VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Ára: 3,00 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. JANUÁR 5.

Ülést tartott az elnökség

Elosztották a bértartalékot

Szakszervezetünk elnöksége december 19-én ülést tartott. A testületet meghallgatta és elfogadta a MÁV Vezérigazgatóság tájékoztatóját a személyi jövedelemadó és az általános forgalmi adó bevezetésének tapasztalatairól, valamint a MÁV gazdálkodására gyakorolt hatásukról. Második napirendi pontként tárgyalták a MÁV rendelkezésére álló bértartalékának felosztását, majd tájékoztató hangzott el szakszervezetünk 1989. évi bérpolitikai törekvéseiről. (Ez utóbbiról lapunk 3. oldalán közlünk cikket.)

A MÁV Vezérigazgatóság javaslatot terjesztett elő az 1988. évi bérgazdálkodás során képződött tartalékok, illetve megtakarítások felosztására, amelynek összege 30 millió forint.

További bérfelhasználási lehetőséget adott az, hogy az ÁBMH hozzájárult a létszámstruktúra miatt bekövetkező technikai bérszínvonal-változás kiegyenlítésére. Ez szintén 30 millió forintos összeget tesz ki, ami természetesen csak véletlen, hogy a két összeg nagysága azonos.

A bértartalékokból rendelkezésre álló összeg egységekre történő felosztására a vezérigazgatóság azt javasolta az elnökségnek, hogy ebből valamennyi gazdálkodó szervezet részesüljön. Az egy személyre jutó keretösszeg, mintegy 200 forint, ami néhány forinttal a vasútigazgatóságok területén magasabb, az ipari és építési szervezeteknél pedig mindössze 4 forinttal alacsonyabb. Kiemelt személyre jutó átlagos összeget javasoltak a MÁVTI-nál, a VTKI-nál, illetve a MÁV Vezérigazgatóságnál.

Ennek indoka, hogy az itt dolgozók keresete, illetve egyes keresetelemek nagysága ez évben kevésbé emelkedett, sőt helyenként, esetenként az elmúlt évhez képest csökkent. (Például jutalmazási lehetőség.)

Az elnökség széleskörűen megvitatta az előterjesztést és a vezérigazgatóság javaslatával szemben úgy döntött, hogy a Központi Hivatalok és Intézmények intézőbizottságához tartozó szervezetek közül egyesek kiemelését nem fogadja el, hanem azt az intézőbizottság hatáskörébe utalja. E módosítás után végül a felhozott indokok alapján, de különösen arra való tekintettel, hogy a második 30 millió forintból ezek a szervezetek egyáltalán nem részesülnek, az előterjesztést elfogadta.

A technikai bérszínvonal-növekedés fedezetére rendelkezésre bocsátott 30 millió forint felosztására a vezérigazgatóság azt javasolta, hogy ebből kizárólag a vasútigazgatóságok (ideértve a záhonyi üzemigazgatóságot is) részesüljenek. *Az előterjesztők az összeg felhasználását elsősorban csak a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók részére tervezték. Az elnökség az előterjesztést azzal a módosítással fogadta el, hogy ebből az összegből* — a helyi döntésektől függően — *legyen lehetőség a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozókon kívül, más szakmai csoportok jutalmazására is.*

Ezzel a döntéssel lehetőség adódik az év közben felvetődött jogos sérelmek orvoslására is. Mindkét összeg, tehát összesen a 60 millió forint egyszeri jutalomként kerülhet kifizetésre, és a gazdálkodó szervezeteknél bázisbéralapot nem képezhet. Ezzel lehetővé válik, hogy az 1989. évi bérfejlesztésnél központilag álljanak rendelkezésre az így kifizetett jutalmak keretei is.

Ebből elsősorban az utazóknál a fix összegű műszakpótlékról a százalékosra való áttérés többletbéregényét lehet fedezni, és egyéb olyan intézkedésekre felhasználni, amelyekre például a kollektív szerződés módosítása során merül fel igény.

Sz. F.

Fényvető tornyok készültek

Budapesttől Kaposvárig villamos vontatással

A MÁV vonalvillamosítási programjának legfőbb célja, hogy a magyar vasútnak az ezredfordulóra kialakuljon az a villamosított vonalhálózata, amely a gazdasági megfontolások, a minőségileg magasabb szintű személy- és teherszállítási feltételek biztosítása, a környező országok vasútjainak villamosított vonalaihoz kapcsolódása alapján indokolt.

A program legnagyobb létesítménye a Budapest—Balatonszentgyörgy (Keszthely)—Nagykanizsa—Gyékényes—Kaposvár—Dombóvár vonal villamosítása. Ennek keretében 1987 decemberében Budapest—Szabadbattyán, ez év májusában Szabadbattyán—Siófok vonalszakaszon került sor a villamos üzem megnyitására.

1988 végére a célkitűzés szerves részeként újabb, 30 kilométeres vonalszakaszon, Dombóvár—Kaposvár között fejeződött be a villamosítás. Így a Dél-Dunántúl újabb városa került közelebb a fővároshoz. *A villamosított vonalszakaszt december 16-án, ünnepélyes külsőségek között Kaposvár állomáson adták át rendeltetésének. Tongori Imre, a gépészeti és járműfenntartási főosztály vezetője tett jelentést a beruházásról, illetőleg a villamosítás befejezéséről.* Ezt követően *Onozó György*, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

— A mai napon két közeli város, Dombóvár és Kaposvár között kerül sor a villamos üzem felvételére. Ezzel a MÁV vonalhálózatának 28 százalékán valósul meg a villamos vontatás. Ez egyben azt is jelenti, hogy a szállítási teljesítmény 67 százalékát villamos mozdonyokkal végezzük.

A vonal villamos berendezései úgy készültek, hogy később szervesen kapcsolódhassanak a Gyékényes—Kaposvár vonalon létesülő 50 kV-os energiaellátási rendszerhez. A vonalszakasz valamennyi állomásán, megállóhelyén korszerűsítették a térvilágítást. Kaposváron fényvető tornyok épültek. *Elkészült a vasúti távközlő, térhangosító és utastájékoztató, valamint a biztosítóberendezések védelme. Ezek kivitelezésével egyidejűleg Dombóváron és Kaposváron új góc-körzeti telefonközpontokat szereltek fel.*

A villamosítási munkák Kaposváron egybeestek a közlekedési tárca és a megyei tanács beruházásában megépített új közúti felüljáró kivitelezésével, a gyalogos-felüljáró korszerűsítésével. Kaposvár állomás a villamosítás és a megépített felüljárók révén új arculatot kapott: korszerűbb műszaki feltételekkel szolgálhatja a somogyi megyeszékhely vasúti közlekedésének igényeit.

A vezérigazgató beszéde után *Fényes József*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője vette át a villamosított vonalszakaszt üzemeltetésre. Bejelentette, hogy már december 19-től a kaposvárig közlekedő személyszállító vonatok többsége villamos vontatással közlekedik.

(vf)

Az ünnepekben is rakodtak

Az ünnepekben is dolgoztak a nagy- és középüzemek rakodó-szállító brigádjai. Borsodban az Ózdi Kohászati Üzemek, a Lenin Kohászati Művek, a Diósgyőri Gépgyár, a Tiszai Vegyi Kombinát és a Sajószentpéteri Üveggyár területét több száz vagon készáru, félkész termék hagyta el a három munkaszüneti napon.

A MÁV miskolci igazgatósága hiánytalanul teljesítette a vállalatok vagonkérdéseit, valamennyi kocsitípusból. Az exportszállításokat tekintve elsősorban a Diósgyőri Gépgyár és a Tiszai Vegyi Kombinát teljesítménye említésre méltó. Karácsony másnapján a Digép 12, a TVK 10 vagon árut indított el szocialista, illetve tőkés országokba. Az Ózdi Kohászati Üzemekben karácsony másnapján is rakták a vagonokba az örményországi földrengés sújtotta területek megsegítésére felajánlott 1500 tonnányi szögacélt. A különvonat a számítások szerint kedden reggel indul Ózdról a záhonyi átrakóállomásra.

Szép ünnepi teljesítménnyel dicsekedhetnek a nyugati országrész vasutasai is. A MÁV Budapesti Igazgatósága győri körzeti üzemfőnökségének területén az ünnepek alatt 13 ezer 300 tonna árut raktak be, s 16 ezer 550 tonna árut raktak ki a vagonokból. Folyamatosan rakodtak a győri Rába-gyár, a Mosonmagyaróvári Timföldgyár, a Győri Növényolajgyár, a Petőházi Cukorgyár, s a győri erőmű brigádjai. Elsősorban exportküldeményeket továbbítottak az üzemek, s egyidejűleg nagy mennyiségű szenet, gázolajat fogadtak.

Az év végén

Nagy forgalom a pénztáraknál

A karácsonyi és új évi forgalom legjobban igénybe vett vasúti munkahelyei a jegypénztárak. Miskolcon a Tiszai pályaudvar tíz pénztárablaka mögött 25 leány és asszony teljesít szolgáltatót éjjel és nappal vagy akár az ünnepnapokon. A tavalyi év utolsó napján *Kardos Józsefné*, *Juhász Józsefné*, *Solya Imréné* és Szamosi Imréné adott jegyet a szilveszterezni induló utasoknak.

Az utasok nem is képzelik, mennyit segíthetnének a pénztárosoknak nehéz munkájukban, ha elővételben váltanák meg jegyeiket. Csúcsidőben bizony nagyon észnél kell lenni, hogy a 328-féle jegyből melyiket adják az utasnak, és hogyan adjanak vissza az ezresből. Az elfizetésre igen kevés a kálópénz. Év végén külön munkát jelent a diákok jegyellátása, hiszen a megye területéről sokan járnak Miskolcra tanulni.

A múlt év vége és az idei kezdete zavarmentes volt a Tiszai pályaudvar jegypénztáraiban — jelentette telefonon *Kádár Bertalanné* pénztárfőnök. Éjfélkor már az idei sikerekre koccintottak a fiatalasszonyok — természetesen kólával —, mert pótszilveszterre ők a legjogosultabbak.

Z. F.

Negyvenéves az Utasellátó

A múlt év végén a MTESZ-székház tanácstermében ünnepelte megalakulásának 40. évfordulóját az Utasellátó Vállalat. A jubileumi megemlékezésen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *dr. Spilák Ferenc* kereskedelmi miniszterhelyettes, *Palik Dénes*, a KM főosztályvezetője és *Onozó György*, a MÁV vezérigazgatója is.

Dr. Sebes Miklós, az Utasellátó vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet. Elöljáróban hangsúlyozta, hogy a vállalatot 1948. november 14-én alapították és rá tíz napra megkezdte a működését. *Az alapítást követő teljes esztendőben, 1949-ben, 82 millió forintos árbevételt realizált és 184 ezer forint nyereséget hozott. Az összes létszám ekkor 1227 volt.*

Jelenleg a közel hatezer dolgozó 3,5 milliárd forint bevételre és több mint 130 millió forintos nyereségre tett szert 1987-ben. Kiépítette hálózatát a hagyományos vasúti szolgáltatások mellett más közlekedési ágazatok területén és besegít az állami ellátásba is. Külkereskedelmi tevékenységet is folytat. Utas Tours irodája segíti a hazai és a külföldi turizmust. 51 Utas-tourist üzlete jelentős tőkés valutához juttatja a magyar népgazdaságot.

Dr. Sebes Miklós, a Magyar Államvasutak vezetőivel és dolgozóival kialakított jó kapcsolatoknak az eredmények elérésében óriási jelentőséget tulajdonított.

Urbán Lajos miniszter üdvözletét és köszönetét a Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője, a kereskedelmi miniszterét *dr. Spilák Ferenc* tolmácsolta. Az ünnepség végén *Palik Dénes* és a vállalat vezérigazgatója kitüntetéseket adott át.

(Sz. Jakab)

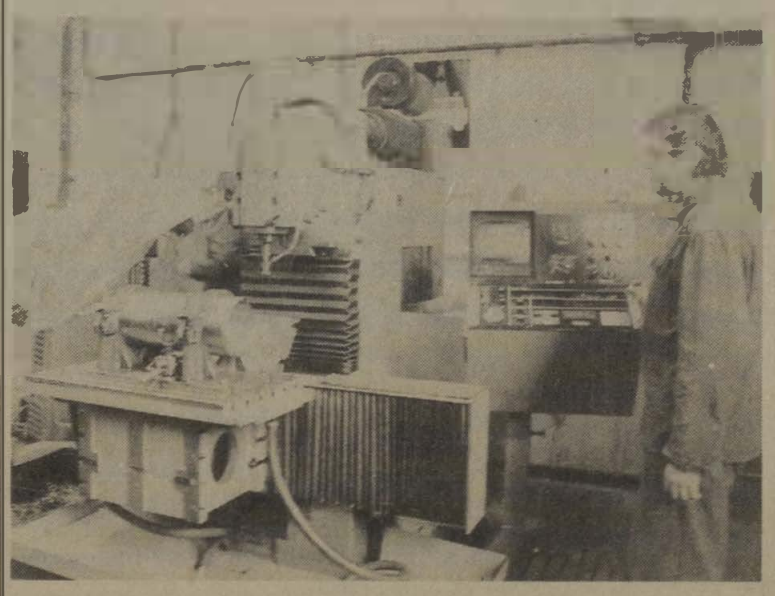
Ötletnapok, vetélkedők

A szocialista brigádmozgalom megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére december közepén ötletnapokat és Ki minek a mestere? vetélkedőt rendeztek, valamint fogadták a pályakezdő fiatalokat a szombathelyi vontatási főnökségen.

Az ötletnapokra beadott 347 javaslat közül 329-et fogadtak el, s 33 ezer forintot fizettek értük. A javaslatok többségét visszaadták a szerzőjüknek azzal, hogy részletesebben dolgozzák ki és újításként nyújtsák be.

A Ki minek a mestere? politikai, szakmai és munkavédelmi vetélkedőn, négy szakmában negyvenkettő 35 éven aluli fiatal indult. Közülük 38-an eredményesen megfeleltek. Az összes jutalom 17 700 forint volt. Ebből az első négy helyezett: *Mayer László* motorszerelő; *Morován Tamás* dízel-villanyszerelő; *Böröcz Gábor* kocsivizsgáló és *Sipőcz Miklós* kocsijavító két-kétezer forintot kapott.

A díjkiosztás után ünnepélyes keretek között fogadták a 25 pályakezdő fiatalt, akikkel megismertették a főnökség szolgálati helyeit.



A Miskolci Járműjavító dolgozói 1988-ban ötezer kis- és nagyjavított vagont adtak vissza a teherforgalomnak. A korábbi években is megközelítően ennyi volt a teljesítményük, az elmúlt évben azonban több volt a Gags kocsik teljes felújítása, ami munka- és időigényesebb a többinél. Az idegen vállalatoknak végzett főjavításokból 1988-ban 70 millió forint hasznot hoztak a MÁV-nak. (Cikkünk az 5. oldalon.)

(Zelmann Ferenc felvételei)

SNCF

A szerencsétlenségek miatt biztonsági intézkedések

Az SNCF (Francia Államvasutak) 4,1 milliárd frankot kíván fordítani a vonatközlekedés javítására és biztonságára. Az SNCF előterjesztette azt a biztonsági tervet, amelyre a szörnyű Gare de Lyon-i katasztrófa, majd a Gare de l'Est-i balesetet követően ígéretet tett. De nemcsak ez a két utóbbi vasúti szerencsétlenség késztette intézkedésre a vasút vezetését, hanem az 1985-ös flaujaci és Argenton-sur-Creuset-i több mint ötven ember életét követelő tömegszerencsétlenségek nyomasztó súlya is.

Egy másik anyag, amelynek elkészülte 1989 elejére várható, még alapvetőbb változásokat ígér, „különös tekintettel a biztonság követelményeire". A közvetlen jövő terveit a mintegy hatvanoldalnyi dokumentum tartalmazza, amely része egy öt évre szóló, 4,1 milliárd frankba kerülő „akcióprogramnak".

Az „Előterjesztés a közlekedés biztonságának javítására" című dokumentum főleg technikai jellegű, és megkülönböztetett figyelemmel foglalkozik a peremvárosi vonatok biztonságát növelő intézkedésekkel. A Gare de Lyon-i pályaudvaron történt szerencsétlenség ötven-három áldozatának emléke nehéz erkölcsi teher az SNCF számára. Természetesen a tervezett rendkívüli intézkedések olyan vasúti beruházások elkészültét fogják hátráltatni, amelyek a vasúti forgalom bővítését akadályozó „szűk keresztmetszetek" felszámolását voltak hivatottak biztosítani.

A pályaudvarok új berendezésekkel lesznek ellátva: például a holtvágányban végződő bejárati vágányokat sebesség-ellenőrző berendezéssel és automatikus fékezőrendszerrel látják el. *Az SNCF ezeken a helyeken „energiaelnyelő ütközők" felszerelését határozta el. Ami pedig a Gare de Lyon-i pályaudvart illeti, amely az ismeretes katasztrófa színhelye volt, az SNCF úgy véli, hogy „a legjobb megoldás ennek a zsákutcának a megszüntetése lenne" azáltal, hogy a vágányokat az elővárosi vasútvonalakig meghosszabbítják.* Addig is a pályaudvart védetté teszik egy „sebességtúllépést" érzékelő és egy automatikus vágányállító rendszerrel, amely a fékezhetetlenné vált szerelvényeket szabad vágányra irányítja.

A dokumentum egy másik fejezete a gördülőanyaggal foglalkozik. Az SNCF általánossá kívánja tenni 1988 végéig a motorfék-működtető szerkezetet és ahol lehetséges, a légcsapos fékrendszer megszüntetését. A szakemberek javasolják továbbá olyan berendezés kifejlesztését, amely lehetővé teszi, hogy a vezetőállásról ellenőrizhessék a fékek állapotát. Jelentős összeget kíván az SNCF a térközjelzőkre felszerelendő sebesség-ellenőrző berendezés kifejlesztésére fordítani, elsősorban a villamosított fővonalakon, a rádió-összeköttetés kiépítésével egyidejűleg.

A technikai intézkedések felsorolása után a mozdonyvezetők képzésével és oktatásával kapcsolatos elképzelésekkel foglalkozik a tervezet. *Az oktatási berendezések fejlesztésére hetvenmillió frankot kíván az SNCF fordítani.*

A Francia Vasutasok Szakszervezete fenntartásokkal fogadja az SNCF tervét, elsősorban annak pénzügyi oldalát. A szakszervezet számos alkalommal kinyilvánított véleménye szerint a vasút „biztonsági lánca" jóval a mozdonyvezetőfülkék „fölött" szakad meg, ott, ahol az SNCF-et sújtó gazdasági szigorításokat hozzák. A vasút biztonsága sürgős és jelentős beruházásokat követel.

