkeznek, vagy jelenleg tanulnak. Ehhez, valamint a szakosztály összkereikhez nagymértékben hozzájárul a szakszervezet segítség is. Megfelelő bázis nélkül ugyanis úgy érzem, a legjobb szakosztály sem tud jó eredményt produkálni. Szerencsére nálunk mindez biztosított...

Már ami a bajnokságokat illeti. És München?...

A tervek szerint hat vívónk utazik az olimpiára. Legutóbb, Mexikóban négyen voltak kint és három érmet szereztek... Most, ismerville az erőviszonyokat, hasonló sikerrel is kiegészíznék.

Mi is. Bár Kamuti Jenő, Fenyesi Csaba, Kamuti László, Erdős Sándor, Bóbis Ildikó, és Gerevich Pál képességeit ismerville — ennél sokkal optimistábbak is lehetünk...

D. I.

Megkezdődött az 1972-73. évi vasutas operabérletezés

Sikerrel zárultak az 1971/72-es színházi évad vasutas operabérlet előadásai az Erkel Színházban. A vasutasok több mint 1500 bérletet vásároltak az elmúlt évadban. A bemutatott operák sikere, magas művészi színvonala tovább öregbítették a vasutas operabérlet jó hírét, növelték a bérletezők számát.

A már hagyományokkal rendelkező, népszerű bérletezés tovább folytatjuk Az Operaház Igazgatóságával történt megállapodás alapján, az 1972/73-as színházi évadban a

vasutas bérlet előadásokon a következő művek kerülnek bemutatásra: A rosszul örzött lány, Donizetti; A csengő, Puccini; Gianni Schicci és a Tosca, Verdi; Aida, Beethoven; Fidelio.

A jövő évad műsorprogramjának jó megválasztását igazolja az a tény, hogy az előző évi 800-hoz képest 1100-an újították meg bérletüket. A bérletezés szervezése június 24-ig tart a szolgálati helyeken.

A budapesti igazgatóságon

Ünnepélyes megemlékezés a pártbizottság megalakulásáról

Másfél évtizeddel ezelőtt, június első napjaiban a MÁV-nál az első között alakult meg a budapesti vasúti igazgatóság pártbizottsága. Az évforduló alkalmából június 2-án ünnepi pártbizottsági ülésen emlékeztek meg az egykori alapító tagok és az igazgatóság pártalapszervezeteinek küldöttjei a tizenöt évvel ezelőtti — súlyos gondokkal terhes és mégis bizakodással teli — mozgalmas napokra és az azóta eltelt időszakra.

Az ünnepi ülésen megjelent dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Gacsal Sándor, az

MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, Tóth János, az igazgatóság vezetője, Rékasi István, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára.

Pásztor János, az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályvezetője, az első pártbizottság elnöke és vezetője, az első pártbizottság titkára elmondta, hogy annak idején 230 tagja volt a pártbizottságnak, amelyet 27 tagú bizottság irányított. A párttagok létszáma jelenleg csaknem 500, s a pártbizottságnak 35 tagja van. A végbent változásokat nemcsak a létszám növekedése jellemzi, hanem azok a politikai, gazdasági eredmények is, amelyeket a vasúti közlekedés iránt támasztott népgazdasági, társadalmi igények kielégítésében az igazgatóságnál, illetve a vonalhálozon a vasutasok elérték. A IX. pártkongresszus állást foglalt a vasúti korszerűsítése mellett.

Ez a segítség különösképpen megnyilvánult a nagy beruházásoknál, például a budapest-szolnoki, a budapest-szobi vagy legutóbb a komárom-komarnói vonal villamosításakor. A pártbizottság ezenkívül nagy figyelmet fordított a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítására, s jelenleg is ennek szellemében szorgalmazza a differenciáltabb bérezés alkalmazását, a munkaidők folyamatos csökkentését.

A megemlékezés hangulatát bensőségesebbé tették Major Tamás kétszeres Kossuth-díjas művész szavai, majd az egykori zászlóvivők és a meghívottak elvtársi beszélgetésével ért véget a pártbizottság ünnepi ülése.

Séra Sándor

HÍREK

— Ötös névadó ünnepséget rendeztek Debrecen állomáson. Az újszülött állampolgárokat — Hevesi Szabolcsot, Szavov Norát, Czegledi Krisztinát, Forgó Angélat, Becs Ildikót — és szüleiket, névadóikat szeretettel köszöntötte az ünnepség hetven résztvevője. A szolgálati főnökség és a szakszervezeti bizottság megajándékozta az ünnepelteteket.

— A miskolci járműjavító szakszervezeti könyvtárának ötven tagja vesz részt az MSZBT olvasómozgalmában. A pályázók fele fizikai dolgozó, 30 százaléka nő. Eddig már 180 könyv pályázati lapját adták le, s a szakszervezeti bizottság 30 könyvet ajánlókönyv jutalomképpen a legeredményesebb olvasóknak.

— Házi ünnepség az újító létezésre. A békéscsabai pályafenntartási főnökségen meghitt hangulatú ünnepségen adták át Dénes József műszaki főfelügyelőnek a legutóbbi újításáért járó 7500 forint utáni díjat. Munkatársai nevében Kádár Pál, a főnökség vezetője megemlékezett arról is, hogy Dénes József az utóbbi két évtizedben száz javaslatot nyújtott be, s elfogadott 23 újításáért korábban mintegy 10 000 forintot kapott.