Baranyai Zoltán

Sajtótörvény készül a Szovjetunióban

A Szovjetunióban az átalakítás kézzelfogható eredményeként említhetjük a sajtót, amely sokat tett a történelmi igazság helyreállításáért, a peresztrojka tapasztalatainak terjesztéséért, azért, hogy az emberek megtanuljanak új módon gondolkodni és cselekedni. A sajtó lelkesen támogatta a párt kezdeményezését a nyíltság, a demokrácia, a szocialista pluralizmus érvényesítésére.

Megvalósul egy sor olyan javaslat, amelyet a társadalom előtt álló bonyolult feladatok megoldására a sajtó kezdeményezett. *Emlékezetes, hogy leállították a szibériai folyók délre irányításának tervét, bezárták a Ladoga-tó vizét szennyező gyárat és így tovább.* A sajtó szorgalmazására szigorították a különböző szintű tanácsi, állami és pártszervek munkájának ellenőrzését, intézkedéseket tettek az oktatás, az egészségügy, a környezetvédelem területén. Ezek a példák is mutatják, hogy a sajtószabadság mind tartalmasabbá és erőteljesebbé válik.

A sajtószabadság teljes demokratikus megszilárdulása azonban nem megy nehézség nélkül. *Hiszen még az országos pártértekezleten is voltak küldöttek, akik sok mindent a sajtó szemére vetettek* — néha elég megalapozottan — *azt hangúlyozva, hogy nem úgy és nem azt írja, amit kellene, felkorbácsolja a társadalmi szenvedélyeket.* A szemrehányásokat nem véletlenül címezték az új stílust és munkamódszert átvevő központi sajtónak és szinte nem érintették azokat a helyi lapokat, amelyek egyelőre nehezen küzdik le a pangás idejének hagyományait és gyakorlatát.

Az 1977-ben elfogadott alkotmány garantálja a sajtószabadságot. Ez azonban nem elégséges. Ahhoz, hogy érvényesüljenek a sajtószabadság garanciái, szükség van sajtótörvényre, amely meghatározza a szabadság érvényesítésének jogi ismérveit és megóv azoktól, akik kezet emelnek rá, vagy lelkiismeretlenül élnek vele. Azt hiszem, hogy amíg nem lesz ilyen törvény, a sajtó találkozni fog különféle mesterséges korlátokkal és tilalmakkal, amelyeket ma a bürokrácia önkényesen felállít.

A sajtószabadság önmagában is jelentős bürokráciaellenes töltetet hordoz. Lényege a gondolatok és nézetek monopóliuma ellen irányul, az ellen, hogy dogmákat kényszerítsenek rá, és a sajtót alávessék csoportérdekeknek. Másrészt éppen a sajtószabadság nyit teret a különböző nézetek korlátlan pluralista egybevetéséhez, nyílt vitához a társadalom és az állam időszerű problémáiról.

A sajtószabadság jogi tartalmának lényegét a szólásszabadság és a véleménykifejtés jogi egyenlőségében látom. Ha ezt nem tartják be, akkor megsértik az igazságosság egyensúlyát, végbemegy az eszmék és nézetek monopolizálása, ez kizárja a nézetek szabad egybevetését. Ez a sajtószabadság jogi lényegét sértené, mint ahogy ez történt a legutóbbi időkig a szovjet sajtóban. A sajtótörvénynek el kell hárítania az ilyen jelenségeket.

A sajtószabadság fogalmában benne van, hogy minden állampolgár joga nyíltan kifejteni véleményét a sajtóban minden politikai és társadalmi kérdésben, joga van részt venni az országos sajtóvitában, ajánlásokat tenni az állami szervek és a társadalmi szervezetek munkájának javítására stb.

Ezek a jogok szorosan összefüggenek minden hatalmi és irányító szerv kötelezettségével, azzal, hogy betartsák azokat és felelősséget viseljenek saját tevékenységükért, cselekvéssel kell reagálniuk a kritikára, tekintetbe kell venniük a munkáskollektívák, társadalmi szervek és egyes állampolgárok tanácsait és ajánlásait.

Már folyik a sajtótörvény kidolgozása. Reméljük, hogy az megbízhatóan védelmezi majd a sajtószabadságot, amelyre oly nagy szükség van a nyíltság és az átalakítás érdekében.

Vitalij Bordunov

Haszonbérletbe vehető Nagy-Britannia leghosszabb nevű helységének vasúti állomása, ám a jelentkezők nem tolonganak. Lehet, hogy a pályázókat a borsos ár mellett az 58 betűből álló helységnév is elriasztja, bár a bérleti díjban a nyelvórák költsége is benne foglaltatik, amelyek során a szerencsés bérlő elsajátíthatja a helységnév hamisítatlan walesi kiejtését. A képen az állomás homlokzata látható a 10,9 méteres névtáblával.

A Transrapid 07

A hamburgi IVA nemzetközi közlekedési kiállításon is szereplő Transrapid 07 nevű mágneses vonat akár ötszáz kilométeres sebesség elérésére is képes. Ezt a személyszállításra készült gyorsvonatot a duisburgi Thyssen cég gyártotta és mágneses pályán közlekedik. Igaz még mindig csak prototípusról beszélnek, de már megjegyzik, hogy a nagy sebesség mellett negyven tonna árut is képes szállítani.

Befogadóképessége 172 utas. A mágneses lebegésű vonat tesztelését 1988 őszén befejezték és megállapították, hogy paraméterei valósak, üzembe lehet állítani. Pályája azonban komoly építkezéssel jár, nem is szólva annak költségeiről. Az első ilyen mágnespálya Köln és Frankfurt között épül majd, amelynek hossza 182 kilométer lesz.

Szállodapótló hálókocsik

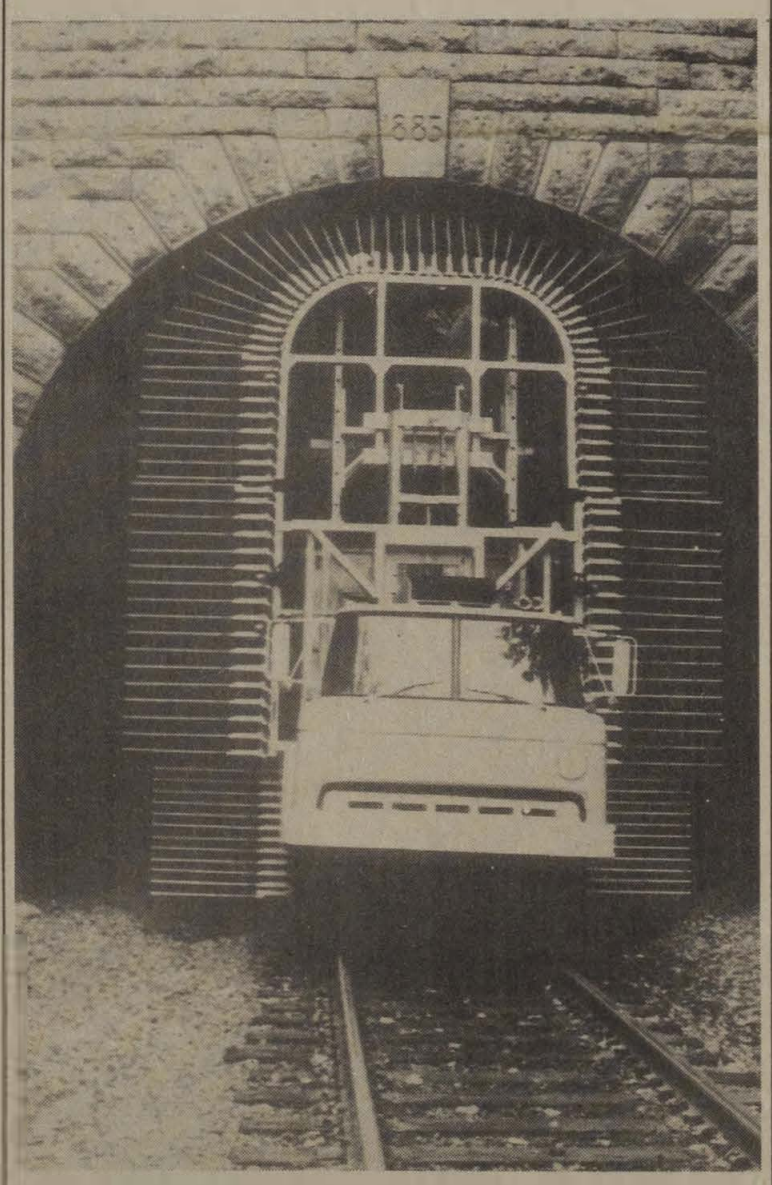
Moszkva vasúti pályaudvarain összesen 72 hálókocsit állítottak be a közelmúltban 2500 hellyel a nyomasztó szállodahiány enyhítésére. Egy hálókocsin töltött éjszakáért 2.50 rubelt kell fizetni; ezért egy négyágyas kupéban kapható szálláshely.

A dohányzás, az italozás, a szerencsejáték tilos, de még kazettás magnetofont sem lehet bekapcsolni. A WC használata is tilos, mivel a vagonok a pályaudvarokon állnak. Mindezek ellenére a parkoló hálókocsik sok átutazónak jelentenek könnyebbséget, mert eddig, a csatlakozásra várva, a várócsarnokban kellett meghúzódniuk.

A szovjet vasutak elégedettek a hotelkocsikkal, kiadásukkal tisztes haszonhoz jutottak, úgy tervezik, hogy a szolgáltatásokat bővítik.

Süni

Különleges mérőkocsi



Az USA-ban, a minnesota állambeli St. Paul város melletti alagútból jön ki a Burlington Northern Railroad Company vasúti társaság különleges mérőkocsija, amely rendszeresen bejárja a társaság hálózatát. A kocsi oldalából 110 rugalmas érzékelő „tüske" áll ki, amelyek elektronikusan regisztrálják az alagutak, hidak és más olyan tereptárgyak magasságát és szélességét, amelyek esetleg akadályozhatják a szabványostól eltérő magasságú és szélességű tehervonatok áthaladását.

Utastájékoztatás felső fokon

Az Olasz Állami Vasutak legforgalmasabb állomásain korszerű utastájékoztatási rendszert szereltek fel. Az információt kérő utas ujjával megérinti az ország térképén az indulási állomást, majd az érkezésit, kiválasztja, hogy milyen nyelven óhajtja a tájékoztatást, meg azt a napszakot, amikor utazni akar. A képernyőn megjelenik a kérdés: kéri-e írásban? Ha igen, akkor kis idő múlva az utas kezében a menetrendkivonat, a vonatkozó viszonylatra szóló jegy árának feltüntetésével.

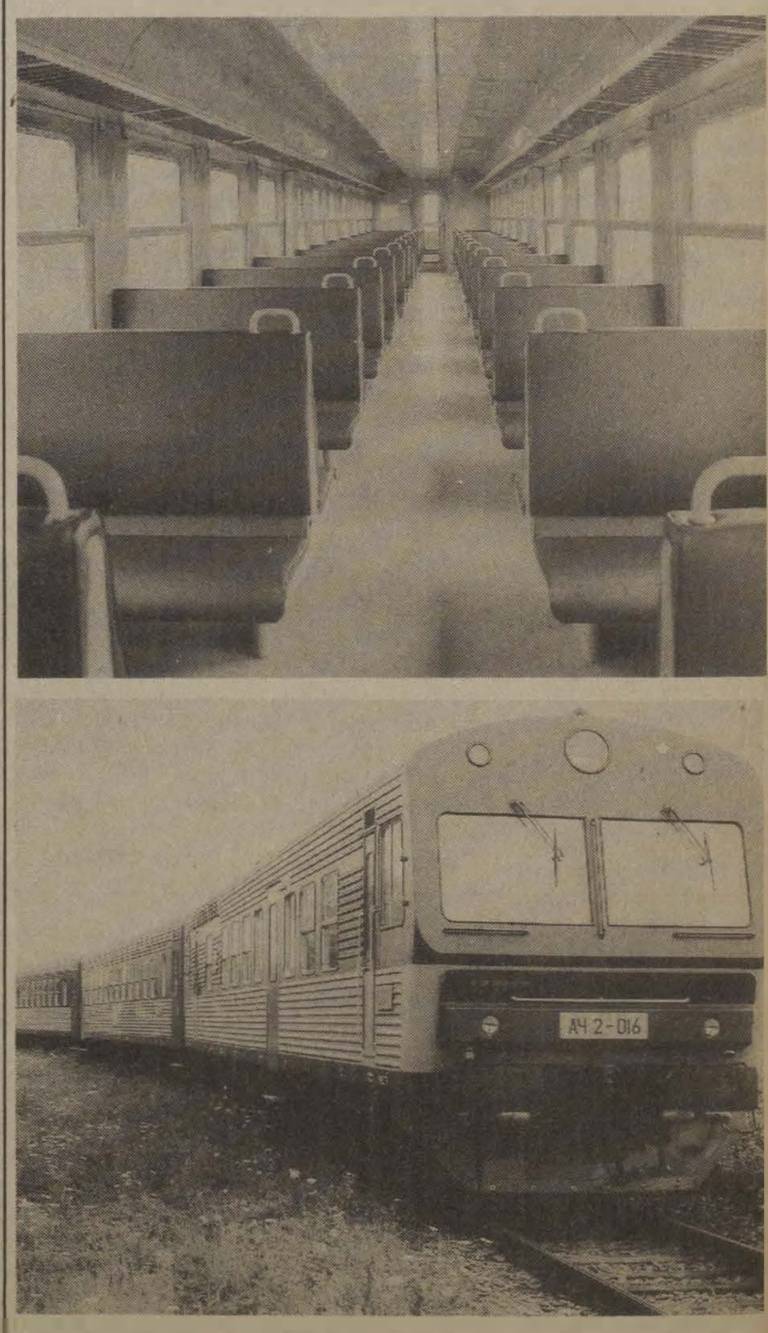
Elővárosi vonatok a sztugyenkai vagongyárból

Csehszlovákiában megkezdték a Szovjetunió elővárosi forgalmához rendelt ACS 2 motorvonatok sorozatgyártását.

Ezeket a vonatokat azokon a területeken állítják üzembe, ahol a vasútvonalak nincsenek villamosítva. Az új ACS 2 vonat egy motorkocsiból és két utaskocsiból áll (APCS 2), mindegyik alvázon két forgózsámolylyal, hydromechanikus erőátvitellel, biztonságos, automatikusan működő fékberendezéssel van felszerelve. A kocsik karosszériája rozsdamentes anyagból készül, ami mintegy harminc éves élettartamot biztosít és lényegesen csökkenti önsúlyát.

Az utazási kényelmet több berendezés szolgálja, klimatikus fűtő-, illetve hűtőrendszere van, műanyag borítású székeken két-két utas fér el, nagy ablakfelületei jó kilátást biztosítanak. A belső borítóanyagok és a köztes szigetelők tűzállóak, a le- és felszállást nagy ajtónyílások biztosítják, amelyeket a vonat vezetője vezérel.

A motorvonatot egy 736 kW teljesítményű dízelmotor hajtja. Maximális sebessége 120 km/óra. A motorkocsiban 70, a hozzákapcsoltakban 123-123 ülőhely van.



Zelman Ferenc

Bértárgyalások, egyelőre kevés sikerrel

A MÁV kapjon adómentes béremelési lehetőséget!

Szakszervezetünk 1989. évi bérpolitikai törekvéseiről hallgatott meg tájékoztatót az elnökség a közgazdasági osztály előterjesztésében, december 19-én, majd vita után jóváhagyta a bértárgyalások eddigi folyamatát és felhatalmazást adott a további tárgyalásokra. A vasutas-szakszervezet országos értekezletének vitája és határozatai kellő támpontot adtak ugyan az 1989. évi bérpolitikai elképzelések kialakításához, de a jövő évi bértörekvések kezdetét mégis korábbról kell számítani. *A kormány Tervgazdasági Bizottsága 1988 októberében tárgyalta és hagyta jóvá a MÁV működésének 1989. évi közgazdasági feltételeit.* Tudván, hogy ez a döntés a vasút jövedelmi pozícióit — és ezzel lényegében a bérfejlesztési kondícióit is — meghatározza, valamint ismerve az akkor már körvonalazódó bérliberalizációs törekvéseket, szakszervezetünk elnöksége állást foglalt a közgazdasági szabályozás tervezetéről és azt elküldte a kormány elnökhelyettesének.

Pénzügyi egyensúlyt — ne tarifaemeléssel

Ebben határozottan elutasította azt a törekvést, hogy a MÁV pénzügyi egyensúlyát a szállítási tarifák drasztikus emelésével biztosítsák, mert úgy vélte, hogy az jelentősen rontja a vasút fuvarpiaci pozícióit és további teljesítménycsökkenést okoz.

Követelte, hogy a versenysemlegesség megteremtése érdekében szüntessék meg a keresztfinanszírozást (azaz a személyszállítási veszteségeknek részben az áruszállítás bevételeiből történő pótlását), és a fuvarpiaci versenysemlegesség biztosítása érdekében a vasút hálózati létesítményei fenntartási és fejlesztési tevékenységének állami átvállalását.

Követelte továbbá, hogy a vasutasok bérhátrányának felszámolására az 1985-ös ÁTB határozatban vállalt kötelezettségét a kormány hajtsa végre.

A tervgazdasági bizottság döntéséről már hírt adtunk. Az figyelmen kívül hagyta a vállalat működési feltételeire vonatkozó észrevételeket, de elismerte a vasutasok bérhátrányát és ígéretet tett arra, hogy az 1989. évi bértárgyalásokon támogatja a hátrány csökkentésére irányuló törekvéseinket.

Érdemes szó szerint idézni a határozatot, hogy látható legyen, nem lehet szó félreértésről: . . . *„Egyetért azzal, hogy a TGB elnöke az Országos Érdekegyeztető Tanácsban folytatandó tárgyaláson támogassa a MÁV-nál meglévő keresetelmaradás fokozatos felszámolását elősegítő 1989. évi bérfejlesztést . . .”*

Időközben a kormány elkészítette az 1989. évi bérmechanizmus tervezetét, és a fő szabályokat illetően sikerült is egyezségre jutnia a kormány, a SZOT, a szövetkezetek és a Magyar Gazdasági Kamara képviselőinek. Mint ismeretes, a mechanizmus jelentős liberalizációs lépéseket tartalmaz. Adminisztratív előírásokkal és büntető adókkal nem korlátozza sem a bértömeg, sem a bérszínvonal növelésének mértékét, azt a vállalatok költségviselő képességére és a munkavállalók, valamint a munkáltatók képviselőinek megállapodására bízza. A bázishoz viszonyított bértömegnövekmény után azonban a vállalkozói nyereségadó kulcsának megfelelő adót kell fizetni a vállalati eredmény terhére, amit csak az előírt hatékonysági követelményt teljesítő vállalatok igényelhetnek vissza.