— Nyugdíjba vonulókat búcsúztattak június 3-án a ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési klubjának nagytértermében. A nyugalomba vonult 41 vasutast — köztük négy nőt — a csoporton kívüli pártbizottság nevében Szikora Béla, a szakszervezeti bizottság részéről Agoston Gábor, a gazdasági vezetés képviselője Berendi Tibor állomástfőnök köszöntötte, méltatva sokévi helytállásukat, s meg is ajándékozták őket.

— Kimagaslóan dolgoznak Taktaharkány állomás vasutasai. A múlt évi munkával elérte igazgatói elismerés az idén újabb tettekre ösztönzi a bronzzelvényes, 10 tagú József Attila szocialista brigád. Legutóbb — évi vállalásukon túlmenően — rendezték, parkosították az állomás területét, s átfestették a nyílászáró szerkezeteket a brigád tagjai.

HELYESBÍTÉS. Lapunk június 1-i számában a szocialista brigádvezetők kitüntetéséről közölt írásunkban a Szakszervezeti munkáért kitüntetésben részesültek ismertetésénél névcseré történt. A kitüntetés arany fokozatát Verba Ferenc termelésfelelős (Záhony) kapta, Hegyi Józsefné számadó (Pécs Szertartóknökség) a Szakszervezeti munkáért ezüst fokozata kitüntetésben részesült.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Nagyon megszívlelendő tanulás. (Folytatása a függőleges 1.-ben). 14. A bőre óra. 15. Elvonult az áradat. 16. Női név. 18. Híres gyomai nyomda. 19. „Eg a kunyhó, ... a nád”. 21. Részlet belőle. 23. Tanítás! 25. Visszatérek kong. 26. Spanyol tartomány. 28. Móra papírra vet. 29. Hatna a Középen. 31. A mohamedánok szent könyve. 33. Megnézésben található. 34. Házállat. 35. Beiszló rész. 37. Harag. 39. Latin

csont. 40. Izletes tengeri hal. 41. Szovjet diplomata. 42. Európai nép. 43. A felsőfok jele. 46. Tiltószó. 47. Asszonyrag. 48. Dunántúli csatorna. 50. Az elektromos gépek forgó része. 53. Nemzetközi írói egyesület. 54. Dalmáciai város. 56. Tengerből (latin). 57. Nedve. 58. Betűpótlással díszmadár. 60. Zeg lkerszava. 61. Az újságok állandó rovata. 62. ...bátus, papi nőtlenség. 64. Régi hangszer. 65. Árjegyzék. 68. Perzsák.

Függőleges: 1. A vízszintes 1. folytatása. 2. A bárium kémiai jele. 3. Indian törzs a Parana folyó környékén. 4. Iránban lakó kurdok. 5. Nem kell több. 6. Sonka eleje. 7. Kimondott betű. 8. Igeköd. 9. Kupa győztesek Európa Kupa. 10. Bevezet térfülv. 11. Kő az egyik szervünkben. 12. ...ítés, gégehurut. 13. Kedd a középén. 17. A hét törpe egyike. 20. Zöldítő. 21. Tibeti háziállat. 22. Némely tehergépkocsi jelzése. 24. Ókor lesz belőle. 27. Mikés Kelemen szállóhelye. 30. Gyakran emlegetett sugár. 32. A Bug mellékfolyója. 35. Az egyik oldal. 36. Nigéria fővárosa. 38. Verrorsok összcseengése. 43. A Balaton jege teszi. 45. Arnyalat, színezet. 47. Kérdőíven olvasható. 49. Latin szónoklat. 51. Kerek szám. 52. Futballista igéje. 53. Híres cigányvirmás volt. 55. A szállításra előkészített fatörzs. 57. Svéd természetudós és orvos (1707-1778). 59. Négy római szám. 61. Hóga (ék. fel.). 63. Idegen magánhangzó. 64. Betűpótlással élre. 66. R. Y. 67. X. G. 68. Zamat. 69. Aden páratlan betű.

Grid for the crossword puzzle with numbers 1-69.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 1. — Beküldési határidő: 1972. július 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munka Vörös Zászló Erdemrend. Szocialista Munka Hőse. Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtésért: Nagy Mária, Monori erdő, Felszabadulás u. 13. Kolnyek József, Miklósa, Zrínyi u. 12. Nagy Ferencné, Ács, Gárdonyi Géza u. 31. B. Szabó Sándor, Szolnok, Belolannisz u. 56. II. 12. Kovács József váltókezelő, Béleg, Kossuth u. 88.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelembe ajánljuk a következőket: A 21. számból: 107 804/1972. 11. B Utazási kedvezmény az Országos Ifjúságpótlítai és Oktatási Tanács szervezésében üdültetett nem kereső fiatalok számára. Felhívás szaktechnikai továbbképzésre. A 22. számból: 107 927/1972. 1. D. A törzsdarabok erkölcsi és anyagi államrésének szabályozása a Magyar Államvasutak területén c. utastítás megkezdése. A 23. számból: 105 400/1972. 1. C Az 1971-75. évre kiadott Vasúti Utazási Szabályzat egyes rendelkezéseinek módosítása.

MAGYAR VASUTAS — a Vasutasok Szakszervezetének lapja Szerkesztő a szerkesztő bizottság Főszerkesztő: Gulyás János Felelős szerkesztő: Visi Ferenc Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 11. Telefon, városi: 229-872, Üzem: 19-77. Kiadja és terjeszt: a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest, VII., Rákóczi út 14. Telefon: 224-819. Levélcím: Bp. 10. Pf. 32. Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója Csekkzárlatszámunk: MNB 215-11 859 Szilva Lapnyomda

Advertisement for 'UTASELLÁTÓ' featuring an illustration of a train and text: 'Utazás előtt és utazás után ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT nagy választékbl vásárolhat az UTASELLÁTÓ pályaudvari pavilonjaiban.'