Ez lényegében azt jelenti, hogy a bértömeget csak az a vállalat növelheti, amelyik a nyereségéből a nyereségadót és a bértömegnövekmény utáni adót ki tudja fizetni.

Már a bérmechanizmus tárgyalásakor a kormány jelezte szándékát, a SZOT pedig az igényét, hogy néhány vállalat, vagy esetleg alágazat számára adómentes bértömegnövelési lehetőséget adjanak. Ennek mértékében és a kedvezményezettek körében az OÉT keretében kell megegyezni.

Az indítványt nem támogatták

Az OÉT első — decemberi ötödik ülését megelőző egyeztetések során szakszervezetünk abból indult ki, hogy a vasutasok bérhátrányának érdemi csökkentéséhez 8—10 százalékos bérszínvonal-növekedést kell elérni 1989-ben, amihez — figyelembe véve bizonyos létszámcsökkentés bérszínvonal-növelő hatását is — 6,5—7,5 százalékos bértömegnövekmény szükséges.

Arra tekintettel, hogy a MÁV-nak 1989-re a nulla eredményt alig meghaladó nyereség realizálására lesz lehetősége, kértük, hogy a MÁV kapjon adómentes béremelési lehetőséget. Az országos érdekegyeztető fórumon azonban — teljesen érthetelen és elfogadhatatlan módon — a SZOT főtitkára által előterjesztett indítványt a kormányt képviselő *Medgyessy Péter* miniszterelnök-helyettes nem támogatta! Aki mellesleg a TGB elnökeként a már idézett határozat végrehajtásának első számú felelőse lenne. E magatartás láttán a VSZ elnöksége ismételten levélben fordult a SZOT főtitkárához és kérte, hogy a kormány képviselőit emlékeztesse a TGB határozatban vállalt kötelezettségére. Amennyiben mégsem enged a mostani álláspontjából, akkor a vasutasok nevében határolja el magát ettől.

Nem lehet elmenni szó nélkül a kamara véleménye mellett sem, aki — a piaci versenysemlegességre hivatkozva — ugyancsak ellenzett minden bérmechanizmusbeli kedvezményt. A MÁV kamarai képviselőjének írott levélben így fogalmaztuk meg észrevételeinket.

„A kamarának nem azzal az elvi álláspontjával szemben van kifogásunk, hogy fellép a versenysemlegesség biztosítása érdekében, hanem azzal az egyoldalú megközelítéssel, hogy ezt a követelményt csak a bérmechanizmus esetében tartja fontosnak. A MÁV 1989. évi beszabályozásáról döntés hozó TGB-ülésen ugyanis nem kifogásolta sem a keresztfinanszírozás tényét, sem a vállalat valóságos érdekei ellen ható és a vállalat szándékai ellenére meghozott tarifapolitikai döntéseket, sem a vasúti infrastruktúra fenntartási költségeinek teljes egészében a vállalatra való terhelését.

Feltehetően elkerülte a figyelmüket az a tény is, hogy a közlekedési tárca és a MÁV vezetőinek közel évtizedes törekvése a vasutasok bérhátrányának mérséklése; és ettől a kamara — aki többek között a MÁV-nak is érdekképviseleti szerve — nem függetlenítheti magát.”

A szükségesnek ítélt 6,5—7,5 százalékos bértömeg növeléséhez a MÁV-nak mindenképpen vállalnia kell az adómentes bérfejlesztést. Ebben, mint törekvésben lényegében egyetértésre jutottunk a vasút vezetőivel. Fentebb már szóltunk arról, hogy mintegy 1,5—2,0 százalékos bérszínvonal növelésére csak létcsámcsökkentés útján nyílik lehetőség.

Bármennyire nehéz és fájdalmas is, szakszervezetünknek szembe kell nézni ezzel a helyzettel. Nyilvánvaló, hogy ha évek óta csökkennek a MÁV fejlesztési, beruházási — és bizonyos területeken a fenntartási — előirányzatai, csökkennek a fuvarteljesítményei, akkor ezt a tendenciát a munkaidőalappal is követni kell.

Az is elég egyértelműen érzékelhető, hogy a vállalati összes költség több mint 40 százalékát kitevő bérköltségarány (és annak közterhei) egyre kevésbé elfogadhatók a gazdaságpolitika irányítói, de a közvélemény számára is, mert így a létszámcsökkentés távlagilag is elkerülhetetlennek látszik. Ha pedig így van, akkor ezzel a helyzettel jobb addig szembenézni, amíg a távozni kényszerülőknek viszonylag jó elhelyezkedési lehetőségeik vannak és a csökkentés ütemének is alig kell meghaladnia a természetes létszámfogyást.

A béremelés konkrét belső tartalmáról, arányairól és a végrehajtás módjáról ugyancsak részletes tárgyalások folytak már a vasút és szakszervezetünk vezetői között.

Ezek során azt képviseltük, hogy amennyiben az országos érdekegyeztetési tárgyalásokon nem sikerül megállapodásra jutni a bérminimum és az áremeléseket ellensúlyozó kötelező béremelés kérdésében, akkor ezt a vállalat saját hatáskörben tegye meg és január 1-jétől automatizmusszerűen hajtsa végre.

Áremelést ellensúlyozó bérintézkedéseket tenni

A bérintézkedések első lépésének január 1-jei indítása azért is indokolt, mert úgy látjuk, hogy néhány felgyülemlett bérfeszültség megoldása nem halogatható az év közepéig. Ilyennek tekintjük pl. a gépkocsivezetők túlóradíjazását, az utazók százalékos műszakpótlékra való áttérését, a MÁVTI tervezőmérnökeinek alapbérrendezését. Az erre vonatkozó elemzéseket véleményünk szerint ez év első félévében el kell végezni.

Alapvető véleménykülönbség mutatkozott az eddigi bértárgyalások folyamán a bérfejlesztés forrása előteremtésének módjáról, de a létszámcsökkentés végrehajtási technikájában sem egyeztek az álláspontok a vasút és a szakszervezetünk képviselői között.

Mi azt valljuk, hogy a bérköltségfedezetet és az adózáshoz szükséges nyereséget már a vállalati tervben meg kell alapozni, mégpedig döntően a fajlagos költségráfordítások csökkentésével és bizonyos költségtételek elhagyásával. Természetesen meg kell kísérelni a bevételek terv feletti teljesítését is, de a fuvarpiac minden korábbinál kiszámíthatatlanabb volta miatt ez rendkívül bizonytalan.

Megítélésünk szerint vállalati eredmény döntően a tervezésben, a munkaszervezésben, menedzselésben, gazdálkodásban vállalt tudatos vezetői gondolkodás és erre irányuló magatartás következtében képződhet, amelyet vagy vállal a vasút vezetése, vagy esély sem lesz arra, hogy a jövő évben ne nőjön a vasutasok bérelmaradása.

Ha a vállalat vezetői elengedhetetlennek tartják, hogy ezt egy szűk, de meghatározó vezetői körre kiterjedő intenzív premizálással egészítsék ki, véleményünk szerint ez is elfogadható. *De nem támogatjuk a vasút szakembereinek azt az elgondolását, amely szerint a bérfejlesztést megalapozó többleteredményt a gazdálkodó szervezetek részére meghirdetett eredményérdekeltséggel akarja elérni;* és a többlet béremelést a tervszervezetek a kitermelt fiktív eredményük alapján eltérő mértékben, nem tartós felhasználásként realizálhatnák.

Nézetünk szerint a megoldás a valóságos vezetői felelősség és cselekvés elhárítását jelentené, a bérrendszert és a kereseti arányokat tovább torzítaná. Újratermelődnének azok a keresetelemek, amelyek korábban áttekinthetetlenné tették a bérrendszert és eredményében is bizonytalanabb lenne, mint az általunk javasolt módszer.

Tudatosan irányított létszámcsökkentést

Lényegét tekintve hasonló elvi alapállásbeli különbség van a létszámcsökkentés kérdésében is. *Úgy gondoljuk, hogy egy tudatosan vállalt, irányított csökkentésre van szükség.* A spontán módon végbemenő, vagy a bértömeg-szabályozás ösztönző hatása által „kiprovokált” eddigi létszámleépülés ugyanis ez idáig legsúlyosabban mindig az amúgy is munkaerőhiányos területeket érintette. Ugyanakkor a vállalat különböző irányító központjaiban lévő apparátusok és a vezetők — az irányítás szintjétől függetlenül — helyzetüknél fogva viszonylagos védettséget élveztek ezekkel a folyamatokkal szemben. *A tudatos leépítést, vagy átirányítást, átképzést az is indokolja, hogy a beruházási és bizonyos fenntartási munkák rohamos csökkenése a munkaerő-felesleget nem általában, hanem koncentráltan idézte elő.*

Szakszervezetünk elnöksége a tájékoztató meghallgatása után rövid vitában lényegében megerősítette a vázolt törekvéseket és *úgy döntött, hogy január közepére összehívja a központi vezetőséget a szakszervezeti bérkoncentráció megtárgyalására és az akkorra döntésre érett kérdések eldöntésére.* Egyben határozott arról is, hogy a törekvések kapjanak nyilvánosságot, a vitás kérdések így korrekt, nyílt színen folyó vita keretében dőlhetnek el.

Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy a december 22-én megtartott Országos Érdekegyeztető Tanácskozáson a SZOT és a Magyar Gazdasági Kamara támogató álláspontja ellenében a kormány vétót emelt a vasutasok adómentes béremelése ellen. Úgy gondoljuk, hogy ez a tény új — minden eddigitől eltérő — helyzetet teremt szakszervezetünk, és valamennyi vasutas számára is. Szakszervezetünk vezetőinek, vezető testületeinek, alaposan mérlegelnie kell, hogy milyen cselekvésre szánja el magát, de minden vasutasnak egyénileg is, hogy milyen lépést tud támogatni. Úgy gondoljuk, hogy ezzel egyidejűleg valamennyi érintett félnek tovább kell keresnie a megegyezéshez vezető utat.

Németh László

Szolidaritás egymásért

A szakszervezetek országos értekezletén az Építők Rózsa Ferenc Székházának elnökségi emelvénye fölött ott díszelgett a *„szolidaritás”* felirat, de a vasutas-szakszervezet országos tanácskozásának jelmondatai között is olvashatták a küldöttek.

Maga a vita azonban mindkét helyszínen azt tükrözte, hogy a mozgalom még nem igazán talált vissza ehhez a klasszikus szakszervezeti gondolathoz. Ellenkezőleg, éppen a külön érdekek, az egyes rétegek, szakmák specifikus gondjai és az ezekhez kapcsolódó követelések kapták a fő hangsúlyt. *Ezt a jelenséget természetesnek kell tekinteni egy olyan időszak után, amelyben a szakszervezetek felépítése és döntési mechanizmusa szinte lehetetlenné tette, hogy a kisebbségi érdekek is érvényre jussanak.*

Túl gyakran dőltek el az ügyek többségi elven, ráadásul nem ritkán az adott kérdésben érdektelenek „tehetetlenségi nyomatékának” felhasználásával. Pedig nyilvánvaló, hogy bármelyik réteg kerülhet bizonyos szempontból kisebbségbe, és az is nyilvánvaló, hogy szolidáris magatartást, türelmet, toleranciát mindig éppen a többségnek kellene tanúsítani a számban alulmaradt rétegekkel szemben.

Az erőnek nincs szüksége szolidaritásra. Bármennyire természetes azonban, hogy a nyomás alól felszabadulva most mindenki — végre lehet — *a magáét fújja, ha rövid idő alatt nem sikerül kialakítani a mások gondjai iránti türelem és érzékenység képességét, akkor a következmény könnyen a szakszervezeti mozgalom* (közte a vasutas-szakszervezet) felbomlása, darabokra hullása lehet.

A szolidaritás szükségességének napjainkban, vagy majd a közeli jövőben folyó bértárgyalások adnak különös hangsúlyt. A kormány liberalizációs programja részeként már az 1989. évi bérmechanizmusban felváltja az eddigi bérszabályozást a bérmegállapodások rendszere.

A béremelések mértékét a vállalati szférában — a költségviselő képesség határai között — lényegében a munkaadók és a munkavállalók képviselőinek kétoldalú tárgyalásain állapítják meg. A kormány ebbe — bizonyos keretmegállapodásokon kívül — nem kíván beleszólni. *A reálbérek gazdasági terv szerinti mértékét csak közvetve, pénzügyi eszközökkel, árintézkedésekkel, a vállalatok pénzügyi lehetőségeinek korlátozásával befolyásolja.* Ez áll az egyik oldalon. Ezzel szemben a másikon minden szakma részéről egy rendkívüli módon felfokozott béremelési igény, a bérharc egyre keményedő eszközei, az egyes szakmák és rétegek lényegesen eltérő érdekérvényesítési lehetőségei, valamint az egyes vállalatok és intézmények ugyancsak jócskán eltérő béremelési kondíciói állnak.

Mindezzel elsősorban az egész magyar szakszervezeti mozgalomnak kell szembenézni. Meg kell jegyezni, hogy a vasutasok sincsenek jó érdekérvényesítési pozícióban, és nagy szükségük lenne a többi ágazat szolidaritására.

Ami a vasutas szakmán belüli helyzetet illeti, lényegét tekintve nem különbözik az előbb leírt helyzettől. *Területi és szakmai rétegenként eltérő érdekeket tükröző, egyre erőteljesebb követelések kapnak hangot, a bérrendszert súlyos aránytalanságok terhelik.* Ezzel összefüggésben új jelenség van kialakulóban. Miközben köztudott, hogy a vasutasok a népgazdasági termelő szférával szemben bérhátrányban vannak, eközben az egyes vasutas csoportok és rétegek a szakmájuk vasúton kívüli általános bérszínvonalára hivatkozva követelnek kiemelt bérfejlesztést.

Amennyire indokoltnak látszik ez a törekvés az egyenlő munkáért egyenlő bért elve szempontjából, annyira elfogadhatatlan amiatt, hogy a vállalati belső arányokat és lehetőségeket figyelmen kívül hagyva, lényegében a többi vasutas réteg terhére kívánják elérni a céljaikat. *Még ennél is elgondolkodtatóbb azonban, hogy a vasúton belül jobb bérhelyzetben levő rétegek a leghangosabbak.*

Az érdekérvényesítés lehetőségei a MÁV-on belül sem azonosak. Nem igényel különösen indoklást, hogy a vasúti forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő munkakörökben dolgozók miért vannak előnyösebb helyzetben, mint például az épületfenntartási főnökségek vasutasai. Az egészségügyi szakma alkalmazottai még csak nem is gondolhatnak a döntéskikényszerítő eszközök igénybevételére, hiszen évezredes morális értéket — mi több — a hippokrateszi esküt kellene akkor megtagadniuk.

Az érdekérvényesítés területileg eltérő lehetőségeit is könnyű belátni. Munkaerőhiányos, sok túlórával dolgozó területeken könnyebb a követeléseknek érvényt szerezni, mint ott, ahol a munkanélkülivé válás veszélye kiszolgáltatottabbá teszi az embereket.

Bőven van tehát okunk, hogy a tanácskozótermek faláról napi cselekvésünk és gondolkodásunk normái közé emeljük a szolidaritás gondolatát. Jó dolog, ha a vasutasok különböző csoportjai és rétegei tudatában vannak erejüknek, de elképzelhetetlennek tartom, hogy ezt a vasutasok általános bérhelyzetének javítására irányuló harc helyett a többi vasutassal szemben használják fel.

Az évi bértárgyalások előkészítésének időszakában nem érdektelen tehát emlékeztetni néhány dologra. Arra például hogy a nyugati szakszervezetek a bértárgyalások időszakában egymással is széles körű konzultációt folytatnak és belső megállapodásokat kötnek arra, hogy a jobb alkupozícióban lévők — szolidaritást vállalva a többiekkel — nem használják ki teljesen a lehetőségeiket. *Arra, hogy a MÁV-nál jelenleg közel 4000 ember keres 3500 Ft körüli, vagy az alatti összeget. Arra, hogy további, több mint 11 ezer dolgozónk nem fizet adót, vagyis a keresete nem éri el az évi 60 ezer forintot, miközben a vállalati évi átlagkereset 101 ezer forint fölött van.*

Gondolni kell arra is, hogy a túlzott bérkövetelésekkel a vállalat olyan béremelésbe is belehajszolható, amire a fedezetet csak a vasutasok egy részének elbocsátásával tudja megteremteni. Vagy arra, hogy a vasúton belül relatív kereseti előnyöket élvző területi és szakmai rétegek eddigi kiemelése csak más vasutas rétegek elszegényítése árán mehetett végbe.

Tolerancia, türelem és szolidaritás nélkül kockára teszszük a vasutasok közös fellépésében rejlő erőt, a vasutas egységet!

N. L.

Ausztriai anziksz

A GySEV vonalán — Sopronon túl

Néhány nyugat-dunántúli megyén kívül a Győr—Sopron—Ebenfurthi Vasút nem túlságosan ismert. Kevesen tudják, hogy egy 1876-ban alapított vasúti részvénytársaságról van szó, amelynek vonalhossza a GySEV keretében működő, ám jogilag önálló Fertővidéki Helyiérdekű Vasúttal együtt 166 kilométer (ebből a magyar szakasz kilenceven). A főútvonal Győrből indul, s Csornán, Kapuváron és Sopronon át az ausztriai Ebenfurth a végállomás. Az adatokból kiderül: méreteit tekintve szerény vállalkozás, ám életképességét meggyőzően bizonyítja, hogy az eltelt több mint száztíz esztendő alatt a felszámolás réme sohasem fenyegette. Pedig nem akármilyen évek voltak ezek! Világháborúk, országhatárok „átrajzolása", gazdasági válságok, s nem utolsósorban megérte a Rákosi-korszakot is, amikor a társaság nevét nem volt tanácsos emlegetni; akkoriban úgynevezett „határsávengedély" kellett a Csornán túli utazáshoz, az osztrák vonalra pedig csak a kiválasztottak juthattak el. A GySEV mégis talpon maradt, sőt folyamatosan fejlődött: ma már a teljes szakasz villamosított, nem is beszélve egyéb jellemzőiről.

Győrben régóta ismerős vagyok, Sopron sajátos hangulatát hosszú évek óta csodálom. Ebenfurth idegen maradt, pedig gyermekkorom óta izgatott; szerettem volna megismerni — elvégre szülővárosomtól, Csornától, alig száz kilométerre van, vonattal csak egy röpke kis utazás . . .

Az alkalom pár hete érkezett el, s bár a meghívás mindössze két napra szólt, úgy készültem, mintha világ körüli útra indulnék

(Utazás előtt *Illyés Gyula* naplójegyzeteit olvasgatván akadtam erre a gyöngyszemre: *Utazás és olvasás szomszédos területek lelkünkben; a közlekedés köztük szabad, serompótlan.")*

Ebenfurth a végállomás, ám az osztrák szakasz igazgatósága a határhoz közeli Wulkaprodersdorfban székel. A miniatűr vasútigazgatóság megkapó; kis ékszerdoboz, tisztaság, rend, nyugalom. Általában is, már az első Ausztriában töltött órákban feltűnik: itt senki sem rohan, minden olajozottan működik, s az embernek az az érzése támad, hogy ez mindig így volt es így is marad az idők végezetéig . . .

A direktor, *Lampel Wilhelm* úr fogadja szerény küldöttségünket. Elegáns egyszerűséggel berendezett különteremben invitál, barátságosan mosolyog, és szinte röstellkedve azzal kezdi, bocsássunk meg neki, hogy nem beszél magyarul, érzi, hogy illene, s bár mindent megért inkább anyanyelvén szól. Tolmács útján beszélgetünk tehát, és *Lampel* úr máris elemében van. *Kiselőadást tart szeretett vasútjáról, elmondja, hogy kinevezése előtt szakszervezeti tisztségviselő volt, korábban pedig megjárta a „számárlétrát", volt pályamunkás, menesztő, forgalmista.*

A híres közgazdász, *Schumacher* neve nem kerül szóba, de előadását hallgatva folyton mégis ez a név jár a fejemben. *Lampel* úr ugyanis a GySEV szerepét a „kicsi-szép" schumacheri jelszavával foglalja össze.

— *Két nagyvasút, a MÁV, illetve az ÖBB között működünk* — magyarázza —, *a magunk alig kétezer vasutast számláló létszámával. Ebből következik, hogy rugalmasnak kell lennunk, s naponta bizonyítani létezésünk értelmét. Túl üzletpolitikai céljainkon, véleményem szerint funkciónk egyik lényege az úgynevezett „híd" szerep.* A példaszerű osztrák—magyar kapcsolatokban cégünk törekvései meghatározók voltak a múltban, de a jövőben sem akarunk ezen változtatni.

— Meddig kapott a GySEV működési engedélyt?

— Az engedély okirat, az úgynevezett koncesszió egyelőre 2007-ig szól, de bizonyos vagyok meghosszabbításában. Technikailag egyébként mi már felkészültünk az ezredfordulóra —, de erről talán beszéljen *Rudi* . . .

Rudolf Kaiser 32 éves fiatalember, az egyik kisállomás, Mullendorf (Szárazvám) állomásfőnöke, és az osztrák üzemág szakszervezeti vezetője.

— *Az érdekvédelem nálunk évtizedek óta kiemelt szempont. Másképpen szólva: az ember a legfontosabb.* Az automatizálásban mi már ott tartunk, hogy vonalunkat akár két-három ember is működtethetné, a feltételek adottak.

A Szent István dóm

Mégsem állunk át egyből erre a rendszerre, mert nem akarunk munkanélküliséget. Természetesen nem vagyunk a modern technológia ellensége, de csak addig a pontig méltányoljuk, ameddig az embert szolgálja.

— *A rendszer kiépítésében* — veszi át a szót ismét Lampel úr — *a magyar szakemberek is részt vettek. Kitűnő munkát végeztek, hozzáértésüket, fegyelmezettségüket csak dicsérni tudom.* Ők is részesei annak a rendkívüli, szinte unikumnak számító eredménynek, hogy Bécsbe, illetve Sopronba jóval rövidebb idő alatt érhetünk, mint gépkocsival, ráadásul a menetjegy ára a GySEV-nek a Bécs környéki elővárosi közlekedési rendszerhez való csatlakozása, vagyis a díjszabási szövetségbe való belépése óta a korábbihoz képes körülbelül egyharmadával csökkent. *Azt hiszem, erre büszkék lehetünk, hiszen az infláció, az árak emelkedése európai tendencia, nemcsak az önök országát sújtja.*

— Nálunk jobban érezhető — jegyzem meg kissé tétován és zavartan, de Lampel úr kitalálja gondolataimat.

— Miután évtizedek óta dolgozunk magyar munkatársakkal, természetesen jól ismerjük gondjaikat, tudjuk, hogy a két ország gazdasága jelentősen eltér. A termelési kultúra, a szolgáltatások színvonala bizonyos területeken összemérhetetlen az önökével. A mindennapi munkában azonban ezek a kérdések nem számítanak, az eltérő élethelyzet nem okoz munkatársi konfliktusokat, mert az üzemen belül a direkt politizálás nálunk nem divat. Egyébként is meggyőződésem, hogy a magyarok tehetséges emberek, s előbb-utóbb kilábalnak nehézségeikből, a két ország hagyományosan jó kapcsolata gazdasági, kereskedelmi téren is megmutatkozik, pontosabban: tovább bővül, s a különbségek csökkennek.

Ebenfurth után Bécs felé

Ezek után a direktor elnézést kér, közli, hogy a helyi, a burgenlandi sajtó képviselői várják.

— Rudi majd mindenre válaszol, mindent megmutat — mondja búcsúzóul.

Rudiban nem csalódunk. Magyaráz és válaszol minden kérdésünkre. Megmutatja például az asztalosműhelyt. Eleinte nem értjük, hogy ez miért fontos, később kiderül.

Az osztrák vonal kisállomásainak bútorzata mindenütt egységes mégpedig a vulkapordányi műhely jóvoltából. Szó sincs hivalkodó stílbútorokról, mégis elegáns és roppant praktikus valamennyi, s szinte megnyugtató, hogy Ebenfurth, Neufeld an der Leitha (Lajtaújfalu) *és Müllerdorf kisállomásain mindenütt ugyanazt látja a szem.*

Rudi elegáns japán kocsijával elvisz bennünket az említett állomásokra. Sőt! Miután megjegyeztem, hogy zenerajongó vagyok, érdekelne Eisenstadtban az Esterházy-kastély (Haydn!), kívánságom máris teljesül.

Sajnos a kastélyt időhiány miatt csak kívülről tekinthettem meg, de így is élmény. Hanem a főutca, a kismartoni korzó legyűgöző. Fényes üzletek garmadája, a mi szemünknek rendkívül gazdag áruválaszték. *Ha nem tudnám, hogy egy tízezer lakosú városkáról van szó, azt hinném, világvárosban járok.* És még valami: a kínálat egyik döntő jellemzője az, hogy alkalmazkodik a zsebben lévő pénz mennyiségéhez. Magyarán: olcsó árukban sincs hiány, akár elektronikai cikkekről van szó, akár gyermekjátékokról. (Az elektronikában a „sztár" ezekben a hetekben az 5 centiméretes képernyőjű — színes! — Casio márkájú mini televízió, 2990 schillingért.)

Rudi szívesen elvinne bennünket Bécsbe is, de mi ragaszkodunk hozzá, hogy vonattal menjünk. Kíváncsiak vagyunk s nem is csalatkozunk. A második nap reggelén Ebenfurth állomáson szállunk fel a bécsi vonatra. Diákok, bejáró munkások vonata, ezért „csak" másodosztályú kocsikkal közlekedik.

Hogy miért tettem a csak szót idézőjelbe?

Mert a vonat nálunk nemhogy első, hanem akár luxusosztályúnak számítana. *Zajtalanul, körülbelül 90 kilométeres sebességgel suhan, kényelmesek az ülések, ragyog a tisztaságtól (a mellékhelyiség is!), a kalauz egyenruhája szépen vasalt, modora udvarias; az utazás kifejezetten kellemes, a vonattal járó munkások idegeskedés nélkül állhatnak a munkapadok mellé.*

Bécset sajnos végigrohantuk, de így is tanulságos. Az épületek gondozottak, a műemlékek pompáznak (a Szent István

Sopronból indul a GySEV-szerelvény Ausztriába

dómra volt egy óránk — káprázatos építmény, a gótika minden stíluselemét tanulmányozhattuk, Európában talán csak a kölni székesegyház különb); a sétáló bécsiek ápoltak és tekintetük derűs . . .

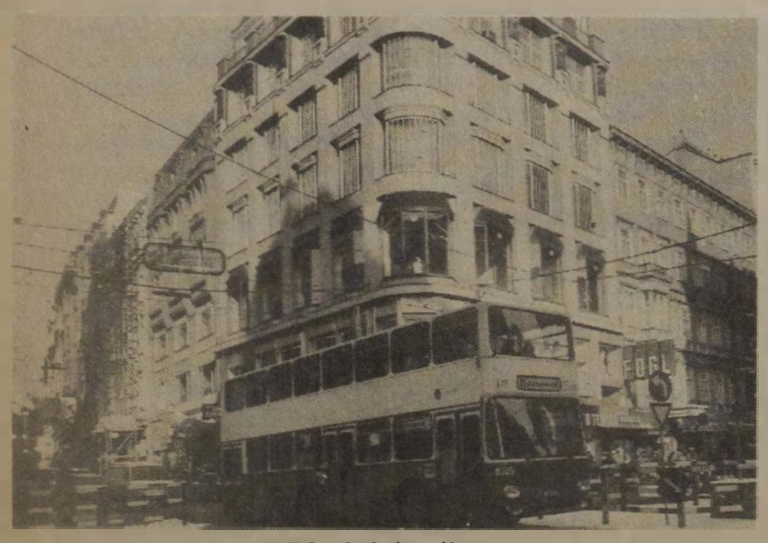
Nem hagyhatjuk ki természetesen a Mariahilferstrassét sem, bár utólag meggondolva: jobb lett volna. Honfitársaink vásárlási láza — finoman kifejezve — nem szívderítő élmény (bár érthető). Sürgősen elhagyjuk a nevezetes bevásárlóközpontot; sietnünk kell, mert indul a vonatunk, s még Vulkapordányban le kell szállnunk szerény csomagjainkért. Mert mi tagadás: néhány apróságot mi is vásároltunk, holott „szentül" megfogadtuk: tapasztalatokat gyűteni, világot látni megyünk . . .

Végül időben érkezünk a Südbahnhofra (Déli pályaudvarra), *elámulunk a hatalmas* — az egykori Keletit is magába foglaló — *állomás áttekinthetőségén; megállapítjuk, hogy nyelvtudás nélkül is bárki eligazodhat; az utas itt úr, minden és mindenki őt szolgálja.*

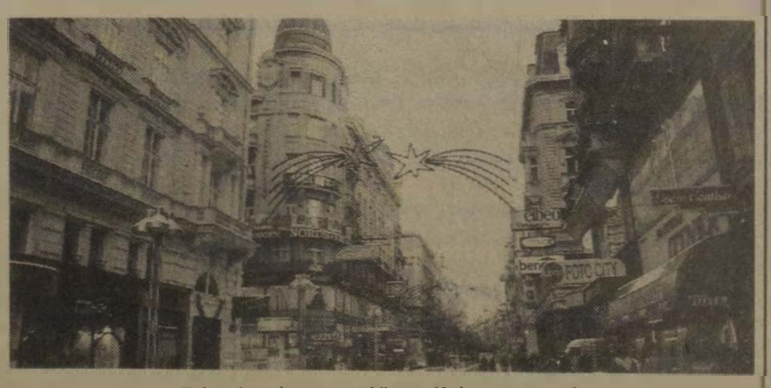
Elfoglaljuk a helyünket: az ablakhoz állok, s felidézem *Illyés Gyula* sorait:

„Jöjj, vonatablak, te legszebb könyvlap / percenként ezret forduló."

Sárközi Gábor



Bécs belvárosában



Bécs karácsony előtt néhány nappal
(Tüttő Tibor felvételei)

Kimerülőben a tatai szénmező?

Az üres kocsikat késve kapja a bánya

— Tulajdonképpen jóval korábban kellett volna jönnie, úgy négy-öt évvel — mondta a felsőgallai állomásfőnök-helyettes, *Sztolyka István*, a bánya irodái felé menet. — Akkoriban öt-hat ezer tonna szenet adtak fel a Tatabányai Szénbányák 24 óra alatt, ma három és fél ezer az átlag. Kimerülőben van a szénmező. A két erőműnek és a brikettgyárnak azonban mennie kell, a lakosságot is ki kell szolgálni, ezért az állomásra szovjet és lengyel szén is érkezik a bánya címére. December elejéig 338 ezer tonna jött.

Néha leáll a brikettgyár

A tatabányai szénbányák a vasútra települt. A vágányok mellett van a szénosztályozó, a brikett-termelő üzem, de itt található egy irodaépület is, ahol *Csánitz Tibor* — a szén-előkészítési részleg főmérnöke — irodájából is a sínekre látni. Odakünn, a szállongó hóesésben brikettel frissen megrakott szerelvény áll, fölötte gőzpamacsok.

— *Idén 880 ezer tonnára rendeltünk kocsit a MÁV-tól, és 877 642 tonnát adtunk fel* — sorolja az adatokat *Csánitz Tibor*. — *Tehát az év első 11 hónapjában mindössze 2400 tonnával maradtunk el a tervezettől. Ez azt mutatja, hogy rendeléseink reálisak voltak, és a vasút is megfelelő ütemben szállít. Ha valami oknál fogva ez mégsem történne meg, a szénosztályozónál van háromszor 600 tonna raktárkapacitásunk.*

— A brikettgyár folyamatosan termel — magyarázza *Sztolyka István* —, és ha nincs elegendő kocsi, le kell állniuk. Sajnos, ilyen is előfordult a nyáron. Júniusban többször állt le a termelés 2-3 órára, s ez összesen 74 órát tett ki.

— És mi a helyzet a kimerülő szénmezőkkel?

— Pontosítsunk — mondja a főmérnök. — Szén van, de mélyen, a víz alatt, és ezért áll a termelés Mányon, ezért fogják szüneteltetni a kiemelést jövőre Nagyegyházán, s nem azért, mert nincs. Mányon már találtak egy réteget a víznívó fölött, fel is lehet futtatni 800 ezer tonnára a termelését, de ez még nem elég a kiesés pótlására, ezért kutatnak Zsámbék környékén is.

— *Pillanatnyilag úgy néz ki a helyzet* — összegzi *Csánitz Tibor* —, *hogy három évig a mai szinthez képest is csökkenni fog a tatabányai szénbányák termelése mintegy 10-20 százalékkal, de utána egy erőteljes felfutás következik.* Csak az a gond, hogy az új bányáktól be kell hozni a szenet a szénelőkészítőbe, a brikettgyárba.

— Az új bányáknál nincs, illetve nem is lesz vasút?

— Nem érné meg 30 kilométerre kivinni a vasutat. Egyszerűen nem lenne gazdaságos annyiszor berakni-kirakni . . .

Kevés a két mozdony

— A rakodással kapcsolatban vannak kellemetlen tapasztalataink is — veszi át a szót az állomásfőnök-helyettes. — Egyrészt az ideérkező kocsik aljában mindig marad valamilyen árumaradék, szemét (beton-, fatörmelék, tégla), amit a bánya takarít ki, másrészt Záhonyban az ukrajnai szenet gőzzel rakják át. *Így az még vizesebb lesz, még jobban összefagy, itt meg a bányászok csákánnyal, légkalapáccsal fejtik ki a kocsiból. Azt mondják, nehezebb munka, mint a frontban dolgozni a bányában.*

— Jó szerencsét! — lép be *Georgi János*, aki mint az expedíció vezetője, a vasúttal tartja a kapcsolatot. Hallotta az utolsó szavakat, ezért hozzáfűzi:

— A magnetit még komiszabb. Az már plusz 8 fok alatt is összedermed — majd, mint a bánya képviselőjéhez illik, ha hangot nem is, de témát vált:

— *Az a véleményem, hogy a két gép kevés a pályaudvar rendezéséhez,* így aztán mindig pillanatok alatt kell dönteni, s mindig a brikettgyár leállása lebeg a szemünk előtt.

— December 20-án adták át a brikettgyárban azt a három hosszú tárolóvágányt, ami megkönnyíti, meggyorsítja a bánya kiszolgálását — válaszolja az állomásfőnök-helyettes.

— *Az üres kocsikat csak az utolsó pillanatban kapjuk* — folytatja *Georgi János*. — *Mit gondolsz, mibe kerül nekünk raktározni, majd újra rakodni?*

— Az biztos, hogy ez nektek pluszmunka, de nekünk sem könnyebb — veled . . . — így *Sztolyka István*, s az egész úgy hangzik, mint egy sokszor eljátszott színdarab. Mosolyognak, a hangjukat sem emelik fel, tudják: ez van!

Korlátozott tengelynyomás

— Lehet-e ütemesen termelni, ha a 24 órára rendelt kocsimennyiséget az utolsó 4 órában kapjuk meg, s addig feltorlódik a rakodnivaló? — vágja ki az újabb adut *Georgi*, majd látva, hogy az állomásfőnök-helyettes csak legyint, folytatja:

— A guta üt meg, amikor 10 órája állunk vagonhiány miatt, s látjuk, hogy Oroszlányba három üres szerelvény megy el! Rendben van, ők többet termelnek, de az már nem igazságos, hogy már délben megrakodhatnak, mi meg jó, ha este kezdhetünk hozzá. Hogyan intézi ezt a vasút?

— Lehet, hogy ők igényen felül rendelnek, hogy túlbiztosítsák magukat, s ez itt visszaüt.

— Egyes pályák teherbírása is hátrányos számunkra — magyarázza *Georgi János*. — Mert megkapjuk ugyan az igényelt hordképességű kocsikat, *de mi haszna, ha csak korlátozott tengelynyomással közlekedhet azon a szakaszon, ahol a célállomás van?* Aztán csak gyűlik, gyűlik a fuvarozni való, illetve úgy próbálunk megszabadulni tőle, hogy a teljes terhelésű irányokba küldünk szenet, amazok meg várhatnak! — nagyot fúj, majd a telefonhoz lép:

— Te, Pista, lement már az üres, mit gondolsz?

Amíg beszél, *Csánitz Tibor* odasúgja, itt mindig ez megy, még beszélgetés közben is azon jár az eszük, mi van a rakodóban, hiszen nem ütemterv szerint dolgoznak, hanem óránként változik a felállás. Közben *Sztolyka István* veszi át a kagylót:

— Gyerekek, oldjátok meg! A brikettgyár nem állhat le, inkább a gurítás szüneteljen, és a tartalék vigye el az üres kocsit!

Demeter Kálmán

Telefoninterjúk

Mit vár ön 1989-től?

Az új esztendő mindig zsákbamacska. Találgatjuk, vajon mit hoz a holnap, természetesen sok jót és szépet szeretnénk. Azért egy új év mégsem csupa rejtély. Alakulásáról már lehet több-kevesebb fogalmunk, ha ismerjük elmúlt évünket, éveinket, környezetünket és elsősorban önmagunkat. A lapunk által feltett kérdések is így szólnak: hogyan zárta az 1988-as esztendőt, és mit vár 1989-től?

Onozó György:

Jól működjön a vasút

Kérdésünkre először *Onozó György*, a MÁV vezérigazgatóhelyettese válaszol.

— Az elmúlt év számunkra is tele volt gondokkal, de tudjuk, így volt ez a népgazdaság más területein is. Ezzel együtt, illetve ezek ellenére, és ez a legfontosabb, a vasút ment, működött. *A mennyiségi igényeket mind az áru, mind személyfuvarozásban ki tudtuk elégíteni.* Az igazsághoz azonban az is hozzá tartozik, hogy az igények, különösen az árufuvarozás területén az előző évhez képest csökkenő tendenciát mutattak. Ez természetesen csökkenő bevételt is eredményezett.

1988 legfontosabb eseményei közé tartozott, hogy két villamos motorvonatunk beindult, és már menetrendszerűen közlekedik. Ez azért nagyon fontos, mert a villamos motorvonatok a jövő magyar vasútjának legjelentősebb eszközei közé tartoznak majd. Nemcsak a Bécs—Budapest világkiállításon fognak üzemelni, hanem reméljük, a helyi közlekedésben is mihamarább számottevő forgalmat bonyolítanak le. *Legalább húsz évet késtek ezek a masinák, de ketto legalább már itt van belőlük.*

1988-ban folytatódott a pályák korszerűsítése, persze korántsem olyan mértékben, ahogyan szerettük volna. Az eszközök egy részét nem tudtuk beszerezni. Néhány speciális kocsira mégis sikerült szert tennünk, és így jobban tudjuk szolgálni a fuvaroztatókat.

Korabban sok problémát okozott a vasút vezetésének széthúzása. Úgy tűnik, 1988-ban konszolidalódott a helyzet. Azt hiszem, kellő megértéssel vagyunk egymás iránt. Javult koztunk az egyuttmüködési készség.

A jövőt, vagyis az 1989-es esztendőt illetően továbbra is a legfontosabbnak tartom, hogy működjön, jól működjön a vasut. Természetes, hogy ehhez egy sor dolgon javítani kell, és ezek tobbnyire nem is anyagi, beruházási kérdések. Nagyon fontos például, hogy a korábbinál megbízhatóbb menetrendet készítsünk, mégpedig a társadalom „szondázása" alapján. A vasút, a Volán és a helyi tanácsok eddig is együttműködtek. Most azonban egyre inkább kíváncsiak vagyunk a lakosság véleményére is, amikor a menetrendet készítjük.

1989-ben nagy gondot fordítunk arra, hogy elöregedett személykocsiparkunk külcsínjén javítsunk. Rendszeresen tisztítsuk azokat, és ha kell, átfestjük a kocsik tetejét.

Javítani szeretnénk a szállítási technológián is, mert tudjuk, hogy a jelenlegi állapotok nem megfelelőek. Lassú az áthaladás az egyik határtól a másikig. Tervezzük egy új elegyfeldolgozó rendszer kialakítását is. Ez persze nem megy egyik napról a másikra.

Nagyon fontosnak tartom 1989-ben, hogy javuljanak a vasutasok munkakörülmenyei es emelkedjen jovedelmuk. És ezzel összefuggésben legyen jobb a hangulatuk, vagy — es ez a minimális program —, ne legyen rosszabb, mint tavaly volt. Nem mindegy, hogy mosolygos, vagy mogorva vasutassal erintkezik az a hat-hétszázezer ember, aki velunk naponta találkozik.

Bízom benne, hogy van lehetőség a vasutasok bérének javítására. Úgy gondolom, erre a szabályzók liberalizálása is lehetőséget teremt, de az érdekegyeztető tanácsban is van mód e téren eredményeket elérni.

1989-ben továbbra is fő feladatunk, hogy kiszolgáljuk a népgazdaság személy- és áruszállítási igényeit. Sokkal nagyobb figyelmet kell fordítanunk a járművek fenntartására, karbantartására. Személy szerint nagyon fogok örülni annak, ha sikerül újabb motorvonatokat beszereznünk. Mindenesetre várjuk tíz darab jugoszláv gyártmányú kocsi érkezését. Ezek már közlekedhetnek az európai hálózaton, hiszen alkalmasak a kétszáz kilométeres sebesség elérésére is.

Sokan megkérdezték tőlem mostanában, az új minisztérium létrejötte mennyiben fogja befolyásolni a munkánkat. *Én azt hiszem, az új minisztérium hosszabb távú stratégiára épít majd.* A mindennapi munkába a korábbinál is kevesebbet szól bele. Gondolom még szabadabb kezet és mozgási lehetőséget kapnak a vállalatok.

Ha azt kérdezi, hogy én személy szerint mit várok az 1989-es esztendőtől, arra röviden azt tudom mondani, hogy 1989 végére se legyen roszabb az egészségi állapotom, mint most.

Barsi Tomaj:

Nemzeti összefogást

Barsi Tomaj, az MSZMP VI. kerületi bizottságának első titkára, először az elmúlt év legfontosabb eseményeiről beszél.

— Én az elmúlt évet a viták évének nevezem. Mind a pártéletben, mind a társadalom széles rétegeiben eddig nem tapasztalt vitakészség lángolt fel.

A pártban a viták már az év eleje óta tartottak. Kezdődtek a tagsági könyvek cseréje körül kialakult polémiákkal, majd rögtön ezután elkezdődtek a párt megújulásával kapcsolatos véleményütközések. Azután a pártértekezlet lezárása után jöttek az újabb viták arról, hogy milyen taktikával kell megvalósítanunk stratégiánkat. Ezen azóta is vitatkozunk, és a vita legalább a pártkongresszusig el fog tartani.

1988 a magyar politikai intézményrendszer válságának, de ugyanakkor a megújulásának is éve volt. Bebizonyosodott, hogy a korábbi intézményrendszerek már nem felelnek meg a mai követelményeknek.

1988. első fele az átalakítások jegyében telt el. Ekkor kellett megbontani a meglévő intézményeket. Minden megrázkódott, minden bizonytalanná vált. 1989 az átalakítások nagyobbik hányadát is meghozza majd.

Ami gazdasági életünket illeti, nagyon kevés eredménnyel dicsekedhetünk. Egyebek között nem tudtuk elindítani a gazdaság szerkezetének átalakítását. Óriási feszultséget okoz a költségvetési hiány. Ez a társadalomban is érezteti hatását. Nőnek a foglalkoztatási gondok, az emberek jelentős részének nincs perspektívája.

1989-ben tovább kell folytatni és erősíteni a nemzeti megegyezést. Egyutt kell választanunk a ma, a holnap és a holnapután kozott. Nem engedhetjük meg, hogy a társadalom egyes rétegei még kétségbeesettebb helyzetbe kerüljenek. Működnie kell a szociális védőhálónak, és ezt csak nemzeti összefogással lehet elérni. Eddig elért eredményeink nem értéktelenedhetnek el azzal, hogy a lakosság szociális életkörülményei romlanak, még kiszolgáltatottabb helyzetbe kerülnek.

A VI. kerületben élő, dolgozó párttagok munkája, és eredményeik a fővárosi listán azt hiszem egészen jó helyezést kapnak. Persze ez nagyon sok munka eredménye, és azt sem szabad figyelmen kívul hagyni, hogy a kerületben működő vállalatok gazdaságilag stabilan állnak. *Így például a vasút is, ami a rendkívüli korulmények ellenére felveszi és állja a harcot a gazdasági élet minden nehézségével.*

Kósáné dr. Kovács Magda:

Hatékonyabb érdekképviseletet

A SZOT agitációs-, propaganda és kulturális ügyekért felelős titkárát, *Kósáné dr. Kovács Magdát* az országgyűlés utolsó napján sikerült a telefonhoz kérni.

— Ez az év a szakszervezeti mozgalom történetében a fordulat éve volt — kezdte a SZOT titkára. — A mozgalom egészének gyökeres, minőségi átalakulása indult meg. Természetesen ez a folyamat nem most kezdődött, de 1988-ban váltak markánsabbá, kitapinthatóbbá az irányvonalak.

Az országos tanácskozás önmagában még nem hozott gyökeres változást, mindenesetre megteremtette annak feltételeit. Ekkor vált lehetővé egy újfajta struktúra létrejötte.

Az országos tanácskozást csak a gyökeres fordulat feltételének tartom. Ebből is következik, hogy a következő évtől én azt várom, hogy megvalósuljon mindaz, aminek a lehetőségét az országos tanácskozás megteremtette.

Ahhoz, hogy a szakszervezeti mozgalom olyan legyen, amilyennek a tagság akarja, egy megújuló politikai intézményrendszerben változást gerjesztő szervezetnek kell lennie. Az új szakszervezeti mozgalomnak alulról kell épülnie.

Egészen biztos, hogy számtalan új tisztségviselő fog születni a szakszervezeti vezetés különféle szintjein. A szakszervezetnek a jövőben nem a hatalom akaratát kell a dolgozókhoz közvetítenie, hanem a tagság akaratát képviselve kell közvetíteni a döntéshozókhoz.

Tisztában vagyok azzal, hogy a szakszervezeti mozgalom minden eddiginél nehezebb feltételek között fog dolgozni. A mozgalom munkájának minősítését alapvetően az dönti el, képes lesz-e hatékonyabb érdekképviseletet produkálni, vagy nem. A tagság konkrétumokon fogja lemérni a munkankat. Kapnak e tőlunk, általunk valamit, vagy nem.

1989-ben az erdekérvényesítés feltételei semmivel sem lesznek könnyebbek, mint korábban, sőt feltehetően rosszabbak lesznek. Így tehát a nagy fordulatot a szakszervezeti mozgalomnak minden eddiginél nehezebb feltételek között kell végrehajtania.

Hogy én személy szerint mit várok 1989-től? Erőt, hogy tudjam folytatni a munkámat, és azt hogy nagyobbik lányom, aki most szerzett pedagógus diplomát, találja meg az örömét az életben, a munkájában.

(P. K.)

Kimagasló teljesítmény, rossz munkakörülmények

Sem öltöző, sem fürdő nincs a nőknek

Két terület határához igyekszem: a távolban Újpest legendás hírű és felrobbanthatatlan víztornya magaslik, a közelben azonban még Rákospalota házai sorakoznak az út mentén. Sorompó választja itt el a két városrészt és vasúti sínek. Ám olyan határ itt a vasút, amilyen határ egy folyó: *elválaszt, de össze is köt.* S miközben várom, hogy elrobogjon orrom előtt egy vonat s én átléphessek Újpest macskaköveire, eszembe jut apám, aki fiatal korában (jó negyven-ötven évvel ezelőtt) minden hajnalban ugyanúgy álldogálhatott egy-két percet a sorompó előtt. Kilométereket gyalogolt ide, hogy vonatra ülhessen és munkahelyére, Budapestre utazhasson. Mert akkor — mesélte — a két háború között a vasút volt az egyetlen „tömegközlekedési eszköz" Palotáról Pestre.

Naponta 22 ezren

Azóta... nos azóta mi minden megváltozott! Nem csak Rákospalota avánzsált faluból fővárosi kerületté Újpesttel egyetemben, nemcsak tucatnyi villamos- és autóbuszjárat lépett konkurenciába a MÁV-val, hanem már a metró is a közelbe fúrta alagútját, s csak idő kérdése, hogy a munkahelyükre igyekvők föld alatt is utazhassanak. Ami azonban nem változott: a *Rákospalota—Újpest vasútállomás épülete.*

A műemlék jelleget kiérdemlő építmény körül óriási a nyüzsgés, de hisz nem is csoda, amikor *egyetlen nap leforgása alatt húsz-huszonkétezernyi ember száll le és fel a személyszállító vonatokra. Szob és Vác, Veresegyház és Vácrátót térségéből özönlik ide a nép, nagyrészt a környező üzemek és vállalatok bejáró munkásaiként, s özönlik vissza a műszakvégektől függően a nap különböző szakaiban.*

Éppen Veresegyház felől futott be egy szerelvény, amikor belépek a forgalmi irodába. Az állomásfőnök és helyettese a tágasnak semmiképpen sem nevezhető helyiségben egy asztal fölé hajolva a forgalmi szolgálattevővel tanakodik; iratokat lapoznak, kívülálló számára érthetetlen szakkifejezéseket mondanak, miközben két másodpercenként nyílik az ajtó s egyenruhás vagy munkásruhás dolgozók lépnek be eligazítást vagy utasítást kérve.

— *Meglehetősen mozgalmas ennek az állomásnak az élete* — mondja az állomásfőnök, *Molnár József*, amikor már az irodájában vagyunk. Jól szabott, sötétkék télikabátját gondosan vállfára helyezi és beakasztja a szekrénybe.

— *Igen nagy az áru- és személyforgalmunk, főleg ilyenkor, év végén.*

— A vállalatok miatt?

— No meg a déligyümölcs miatt. Többek között ugyanis — fűzi hozzá magyarázólag — a DÉLKER vállalatnak is hozzánk fut be az iparvágánya és november közepétől februárig megállás nélkül érkezik ide a sok gyümölcsrakomány. Természetesen a DÉLKER-en kívül még mások is a „kuncsaftjaink". Itt települt meg az Északpesti raktározási központ és a Növényolajgyártól a Compack Kereskedelmi és Csomagoló Vállalatig több cég áruja fut be ide. *Egy átlagos hónapban tizenkétezer tonna az áruforgalmunk, most decemberben tizennégyezret teljesítünk. Hozzáteszem: erőnkön felül.*

Váltót kezelt az állomásfőnök

— Kevesen vannak hozzá?

— Valóban, létszámhiánnyal is küszködünk — kapcsolódik be a beszélgetésbe *Rátóti József*, forgalmi állomásfőnök-helyettes.

— Száztizennégy dolgozónk lehetne s mindössze hetvenen ha vagyunk. Hiány van forgalmi szolgálattevőből és kocsirendezőből egyaránt. Sajnos az év első fele bizonyult kritikusnak, a jelenleginél is kritikusabbnak: akkoriban nagyon sokan elmentek tőlünk. Azóta jó néhány fiatal dolgozóval gyarapodtunk, de így is mintegy negyven ember hiányzik.

A fluktuáció okai közt mindketten a személyi jövedelemadó bevezetésének első tapasztalásait említik, de akik távoztak, mondják, s más vállalatnál vélték boldogulásukat elképzelni, azokban nem vasutas szív dobogott. Akik pedig maradtak, tulajdonképpen a heti pihenőnapok kiadása nélkül kénytelenek helytállni, igaz, 10-11 ezer forintot vihetnek tisztán haza.

— Volt olyan időszak, amikor a váltókezelői munkakörben a minimális létszám sem jött össze — mondja *Molnár József.* — Két őrhelyünk van, s ide legkevesebb hat ember szükségeltetik. Öt volt csak. Mit tehettünk egyebet: magam álltam be, hatodiknak. Persze nem csak a létszámhiány a gondunk. Ha már panaszkodni lehet: az állomás technikai felszereltsége sem optimális. Az elegycseréhez, tehát az érkező küldemények szétosztásához, beállításához, a kocsik mozgatásához két tolatómozdonyunk volt. *Azért csak volt, mert jelenleg a vontatási főnökség egyet „elvont" tőlünk, így egyetlen mozdonnyal vagyunk kénytelenek megoldani a nem is kicsiny feladatainkat.* A vállalatokat úgynevezett grafikonos kiszolgálási rendben kell kielégíteni, egyetlen tolatómozdonnyal azonban lelassul az elegymozgás, meghosszabbodik a kocsitartózkodási idő és nő a kocsiálláspénz összege a vállalatoknál, a vasutak között pedig a kocsibér. S ez utóbbi, főként nyugati partnerek esetében kemény valutáris veszteség.

A gond nem lesz gond, ha a „kölcsönmozdonyt" visszakapja az állomás, erre egyelőre azonban csak ígéret van.

S ígéret arra is, meséli a főnök és a helyettese, miközben rövid sétautakon bemutatják birodalmukat, hogy felújítják, bővítik és korszerűsítik a történelem különböző korszakait megélt épületet. Amire mellesleg erősen rá is szorul. Mert bár kívülről tetszetősek a falak, belül sok helyütt avitt. *„Szociális ellátottságunk szerény"* — mondják, bár a szerény szót nyugodtan elégtelenre is javíthatnánk. *Női öltöző és fürdő egyáltalán nincs. A férfiak szerencsésebbek: van egy tartózkodóhelyiségük, ahol egy zuhanyozó is elfért, s itt öltözködhetnek, de csak a kocsirendezők.* Ezenkívül semmi egyéb.

Reményt keltett a metróépítés

Ami pedig az állomás méreteit illeti, nos nem a huszadik század végére tervezték. Nagy reményt keltett a metróépítés, s komoly tervek születtek a bővítésre, erről azonban biztos információ nincs. Ha a metró végállomása Káposztásmegyeren lesz, a Rákospalota—Újpest állomás is felvirágzik. Sajnos a metróvonal alighanem az Újpesti Áruház előtt megreked.

Valamicske csinosításra azonban futotta a pénzből: a belső terek festésére, részleges felújítására. A forgalmi irodában még zavartalanul dolgozhatott ottjártamkor a Siemens—Haske típusú biztosítóberendezés előtt *Gőcze Györgyné* és *Soós Irén* szolgálattevő, de a pénztárosok helyiségében, valamint az utasteremben már a festőké, mázolóké volt a terep, s az árupénztár különálló épületében is egyetlen helyiségbe szorult az adminisztratív munka: zsebkendőnyi szobában szorgoskodott *Horváth Istvánné* raktáros és *Márki Sándor* KTG-s tiszt a sok fuvaroztató ügyfél jelenlétében.

Külsejére, méretére egy alföldi kisváros pályaudvarához hasonlít ez az állomás, forgalma azonban kétszer-háromszor akkora.

Ha az időszaki vonatokat is beleszámítjuk, 126 vonat fut be naponta a nyolc vágányra, s megannyi teherszerelvény, már-már kiszámíthatatlanul gördül az elegyrendezésre szolgáló másik nyolc vágányra. Méltán megérdemelné hát az a hetvenegynéhány vasutas (aki 114 helyett állja itt a sarat) a jobb munkakörülményeket.

Tamási István

Sikeres évet zárt a Miskolci Járműjavító

A Miskolci Járműjavító Üzemben a két ünnep között nem dolgoztak a munkások. Évi tervüket teljesítették, és az öt napot előre ledolgozták. Tapasztalatból tudják, hogy ez így gazdaságos.

Pásztor László üzemgazdasági osztályvezető az idei tervekről kevesebbet, az 1988-as évben végzettekről annál többet tudott mondani. Nem volt könnyű év. Nehezen indult, mert a karbantartó iparág szinte minden területen bizonytalanul kezdi az évet. *Hiányoznak a megrendelések, nincs elegendő anyag az első hónapokban.*

Itt a teherkocsik javítása az alapfeladat, s ez tavaly annyi munkát adott, hogy meghaladta a létszámkapacitást. Igaz, a járműjavítóban nőtt a létszám — és ez hosszú munka eredménye —, de a szakmunkások pótlása még várat magára. *Az új, nemrég átadott oktatási épületben most 150 fiatal ismerkedik a szakmával. Oktatóik kiváló szakemberek, s a műhelyek felszereltségére sem lehet panasz.*

A járműjavítóban a tehervagonok javításán kívül bérmunkát is végeztek olyan üzemek számára, amelyek speciális kocsikat használnak. Ilyen volt például az Ózdi Kohászati Művek rendelése, de javították a vasút vonali berendezéseit is.

Ami az üzem műszaki fejlesztését illeti, az a kötött és visszafogott beruházások miatt nem volt megfelelő. Csak a saját költségkeretből — elsősorban a lízingtevékenység bevételeiből — sikerült kigazdálkodni a pénzt némi belső beruházásra. Így már működik a kerékeszterga, felújították a CNC-gépeket és a hegesztőberendezéseket, valamint üzembe helyezték a lángvágó automatát. Érdemes megemlíteni, hogy a víztisztító berendezés is üzemel, azonban elmaradt a kocsijavításban nélkülözhetetlen kisgépek beszerzése. Sajnos nagyobb összegekre lenne szükség, hogy beállításukkal csökkenteni lehessen a nehéz fizikai munkát.

Zelman Ferenc

Évente félmillió tonna áru

Kaptam az utasítást

Percenként veszi magához a „palacsintasütőt" *Tomek Kálmánné*, a váci vasútállomás külsős szolgálattevője, s indul a peronra, vagy a sínpárok mellé. Jönnek-mennek, megállnak, indulnak a szerelvények a kilenc vonatfogadó vágány valamelyikén, olykor 3-4 acélszalagpár is foglalt: Balassagyarmatról, Gödről érkeznek a személy- és tehervonatok, hogy percek múltán tovagördüljenek Budapest, vagy Szob felé.

Tizenkét-huszonnégyes fordában dolgozik az asszonyka, csakúgy, mint *Gelány András* belső szolgálattevő, aki viszont el sem tud mozdulni az utasítást adó telefon, vagy a Dominó melléről — most, jóval dél múltán érintetlenül szikkad a férfi reggelije az apró munkaszoba apró asztalán.

Megint érkezik egy személyvonat

Megint érkezik egy személyvonat, *Tomek Kálmánné* indul a 4-es vágány mellé. Ott, a veszélyes szakaszon tolonganak az utazni akarók, szabálytalanul, jaj, csak nehogy megcsússzon valaki a jégbe dermedt köveken! Baj nem történt, indul a szerelvény tovább. Óvatosan tér meg a fiatalasszony, meséli, mi esett meg vele tavaly télen.

— *Kaptam az utasítást, fogom a tárcsát, indulok a 6-os vágányhoz. Lógott valami a levegőben, azután hirtelen leszakadt az ég: ónos eső zúdult az állomás területére. Ha hiszi, ha nem, úgy kellett kiáltanom a férfi kollégáknak, segítsenek vissza az állomásra, mert egyedül képtelen voltam akár egyetlen lépést is tenni a síkos köveken . . .*

Most ugyan nem esik ónos csapadék, csak hideg van. Szikrázó fényben fürdik a kilenc sínpár, hósapkás vagonok érkeznek észak felől.

— Most vasutasnak való időnk van — mondja *Gelány András*. — A mi legnagyobb ellenségünk a hó és a köd. Olyankor késnek a vonatok, gondot jelent a rendezés is, képzelje csak el, van olyan műszak, amikor két szerelvény 150-160 kocsiját kell megmozgatni! Mindegyiket külön-külön: ezt a Dunai Cement- és Mészművekbe, amazt Szokolyára kell irányítani, megint másikat a Forte iparvágányára csatlakoztatni.

Mindezt persze nem egyszerre sorolja, szavait minduntalan megszakítja, mondandóját kettészeli a telefoncsörgés.

— Értettem . . . Igen . . . rendben . . . — veszi az utasítást s máris beszól a mikrofonba: — *Budapest felől gyorsvonat érkezik a hármas vágányra, a vágány mellett kérjük, vigyázzanak!*

Olyan kemény ritmust diktál *Gelány András* munkája, hogy a civil krónikás kissé kényelmetlenül érzi magát, hát elköszön. Ha szerencsém van, irodájában találom *Nagy Lajos* állomásfőnököt, bár mint Erzsike, a kedves titkárnő mondja, ez nem szerencse kérdése. Egyszerűen annyi a vezető főfelügyelő teendője, hogy jószerivel köszönni jár be irodájába. *Most, ezekben a téli napokban pedig általában a területen van, azaz a hatalmas pályaudvar valamelyik részén tartózkodik. Utasít, intéz, rendelkezik, meg amit szokott tenni egy főfelügyelő állomásfőnök, aki éppen tizenkét esztendeje irányítja a váci vasútállomás 170 dolgozója munkáját.*

Minden percben összpontosítani

Jól sejtettem, most éppen nincs az irodájában, de szusszanásnyi idő múltán már jön is *Nagy Lajos*. Leül s a szokásosnál többször veszi a levegőt. Sietett. Most, ezekben a napokban-hetekben mindenkinek sürgős a teendője, lett légyen az főnök, vagy beosztott.

— *Téli csúcs van, szállításban, értekezletben egyaránt* — mondja *Nagy Lajos*. Megtörli homlokát s folytatja: — *Inkább talán őszi—téli, megnövekedett forgalomról, megszaporodott teendőkről beszélhetünk s ez nem hagy alább tavaszig.* A mezőgazdasági termékek betakarításával indul a hajrá még szeptemberben, s folytatódik a malomipari termékek s a téli tüzelőanyagok szállításával, és akkor még nem szóltam arról, Vác iparváros, megannyi iparvágánnyal, termékkel, nyersanyaggal.

— Évente mennyi kocsit dolgoznak fel ezen az állomáson?

— *Ötven-hatvanezret. Két tartalékmozdony végzi éjjel-nappal a siktolatást. Esztendőnként 450-500 ezer tonna árut szállítunk s ugyanennyit fogadunk.* Legnagyobb problémánk, hogy az érkező áruk nyitott kocsiban vannak, ugyanakkor az innen küldött terméket zárt vagonokba kell raknunk, emiatt sok időnk és erőnk vész kárba.

— Az áruk fogadásában, feladásában, egyáltalán a szállításban mennyi ember vesz részt Vác városa pályaudvarán?

— Száztíz dolgozónk van, akik sokszor emberfeletti munkát vállalnak, különösen ilyenkor, téli műszakokban. Mindegyik derekas munkát vállal, legyen az reszortvezető, forgalmi szolgálattevő, kocsirendező, vagy váltókezelő. A két jelző között ezerötszáz méter a távolság — ekkora területen dolgoznak a váci vasutasok. Huszonnégy óra alatt 160 szerelvény áll meg, illetve halad át ezen az állomáson.

— Győzik erővel?

— *A dolgozók túlmunkát vállalnak, de még így is komoly gondjaink vannak a létszámhiány miatt, legalább 30 embert fel tudnék venni tolatásvezetőnek, vonatmenesztőnek, kocsirendezőnek, de hát nemigen van jelentkező.* Kemény ez a szolgálat, minden percben összpontosítani kell, s emellett nem fizetjük túl az embereket . . .

Itt nem lehet kikapcsolódni

Nagy Lajost szólítja az újabb kötelesség, én meg a 2-es torony irányába veszem az utam. Nem éppen veszélymentes ez a cselekedet, hiszen jó néhány sínpáron át kell caplatni, amíg egyenesbe veszem az egyik sínpár melletti, kitaposott gyalogösvényt. Szerelvények suhannak mellettem, szelük belekap a kabátomba — de hát mit mondjon az, aki naponta megteszi ezt a három-négyszáz méternyi utat? *Mint Saár Tibor és Pupova Attila, a torony mai gazdái. Itt vannak az olajszagú magaslaton, számtalan váltókar, berendezés mellett.* Szól a telefon, Tibor ugrik az egyik karhoz, rajta a szám: 24. Ez a váltó éppen itt van, a torony lábánál, látom, a férfi mozdulatára mint csúszik arrébb a sínpárcsonk.

Itt még egy perc sem telik el munka nélkül — mélázni, ábrándozni nem lehet, ezt a helyet nem költőknek találták ki, inkább olyan szívós embernek, mint *Saár Tibor* vezető váltókezelő.

— Balassagyarmatról ingázok mindennap — mondja s közben két keze boszorkányos gyorsasággal húzza-vonja a váltókarokat. — Tizenkét-huszonnégyes fordában dolgozom én is, az ingázással napi négy órám vész el, de vállalom, mert szeretem ezt a munkát. Változatos és felelősségteljes. Itt nem lehet tévedni, mert akkor . . . de ne is beszéljünk arról, amit még kimondani is szörnyű.

Kinéz az ablakon, az eget lesi.

— *Most jó az idő, ezt szeretik a váltókezelők, meg a váltótisztítók. Hanem amikor leesik a hó, bizony, nekünk is le kell rohanni a sínek közé, kitisztítani a váltókat, mert különben ezekkel a váltókarokkal semmire sem mennénk.*

Megszámolom, negyven kar van itt, negyven váltó fölött rendelkezik *Saár Tibor* és társa. *Pupova Attila* fiatal férfi, nemrég szerelt le a seregből s ide, a vasúthoz jött dolgozni. Festő-mázoló a szakmája, mégis vállalta ezt a munkát. Miért?

— Mert izgalmas, érdekes — mondja —, s ez a műszakbeosztás is kedvező, sok szabad időm van. Szeretek olvasni, zenélek, udvarolgatok.

— Itt nemigen lehet kikapcsolódni, lányokra gondolni — vetem közbe.

— Hát, azt valóban nem lehet — mondja s ugrik ő is, mert egyszerre két szerelvény érkezik az állomásra. Egyik észak felől, a másik Pest irányából.

Dolgoznak a fiúk, telik a napló, kattog az automata, csikorognak a váltókarok. Nagy a tempó, de hát bírják ők, ezt vállalták, ezt csinálják. Januártól januárig, műszakonként tizenkét órán keresztül, megállás nélkül . . .

Besze Imre

Tisztelt Szerkesztőség!

A MÁV rugalmasabb lehetne

Az alábbi levelet egy tanuló küldte szerkesztőségünknek. Közérdekű mondanivalója miatt kisebb stiláris kiigazítással adjuk most közre, hátha az illetékesek is megvalósíthatónak tartják levélírónk javaslatait:

„A MÁV-nál a munkaerőhiány nagy gond, de ezen a vasút nemigen tud (vagy akar) segíteni. A leendő munkaerőt már a gimnáziumokban, szakmunkásképzőkben kellene keresni.

Én negyedik osztályos gimnazista vagyok, és mozdonyvezető szeretnék lenni. Jól tanulok, tehát nyugodtan mehetnék felsőfokú intézménybe is. *A vasúttal azonban szerződést kötni csak az érettségi után lehet, ha megfelelek a vasútorvosi, pszichológiai vizsgálatokon. Nem biztos tehát, hogy el tudnék helyezkedni a MÁV-nál. S amikor ez kiderül, már késő, elszalasztottam egy évet.*

A nyáron több vasúti hirdetésben megadott címen érdeklődtem, de mindenütt azt tanácsolták, hogy jelentkezzem a negyedik osztály elvégzése után. Kérdezem én, hogy ki vállalja szívesen a bizonytalant? A józan ész azt diktálja — és mások is tanácsolják —, hogy tanuljak tovább.

A vasút rugalmasabb és életrevalóbb lehetne egy kicsit! A szükséges vizsgálatok után már harmadikos gimnazistákkal is szerződést köthetnének úgy, mint például a néphadsereg. A tanulás idejére kedvezményeket is lehetne adni. A szakmunkásképzőkben a tanulókkal a vállalatok már az első osztályban leszerződnek. A vasút miért nem követi ezt a példát? Legalább megpróbálhatná! Hátha több haszna lenne, mint a hirdetéseknek.

Ceglédi Sándor
IV. B oszt. tanuló
Karikás Frigyes Gimnázium
Fonyód"

Kiskundorozsmai akció

Gyűjtés az örményországi tragédia károsultjainak

Az örményországi földrengés helyszínére folyamatosan érkeznek a segélyszállítmányok. A tragédia milliók szolidaritását ébresztette fel, az adakozás, az együttérzés példátlan, mint ahogy — sajnos — a károk is.

A rászorultakat hazánk is segíti, s külön öröm számunkra, hogy közöttük vasutasok is vannak.

A kiskundorozsmai állomás szakszervezeti tagsága december 13-án felhívással fordult dolgozóihoz, hogy az örményországi tragédia károsultjain segítsenek. A felhívás nyomán az állomás szakszervezeti tagjai összesen 3000 forintot gyűjtöttek és utaltak át a megfelelő számlára (MNB 325-90171-8147).

A kiskundorozsmai vasutasok úgy vélik, akciójuk visszhangra talál, más szolgálati helyek is szerveznek hasonló gyűjtéseket.

A legszebb diákévek

A kőszegi MÁV Nevelőotthon fennállásának 75. évfordulóját ünnepeltük néhány hete. Testvéreimmel együtt 1950-től 53-ig az intézet növendékei voltunk, így részesei lehettünk az egész napos szép ünnepségnek.

A korunkbeliek tudják, milyen nehéz idők jártak, nekünk mégis mindenünk megvolt. *A nevelőotthont éreztük igazi otthonunknak, azok voltak a legszebb diákévek. Mindmáig a legnagyobb hálával gondolunk vissza nevelőinkre.*

Bejártuk az azóta korszerűen átalakított épületet, a hatalmas, változatlanul gondozott gyönyörű parkot. Bár nekünk akkor az volt a „csúcs", azért örömmel állapítottuk meg; ma sokkal jobb körülmények között élnek a gyerekek.

És alig ismertünk Kőszegre. Mi, alföldi gyerekek akkor is elragadónak tartottuk, de most nem győztük kapkodni fejünket ide-oda. Igazi várossá lett. Azok a felújított szép épületek, műemlékek, a vár és a városka varázsos hangulata.

Köszönjük a nevelőotthon dolgozóinak, hogy részesei lehettünk egy boldog napnak.

Bertalan Sándorné
Szolnok

Koszos, hideg vonatok

Kedves ismerőstől, lapunk régóta megbecsült tudósítójától kapott levelet szerkesztőségünk.

Az egykori állomásfőnök, a vácrátóti *Pintér Lajos* bácsi levelének azonban csak addig örültünk, ameddig fel nem bontottuk. Tartalma ugyanis lehangoló. Néhány részlet:

„*A budapest—veresegyháza—váci vonalon utazók naponta tapasztalják, hogy a vonat késik, nincs fűtés, az ülések piszkosak, az ablakok nemkülönben.* Szomorúan láttam én is (mivel gyakran utazom ezen a vonalon), hogy például: a takarítószemélyzet végigrohan a szerelvényen, ímmel-ámmal dolgozik valamicskét, viszont az üres üvegek összeszedése mindennél előbbre való. Az utasok egy tekintélyes része, megfigyelve a laza munkafegyelmet, jegy nélkül utazik. Fővizsgáló csak elvétve van. Számomra az is érthetetlen, hogy a vonal több állomásán megszűnt a jegykiadás. A »bliccelők« ezt a tényt is kihasználják."

A panaszok sora még folytatódott, végezetül így zárult tudósítónk levele:

„*Ismerem a vasút gondjait, de meggyőződésem, hogy lelkiismeretes munkával még a kedvezőtlen körülmények között is el lehet látni az utasításban foglaltakat.*"

Egyetértünk.

Köszönőlevél

Köszönet a MÁV üzemorvosainak, akik lehetővé tették, hogy a cukorbeteg vasutas nyugdíjasok az elő- és utószezonban Boglárlellén gondozásos üdülésben vehessenek részt, költségmentesen. *Betlehem István*, az üdülő vezetője és minden dolgozója azon van, hogy a gyógyulást elősegítse. A MÁV-kórház orvosai rendszeresen előadásokat tartanak az üdülőben a korszerű táplálkozásról és a cukorbetegek helyes életviteléről. Az előadások mellett jut idő a beszélgetésre is, a rendszeres mozgásra és pihenésre.

Szűcs Ferenc
Hatvan

Zöldért a vasutasokért

Az érdekvédelem sajátos formáját valósította meg december végén és január elején a szombathelyi területi intézőbizottság. Felkarolta, propagálta és szervezte az öt megyében dolgozó, valamint a vasutasszakszervezethez tartozó más szolgálati helyek számára a Zala Megyei Zöldért kezdeményezését.

A vállalat olcsó áron (a szabadpiacinál jóval kedvezőbben!) kínált zöldség- és gyümölcsféléket, illetve néhány más alapvető élelmiszert.

A kedvezményes akció valamennyi vasutast érintette a területen. A MÁV a kisebb tételeket ingyenesen házhoz szállította.

A Zöldért akciója látszólag üzleti vállalkozás, ám a szakszervezet nem tekinti annak. Inkább gesztusnak szánja, ami az egyes emberek pénztárcáján keresztül javítja a vasutasok hangulatát, közérzetét.

(Sz. Jakab)

Szociális gondozás

A VÁBE balatonfüredi üdülőjében a vasutasok szakszervezete szervezésében közel száz idős nyugdíjas vasutas egy hónapos ingyenes szociális gondozásban részesült.

Az orvosi ellátáson túl érdekes, unaloműző programokat is szerveztek az üdülő vezetői. December 5-én pedig felejthetetlen hangulatú Télapó-ünnepély volt.

Az üdülés félidejének leteltével a hagyományoknak megfelelően úgynevezett nyitott fórumot rendeztek, amelyen Birkás Gyula, az üdülő vezetője beszélgetett az üdülők gondjairól, életük mindennapjairól.

Végre sínre tenni

A Ganz Mozdony- és Vagongyár Vállalatnál december 19-én délután került sor a részvénytársaság megalakulására. Az öt pénzintézethez csatlakozott két olyan gyár is, amely ez év január elsejével vált ki a korábbi Ganz-MÁVAG-ból. Így tehát összesen heten — az Állami Fejlesztési Intézet, a Budapest Bank, a Magyar Hitel Bank, az Országos Kereskedelmi Hitel Bank Rt., a Magyar Külkereskedelmi Bank, a Ganz Acélszerkezeti Gyár és a Ganz Gépgyár — szövetkeztek arra, hogy új keretek között, tiszta lappal indulva, rendbe hozzák és jövedelmezővé tegyék a járműgyártást.

A részvényesek régi ganzos szakembert, Weisz Ferencet bízták meg az új cég igazgatói feladataival egyéves időtartammal, ami egyszersmind azt is jelenti, hogy ez idő alatt kell úgy „sínre tenni" a dolgokat, hogy a december 19-én létrehozott Ganz Vasúti Jármű Részvénytársaság bizonyítani tudja létét, megfeleljen a várakozásoknak.

A döntést december 20-án reggel ismertették az illetékesek a vállalat gazdasági és társadalmi aktivistáinak szűkebb köre előtt. Több jogos kérdést is hallattak a meghívottak, a folyamatos és mielőbb eredményt hozó termeléssel, a dolgozók konkrét elhelyezésével, a régi gyár területén végzendő politikai, társadalmi munkával kapcsolatban.

Az élő rendelések sorsának elrendezése sem várathat. S ebben a józan érvelésnek éppúgy szerepe van, mint a hiteles konkrétumoknak ahhoz, hogy a fenti módon megújuló járműgyártás iránt megszilárdulhasson a bizalom. Ezzel kapcsolatban érdemes kiemelni, amit *Weisz Ferenc* hangsúlyozott: „*Ami jó volt a Ganz-MÁVAG-ban, vegyük át, ami rossz volt, mielőbb irtsuk ki. Meg kell követelnünk egyaránt, hogy a lehető legjobb munkák kerüljenek ki innen, s hogy az ezt teljesítőknek tisztességesen tudjunk fizetni.*"

Az új cégér már kirakható, de hogy tartalommal töltsék meg, mielőbb ki kell alakítani a megfelelő szervezeti formát, s a valóban szervezett termelés minden nélkülözhetetlen dologi és emberi feltételét. Amiből, jelzésszerűen bár, de az is következik, hogy igen kemény új esztendőnek néznek elébe a Ganz Vasúti Jármű Részvénytársaság dolgozói.

Dániel Mária

Fogyasztásmérő

A Ladákban fordulatszámmérő segíti a gazdaságos üzemanyag-fogyasztást, a vasúti járműveken fogyasztásmérő műszerrel lehet üzemanyagot megtakarítani. Ha ez párosul a mozdonyvezető akaratával, akkor a megtakarított üzemanyag egy hányadát megkaphatja a vezető jutalom vagy prémium címen.

A szombathelyi vontatási főnökségen szeptember elejétől az M—62—027-es pályaszámú dízelmozdonyt egyedi fogyasztásmérővel szerelték fel. Ezzel a műszerrel minden szolgálatba lépés előtt és végeztével mérni lehet a gépben lévő üzemanyagot, a gázolajat. Meg lehet állapítani, hogy a mozdony vezetője mennyi üzemanyagot fogyasztott. A módszer bevált.

MOZIKALAUZ

Az új év valóságos filmdömpinggel indul a budapesti mozikban! No nem minőségi tekintetben, hanem ami a mennyiséget illeti. Ugyanis a négy premierhéten nem kevesebb, mint huszonegy új (illetve újabb), kereken 10 országból származó produkció kerül a közönség elé.

Bár ez a nézők értékítéletét vagy érdeklődését a legkevésbé sem befolyásolja: a választékbővülés magyarázata az, hogy a MOKÉP mellett ebben a hónapban már a Budapest Film, a Hajdú Film, a Bács Film, s a Magyar Filmklubok Szövetsége is fellépett, mint forgalmazó.

A 21 film közül kereken hat a magyar termés.

A legizgalmasabb *Bokor Péter* rendező dokumentáris portréja: az *Isten akaratából*, amely az utolsó Habsburg király, IV. Károly fiát, Ottót mutatja be. Az exkluzív interjú friss. A forgatócsoport külön e célra utazott ki. A történelemtisztázás hazai folyamatában ez is egy lépés, hiszen eddig csak a negatívumokat ismertük.

Két „rázós" produkciót is alkalmunk lesz megtekinteni. A *Bebukottak* a fiatal *Mész András* rendező fiatalkorú bűnözőkről szóló, Balázs Béla stúdió keretében készült szociografikus munkája eddig tiltott árunak számított.

Ugyancsak dobozban pihent *Jeles András* rendező *Álombrigád* című munkája, amely viszont játékfilm. (Mindkettőt a debreceni Hajdú Film és a Magyar Filmklubok Szövetsége hozza forgalomba).

A csodaszép *Farah Fawcett* — a Charley angyalai tévésorozat egyik hősnője — a főszereplője az *Elszabadult indulatoknak*, amelyet *Robert M. Young* rendezett. Az izgalmas krimiben egy álarcos férfi akar erőszakot elkövetni rajta, de sikerül megmenekülnie, ám...

A Corvin mozi után úgynevezett széles körű alkalmazásba (vagyis egy mozi után többe) kerül az ugyancsak tudományos-fantasztikus *Hegylakó*. Az új sztárral: *Christopher Lamberttel* és a régi csillaggal, *Sean Conneryvel*. Horrorparódia, amelyen jókat lehet nevetni a *Nászéjszaka kísértetekkel*. *Gene Wilder* (a rendező-főszereplő) ezúttal egy gyáva rémfilm-sztárt alakít, akit barátai, hozzátartozói szeretnének leszoktatni félénkségéről, s ezért megrendeznek számára egy „valódi" horrorhelyzetet. A bökkenő azonban az, hogy a lehetőséget egy valódi gyilkos is ki akarja használni.

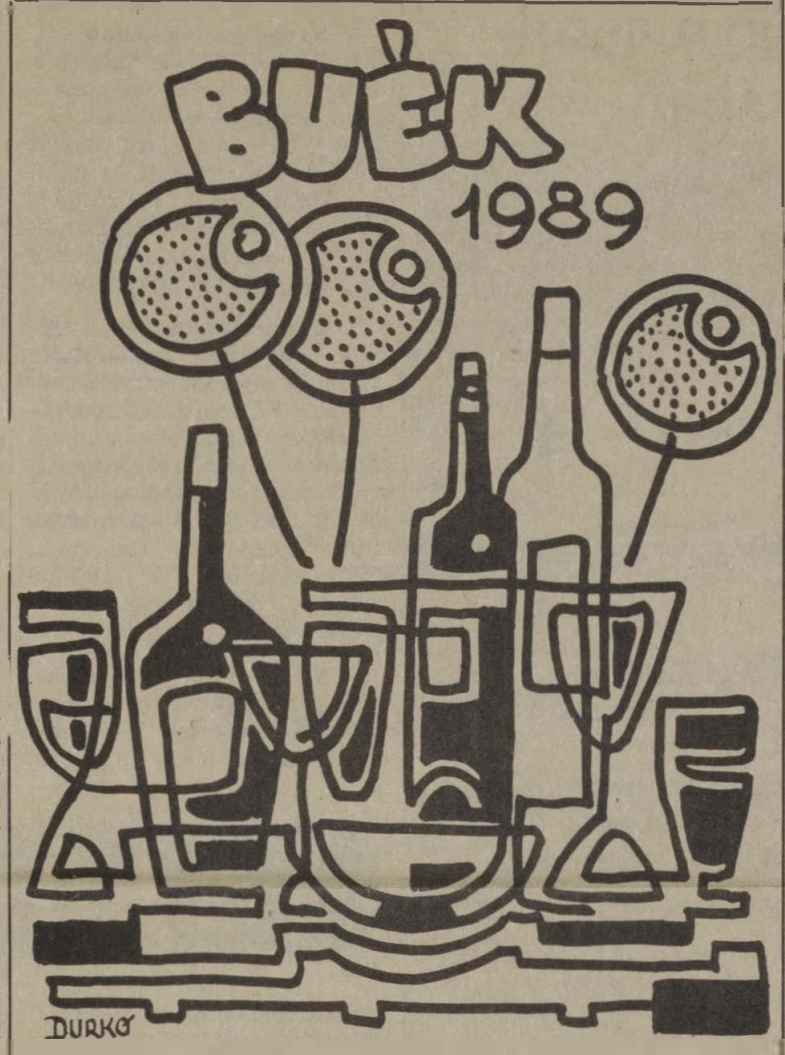
Közismert klasszikus: *Lev Tolsztoj Kreutzer szonáta* című jól ismert regénye (egy nagy szerelem és egy gyilkosság története) elevenedik meg *Oleg Jankovszkijjal — Tarkovszkij* sztárjának főszereplésével a kétrészes szovjet produkcióban.

Az operarajongóknak ajánlhatjuk az olasz—francia közös munkával *Placido Domingóval* (a világhírű spanyol énekessel) a címszerepben *France Zeffirelli* irányításával forgatott *Othellót*.

Vidám bűnügyi história a francia *Négy balkezes Pierre Richard*-dal (a Magas szőkével felemás cipőben) és a 80-as évek francia drámai csillagával, *Gerard Depardieu*-vel az ügyetlen gengszterről, ügyes túszáról és a rabló csinos hugáról.

A kiváló drámai színésznő, *Sissy Spacek* a címszereplője a *Marie* cselekménysorának, amely az amerikai *Roger Donaldson* rendezésében leleplező erejű társadalomrajzot óhajt adni egy bábnak kiszemelt nőről, aki azonban nem hajlandó úgy táncolni, ahogy mások fütyülnek.

Ábel Péter



Durkó Gábor rajza

Tamási István

Az élet célja

Tizenkét esztendeje dolgozott már a házán Gábor Imre, amikor elvált tőle a felesége. Megunta az örökös malterhordást, téglapucolást? Vagy egyszerűen csak reménvét vesztette, s nem hitte már, hogy valaha is befejeződik az építkezés? Nem tudni, mindenesetre Gábor Imre néhány hónap múlva túladott a félkész házon, s vett a város másik végében egy rokkant vályogviskót. Ezt követően elvett feleségül egy újabb nőt, akinek csodálatos tervrajzokat mutogatva lelkesen elmagyarázta, mi nő majd ki a vályogfalak helyén pompázatosan és emeletesen.

A kettes számú feleség esetenként az asztalra könyökölve, csillogó szemmel hallgatta a fantáziadús előadásokat és talán látta is, hol lehet majd felmenni a tetőteraszra, hogyan kéklik majd a kerti medence vize és hogy a nappalit beragyogó délutáni napsugár hány négyzetméter üvegfalon keresztül cirógatja meg őket. Hanem aztán az előadások végén mégis csak megrettent az ifjú asszony és megkérdezte:

— De hát honnan szerzünk mi ennyi pénzt?

— Bízd rám — simogatta meg Gábor Imre az asszony fiús haját, majd a fülébe súgta kedveskedőn:

— A nagy dolgoknak különben sincs közük a pénzhez.

A fiatalasszony kishíján süketlenségnek nevezte ezt a megállapítást, de aztán arra gondolt: hátha mélyértelmű igazságot rejt, olyan mélyet, amihez ő képtelen alábukni, ráhagyta hát inkább: a pénznek a kétszintes villához tényleg semmi köze.

Gábor Imre ezután hozzálátott a tervrajzok megvalósításához. Anyagbeszerző volt egy kereskedelmi vállalatnál, ráadásul talpraesett, üzleti érzékkel többszörösen is megáldott negyven év körüli férfi. Olyan kétértelműen tudott fogalmazni, mint egy erotikus vicclap és úgy értett a megvesztegetéshez, mint egy ötszázas bankjegy. Gyült is az építőanyag a vályogviskó mellett, Gábor Imre pedig hamarosan nekiláthatott, hogy fölépítse az egyszoba-konyhás szükségépületet.

— Ez lesz az első lépés, szívecském — magyarázta a feleségének —, tavasz végétől már ellakhatunk abban is, az a 800 pedig, amit albérletért fizetnénk a bontás után, megmarad nekünk.

— De hát. . . — vett mély lélegzetet az ifjú asszony, ám férje gyöngéden megsimogatta és azt mondta:

— Sok oldallépést kell megtennünk ahhoz, hogy egyenesen célba érjünk.

Nyár elejére fölépült a szükséglakás, ekkor Gábor Imre előhozakodott újabb ötletével.

— Itt, a kert végében fölépítjük a gazdasági épületet. Kamra, fásszín, tyúkól, disznóól.

— És ott lakunk ezentúl?

— Abból lakunk, kis szívem. A malacokból, a hibridcsirkékből. . .

Felesége ekkor sírva fakadt és Gábor Imrének éjszakába nyúló magyarázkodásra volt szüksége, hogy a járulékos beruházások fontosságát bebizonyítsa. De bebizonyította és az ifjú asszony tovább kevergette hétvégeken a maltert, cipelte a cementeszsákokat, adogatta a téglát a növekvő falakra. Őszig tartott a munka, akkor kiderült, hogy a szükséglakást is át kell építeni, mert csak nyári laknak volt jó.

Télen újabb toldalékkal gyarapodott a gazdasági épületsor, de a nyúlházat már nem bírták benépesíteni, mert elfogyott a pénzük. Gábor Imre ekkor hulladékanyagból lakhatóvá varázsolta a fásszínt, áthurcolkodtak ide, a szükséglakást pedig kiadták albérletbe. Ez az ötlet teremtette meg a jövendő villa anyagi alapját, melynek valódi alapját az újabb tavaszon lerakhatták.

— Egyelőre csak kétszobás lesz — mutogatta feleségének a módosított tervrajzot, akinek szemében már semmiféle csillogás nem volt. Fásultan hallgatta férjének lelkes szavait és arra is igent mondott, amire nem kellett volna.

— És persze egyszintes. De jövőre már fölhúzzuk az emeletet.

A kétszobásból egyszobás lett. A fürdőszoba falaiból kimaradt a vezeték, a parkettát kátránypapírral helyettesítették. De az újabb esztendő újabb ötletet adott Gábor Imrének: lebontotta a szükséglakást és fölépítette belőle a garázst. A garázst kiadta bérbe, de mert nem volt kifizetődő, a következő évben lebontotta és az anyagot fölhasználta kazánháznak. Aztán két szobára osztotta az egy szobát, de mert így kicsinek találtatott mind a kettő, kiütötte a konyhai közfalat, minek utána a konyha pótlására átalakította a fürdőszobát.

Felesége ekkoriban már úgy viselkedett, mint egy siketnéma rabszolga: föladta a téglát, ha föl kellett adni és levette, ha le kellett venni. Kiürült tekintettel haladt át a meszesgödrökkel lyuggatott, gerendákkal és téglahalmokkal eltorlaszolt udvaron, s közönyösen végezte a házimunkát tértől, időtől függetlenül.

— Na, mit szólsz hozzá?

Nem szólt semmit, tenyerét bámulta, s arra gondolt, nincs férfi, aki azt kívánná: simogasson vele.

— Arra gondoltam — fejtegette férje —, hogy így, ahogy van, eladjuk a házat, telket, mindent és a Kisrétben kezdünk el építkezni. Már ki is néztem egy telket, jó nagy, igaz, nincs közművesítve, de. . .

Az asszony sikított. Nem tudta, nem is észlelte, hogy sikít, csak valami elemi, kétségbeesett tiltakozást érzett, ami akarata ellenére tört ki belőle, s betölti a szobát, betölti és bezengi; nem tehet róla, de mindjárt megrepedeznek a falak, kiesnek keretükből az ablakok és alázuhog a mennyezet. . .

Gábor Imre az új telken már harmadik feleségével kezdte el az építkezést, aki ekkor még nem is sejtette, hogy az élet célja az építkezés maga.

Tódor János

A kihallgatás

(Részlet a Két évad a Bahamákon című börtönszociográfiából)

A kihallgatás, akárcsak a katonaságnál, a börtönben is különös szertartás. A hangládán a központi ügyeletes egy órával a kihallgatás megkezdése előtt sorakozóra szólítja azokat az elítélteket, akikre fegyelmi vár, s azokat is, akik egyéb kéréssel, többnyire eltávozás reményében kívánnak a parancsnok elé járulni.

Kamionos, az épületfelelős az utolsó simításokat végzi a már amúgy is tükörfényes katonai félcipőjén, s az elektromos zár ciripelésével szinte egy időben a belépők elé siet.

A parancsnok jön elöl, ballonkabátját panyókára vetve, méltóságteljes kimértséggel. Alig egy lépéssel lemaradva követi őt a hetven évét meghazudtolóan hanyag eleganciával öltözött, farmeres, bőrdzsekis *Varázsló*. A pszichológus elmaradhatatlan színfoltja a kihallgatásnak.

Szólítanám az első elítéltet, de csődöt mond a diktafon. *A Főnevelő dühös pillantásokat ereszt meg felém, aztán meg kényszeredetten vigyorog az ujjaival türelmetlenül doboló parancsnokra, s mielőtt még bárki megtörné a kényszerű szünetet, felugrik, föltépi az ajtót és nagyot rikkant.*

Komikus látványt nyújt a langaléta, nyakát ijedten behúzó férfi, amint kézzel-lábbal bizonygatja, amennyiben a parancsnok úr elengedi haza, ne kapjon többé levegőt, ha nem jön időben vissza.

Több kérelmet félredob az elöljáró, mert hiányzik róla a munkáltató vagy éppen a nevelő aláírása.

Az eltávosok szinte percenként követik egymást, s papagájt megszégyenítő módon szajkózzák a betanult szöveget.

De az alezredes is tartja magát saját, jól bevált sablonjaihoz, s többnyire csak ennyit kérdez:

— Ha elengedem, visszajön?

S mivel természetesen igéretben nincs hiány, csak ritkán akad valami kifogásolni való.

Bimbis, a házi is (fogdásokat kiszolgáló házimunkás) harmadszor próbálkozik. Izzad, mintha szaunában lenne.

— De a félkarú rablót meszsziről elkerüli, ugye? — céloz az elöljáró Bimbis balhéjára.

— Isten őrizz, hogy a közelébe menjek — pedálozik a házi belelkesedve.

A parancsnok sokáig forgatja Bimbis iratait, aztán azt kérdezi tőle, hogy hol lakik most a felesége, aki időközben elvált tőle.

— Hát a közös lakásunkban, alezredes úr — feleli az elítélt mit sem sejtve.

— Na, akkor nem tudom elengedni, mert mi lesz, ha egymás torkának ugranak?

— De. . . de parancsnok úr . . . — dadog megsemmisülten Bimbis, s könyörgően pillant felém, hiszen én voltam az, aki támogatta a kérelmét.

A Főnevelőre nézek, hogy próbáljon segíteni, de ő elutasítóan rázza a fejét, s szemével üzeni, hogy meg ne próbáljak hepciáskodni.

Sajnálom Bimbist, mert rendesen dolgozik, s állandóan kislányai fényképét mutogatja, de tehetetlen vagyok. Dührohamot kapna a parancsnok, ha éppen én mernék szót emelni, a díszneVelő, akinek az írnoka két hete szökésben van. Nincs mese, mattot kaptunk, intek Bimbisnek.

Az eltávosok elfogynak lassan, s a fegyelmi laposok kerülnek terítékre.

Húsz év körüli szőke fiút vezet be *Soma* főtörzs. Megbilincselt kezét mint valami tőle idegen tárgyat tartja maga elé. A fogda homályához szokott szemét észrevehetően bántja az ablakon betűző tavaszi napfény. Mákos (az elítéltek nyári viselete) kabátja legfelső gombja hiányzik, nyaka alatt jól olvasható a tetoválás: „*Törvényen kívüli*".

— Hadd halljam, miért tagadta meg a munkát? — kérdezi fakó orrhangján a legfőbb elöljáró.

— Parancsnok úrnak tisztelettel jelentem, én nem tagadtam meg . . .

— Neeeem . . . — förmed rá az indulatot mímelve —, *akkor talán a törzsőrmester úr, aki magának ezt a lapot kiállította, hazudik?!*

Az elítélt remeg az izgalomtól. Szólna is meg nem is.

A parancsnok már akár el is helyezhetné a megsemmisítő jobbegyenest, de még játszik a rabbal, akár a macska az egérrel.

— Szóval akkor, hogy volt? Meséljen . . . — mondja leereszkedő hangsúllyal, bizalmat ébresztve az elítéltben.

— Az úgy volt, jelentem, hogy az egyik beállító lakatos rám szólt, hogy nem számolja el a napomat, ha még egyszer slozira megyek. Összeszólalkoztunk, mert szerintem neki nincs joga megszabni, hogy ki hányszor menjen vécére . . . Erre a beállító szólt a törzs úrnak, én pedig megmondtam nekik, hogy a semmire nem robizok. Mire a törzs úr félreállított és kihívta az őrséget.

— Aztán . . . — szív egyet cigarettájából az alezredes —, *. . . más nem volt? Mást nem mondott?*

A megbilincselt lehajtja fejét, s ha az előbb még felcsillant benne a remény, hogy megúszsza, immár végérvényesen föladja.

— Azt nem mondta véletlenül, hogy a törzsőrmester írjon hozzá egy magyar nótát is?

A „Törvényen kívüli" egy pillanatra fölveti tekintetét, arcából kifut a vér. Megadóan bólint.

— Húsz nap — rendelkezik a Bahamák főnöke, s visszaadja nekem a fegyelmi lapot, hogy a büntetést (20 nap magánzárka) és a fegyelmi vétséget (munkamegtagadás) rávezethessem.

Lakatot, a TÖK-üzembe telepített vamzert hozza most a főfelügyelő, akit két napja brigádvezetőjével együtt különítettek el, vagyis zártak ideiglenesen a fogdába.

Kíváncsian figyelem a fejleményeket, hiszen a börtönben szájról szájra száll a hír, hogy a smúzos Lakatot csak falból kapták le, saját biztonsága miatt, mert néhányan beígérték neki, hogy spicliskedéseiért fölnyomják a rácsra. Smúzosnak, mint általában, most is szájmenése van. Pökhendi viselkedése, bizalmaskodó vigyorgása elképeszt, s megerősíti bennem a szóbeszédet.

Én még csak sejtem, amit a spion már biztosan tud, hogy néhány perc, és szabad. A parancsnok fekete filccel nagy fekete kérdőjelet rajzol a fegyelmi lapra, aztán a Varázsló felé fordítja.

— Rezső, légy szíves, vizsgáld majd ki . . . De addig is engedjük ki.

Nem akarok hinni a fülemnek. Az elöljáró úgy ítéli meg, hogy a fegyelemsértés, vagyis az elítélttárs rágalmazása nem bizonyítható.

Most azonnal szembesíteni kellene B.-vel, a megvádolt brigádvezetővel, jut eszembe, s készülök javaslatomat odasúgni a Főnevelőnek, amikor Varázsló raccsolva megelőz.

— Mondd, kéhlek szépen, mi van a B.-vel?

— Befalcolt (öncsonkítást hajtott végre, fölvágta az ereit), *és még mindig az eü.-n van* — válaszolja főnöke. Így már minden világos.

A hűtőházi üzleteléssel gyanúsított brigádvezető elvesztette a fejét, nem bírta idegileg, s ez a vamzer malmára hajtotta a vizet.

Utolsó fegyelmisünkért indulok, s hallom, hogy a folyosón *Lakat*, a smúzos nagy hangon meséli a benti fejleményeket.

— Mit szól hozzá, hadnagy úr? — lép mellém Kamionos. *— Ez a patkány fölplankolta* (beárulta) *azt a szerencsétlen B.-t, s most röhög a markába.*

Nincs időm szólni, de nem is nagyon tudnék mit.

A parancsnok tekintete a szokásosnál is hosszabban időz el a belépőn. Az elítélt kihúzza magát, érces hangon jelentkezik, mondja nevét, számát, aztán szinte levegőt sem véve mereszti szemét az asztalnál ülőkre.

— . . . Nevezett elítélt orvosi vizsgálatra jelentkezett, a rendelő előtt várt egy darabig a sorára. Még mielőtt az orvos elvtárs megérkezett volna, bejött a rendelőbe, s hőmérőt kért, hogy megmérje a lázát. A felcser kiküldte, hogy várjon a sorára. Erre ő azt mondta neki, hogy „dugd föl magadnak, ha annyira sajnálod, te köcsög . . ." — olvassa hangosan a fegyelmi lapot a parancsnok.

— Így volt?

— Parancsnok úrnak tisztelettel jelentem, nem egészen.

— Hogyhogy?

— Hát én valóban mondtam ezeket a Rudi nővérnek, de csak azután, amikor ő azt mondta nekem, hogy ad ám nekem hőmérőt, egy nagyot a s . . . be . . .

— Mi az, hogy Rudi nővér?!

— Elnézést kérek, alezredes úr, de így hívja a felcsert az egész tábor.

— Kéthavi, ötvenszázalékos étkezéscsökkentés — dönt a parancsnok, majd hozzáteszi: — De csak azért nem kap fogdát, mert őszinte volt . . .

A férfi szája fülig ér, amikor megköszöni az alezredes méltányosságát.

— Miért szórakozik ez a Rudi folyton az elítéltekkel? — kérdezi a Főnevelő felé fordulva a parancsnok, amikor a hőmérős mögött becsukódik az ajtó.

A Főnevelő bal kezét halántékához emelve mutatja, hogy annak sincs ki mind a négy kereke, miközben jobb kezével fölsegíti a kabátot az elöljáróra

Sakk, teke, asztalitenisz

Országos döntők az év végén

A vasutas tömegsportmozgalomban már hagyomány, hogy minden év utolsó hónapjaiban az egész éven át tartó versenyek csúcspontjára, a munkahelyi olimpia sportáganként országos döntőjére kerül sor. A múlt év végén legkorábban a sakkozók adtak egymásnak randevút Budapesten. A tizenegy területi válogatott versenyzőit már nem érte meglepetésként, hogy ismét számítógépes program vezérelte lebonyolítási rend szerint kell asztalhoz ülni.

A verseny megkezdése utáni néhány forduló eredménye arra engedett következtetni, hogy erre a bajnokságra igencsak felkészült csapatok érkeztek. Nehezen kiharcolt győzelmek, látványos keresztbe verések váltották egymást. Szinte nem volt előre lefutott parti. Az utolsó fordulókra izgalmas számolgatás kezdődött a csapatokon belül, hogy a számítógép által összesorsolt ellenfelek közül kit, milyen arányban kellene legyőzni a jobb helyezés, a végső győzelem reményében.

A legjobban a *Klinyecz—Virágh—Enyedi* összetételű budapesti csapat szamolt és persze remekül játszott is, mert 17,5 ponttal megnyerte a tornát, maguk mögé utasítva az ugyancsak kiváló teljesítményt nyújtó záhonyi és szegedi csapatot.

A második és harmadik helyen végzettek egyaránt 17 pontot értek el, és csak a bonyolult BUCHOLCZ-számítás döntött a záhonyiak javára. A csapatversenyek során elért eredmények alapján az egyéni győztes címet a kilenc partiból 8,5 pontot gyűjtő *Gáspár*, a MÁV Budapesti Építési Főnökség dolgozója érdemelte ki. Kiváló teljesítményét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a második helyezett debreceni *Kovács* másfél, a harmadik záhonyi *Tevész* kettő ponttal gyűjtött kevesebbet.

További helyezések alakulása csapatban: Debrecen 16,5 pont, Központi Hivatalok és Intézmények 15 pont, Szeged vegyes csapata 15 pont, Miskolc 14,5 pont, Járműjavító Üzemek 14 pont, Pécs 12 pont, Egészségügyi Szolgálat 9 pont, Szombathely 7,5 pont.

*

November végén egy valamivel zajosabb sportág versenyét rendezték meg Szolnokon, ahol tizenkét tekecsapat indított támadást a bábuk ellen. A rendezőbizottság háromszor négyes csoportba osztotta a csapatokat és minden versenyzőnek 100 vegyes gurítást kellett teljesíteni. Az első kör befejezése után kialakult eredmények már előre izgalmas versenyt ígértek. *A második kör után kiderült, hogy megközelítően egyforma erős csapatok küzdelme ez a javából és nagyon nehéz lesz az elmúlt évi bajnoknak megőrizni vezető pozícióját.* Végül aztán hallatlan izgalmak közepette, mindössze egyetlen pont döntötte el a bajnoki cím sorsát.

A verseny második napján került sor a csapatversenyekben legeredményesebb huszonnégy versenyző egyéni küzdelmére. Az izgalom tetőfokára hágott, amikor az utolsó két körben a legjobbak léptek a dobóállásokba. *Szinte minden dobás után változtak az esélyek — de végül is a csapatversenyhez hasonlóan egyetlen fa különbséggel nyerte az egyénit egy jól összpontosító miskolci versenyző.*

Csapatversenyben 1988. év bajnoka Szombathely TIB csapata 1508 fával. További helyezések: Debrecen TIB 1507 fa, Szeged TIB 1483 fa, Központi Hivatalok és Intézmények IB 1467 fa, Építési Főnökségek IB 1446 fa, GySEV VSZB 1414 fa, Pécs TIB 1371 fa, Járműjavító Üzemek IB 1292 fa, Egészségügyi Szolgálat IB 1256 fa, Debrecen második csapata 1219 fa, Miskolc TIB 1203 fa, Záhony TIB 1180 fa.

Egyéni győztes *Tóth Imre*, Miskolc TIB 781 fa, második *Lisztes Károly*, Szombathely TIB 780 fa, harmadik *Takács Árpád*, Építési Főnökségek IB 772 fa.

*

Az év utolsó versenyén a kaucsuklabda szerelmesei találkoztak Szegeden. A tizenegy csapatot két csoportba osztották. Az első csoportban éles küzdelem alakult ki, a szegedi, a pécsi és az egészségügyi szolgálat csapatai között, míg a másik csoportban a budapestiek és a debreceniek rivalizáltak egymással. *Végül is látványos, izgalmas összecsapások után alakult ki a csoportokon belüli eredmény, amely alapján a szegediek és a budapestiek játszhatták a döntőt, az Egészségügyi Szolgálat és a debreceniek a harmadik helyért küzdhettek.*

A csapatversenyeket követő egyéni versenyben minden résztvevő versenyző, csapatvezető, edző benevezhetett. Többen éltek is ezzel a lehetőséggel, így a férfiak harminckettes, a nők tizenkettes tábláról indultak a győztes cím elnyeréséért.

A gyors, pergő ritmusú és főleg színvonalas mérkőzéseket hozó egyéni versenyt a nőknél *Schäfferné*, a férfiaknál *Ágoston* nyerte.

Csapateredmény: 1. Budapest TIB, 2. Szeged TIB, 3. Debrecen TIB, 4. Egészségügyi Szolgálat IB, 5. Pécs TIB, 6. Központi Hivatalok és Intézmények IB, 7. Szeged második csapata, 8. Záhony TIB, 9. Miskolc TIB, 10. Utasellátó VSZB, 11. Építési Főnökségek IB.

Egyéniben nők: 1. *Schäfferné Zádori Gizella* Egészségügyi Szolgálat; 2. *Horváth Eleménné*, Budapest TIB; 3. *Szabó Istvánné*, Pécs TIB.

Férfiak: 1. *Ágoston István*, Szeged TIB; 2. *Szabó József*, Budapest TIB; 3. *Záhonyi András*, Központi Hivatalok IB; *Máté György*, Miskolc TIB.

Sz. Gy.

Vasutas hegymászók Alaszkában

Újsághír: ...jártak magyarok Alaszkában és feljutottak a McKinley 6194 m-es csúcsára. E csúcsra további négy magyar jutott fel... A második csoportot Nagy Sándor dr. vezette: tagjai voltak Hirt Károly, Szendrő Szabolcs és Tóth Csaba. Így a McKinley-n járt magyarok száma hét. (Turista Magazin 1988. 10. sz.)

Az egyik legveszélyesebb sportág a hegymászás, amely minden évszakban sok megpróbáltatással jár. Nagy teljesítmény egy-egy magasabb hegy meghódítása. A hat-hétezer méter elérése pedig már kiemelkedőnek számít. A magyarok közül ez viszonylag kevés sportolónak sikerült, közülük csak két vasutasnak. Egyikükkel, *Szendrő Szabolccsal*, a Landler Jenő Villamos Vonalfőnökség vasútgépészeti technikumot végzett karbantartójával beszéltünk sportpályafutásáról.

Elmondotta többek között, hogy súlyemeléssel kezdte, de diákkorában vasúti baleset következtében bal lábát térden alul amputálni kellett. *Hosszú lábadozás után újra sportolt: a kajakozást választotta. Ennél azonban többet akart. Mintegy tíz évvel ezelőtt áttért a hegymászásra.*

A gyakorlást itthon kezdte, majd a népi demokratikus országokban és Svájcban folytatta, később Dél-Amerikában, az Andokban és a kaukázusi Elbruszon tett „kirándulásokat". Magassági rekordját a Szovjetunióban érte el, ahol a Pamír hegység egyik 7105 méter magas csúcsát mászta meg.

Újabb területek megismerésére sarkallta sportszeretete és becsvágya. Nyáron egyesülete, a Hegyi Sportclub szerény támogatásával és főleg saját zsebe terhére adódott lehetőség egy alaszkai utazásra. Csoportjával repülőgéppel — ez volt a legolcsóbb megoldás — utazott Havannáig. Rövid kubai tartózkodás után Mexico Citybe repültek, majd autóbusszal és személygépkocsival az USA-n keresztül érkeztek Kanadáig. Innét ismét légi úton mentek tovább és a Csendes-óceán mellett, az alaszkai Anchorage-ban landoltak.

Anchorage-ból sportrepülőgéppel jutottak el a 2200 méter magasan levő alaptáborig. Másnap társaival vágott neki a cél eléréséhez vezető útnak. Szerény és könnyű holmijukat szánkón húzták. További négy tábort vettek igénybe, az utolsó már 5200 méteren volt. Innen indultak — kedvező időjárási viszonyok között — *Észak-Amerika legkiemelkedőbb, 6194 méter magas csúcsára, a Mount McKinleyre.* Gyönyörű kilátás tárult eléjük, a hóréteg vakítóan verte vissza a Nap aranyló sugarait. Egynapi tartózkodás után ereszkedtek lefelé.

Közben megkezdődött az olvadás és *Szendrő Szabolcs* alatt beszakadt egy gleccser. Ezt a balesetet szerencsésen átvészelte.

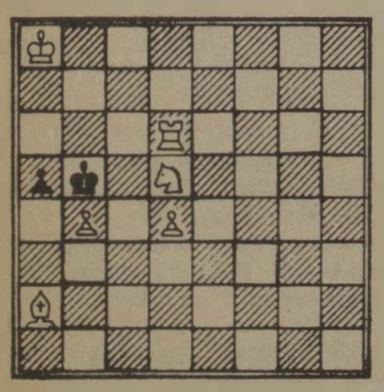
Alaszkából a hazatérés útvonala és a közlekedési eszközök azonosak voltak, mint odafelé. Budapestre a sok élményt adott 54 napos távollét után érkeztek vissza.

Nem titkolt terve, hogy a Himalája egyik nyolcezer méteren felüli hegyére feljusson. Reméljük, ez az álom is valóra válik.

Horváth Károly

SAKK

35. SZ. FELADVÁNY
Majoros Béla
(BAKONYOSZLOP — H)



Mindkét feladvány követelménye *világos indul, és a második lépésében mattot ad* a sötét királynak.

A feladványok elemzését a lap kézhezvételétől számított *két heten belül* kell postára adni rovatvezetőnk címére: *Siklosi Pal*, Baja, Jobbágy u. 1 — 6503

Az október 13-án közölt két feladványunkat általában jól fejtették meg a megoldásokat beküldő olvasóink. A megtévesztések elemzését azonban — bár erre mi külön buzdítást adtunk — elenyésző kivételtől eltekintve, nem kísérelték meg.

A 31. sz. (Novickij) feladvány *megtévesztése* 1. Hd5, amire 2. Be4 matt fenyeget. A feloldott sötét vezér öt védő lépést tehet, amelyekre azonban sorra mattok következnek. A szerző 1. ... Vf5-öt tartja figyelemre érdemesnek. Erre 2. Bd3 a matt. Az egyetlen valódi védőlépés 1. — Ve6!

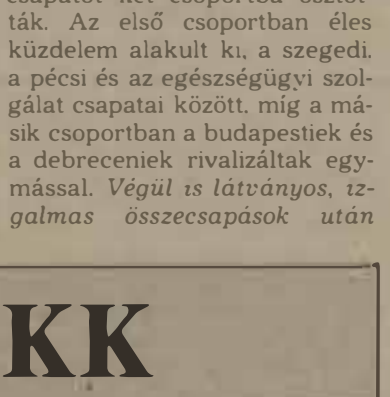
A kuleslépés 1. Hjd7! a második lépésben 2. Bd3 fenyegetéssel. Most is többnyire a feloldott sötét vezér lépései hozzák létre a változatokat. Az 1. ... Bxc3 bástyalépésre 2. Be4 matt következik. A megtévesztés fenyegetése — tehát matt a tényleges játékban, a tényleges játék fenyegetése pedig matt a megtévesztésben.

A feladvány 1. Hb1 lépéssel **mellékmegoldásos.** Ezt így egyetlen fejtő mutatta ki *(Szebényi Tamás)*.

A 32. sz. **(Quellet)** feladványt több fejtő megoldhatatlannak jelezte, de tévedtek. Bizonyára a menetközbeni ütés (en passant) szabályának nem ismerése (vagy fel nem ismerése) okozta ezt a rövidzárlatot. A megoldás ugyanis 1. c5! sötét lépéskényszerével. A változatok: 1. — Fxb6 Kc4 d5 d6 2. cxb6 Bc1 cxd6 *(en passant)* cxd6

Érkezett olyan észrevétel, hogy c8-on világos bástya is elég lenne. Kizárólag a megoldás szempontjából igen. A vezér fentlété viszont megtévesztést is lehetővé tesz: 1. Ve5" lépéskényszerrel. 1. ... Fxb6 d5 2. Vxb4 cxb4 cxd5 *ma.smattok*. Egyetlen védő lépés: 1. ... d6!

36. SZ. FELADVÁNY
C. Groeneveld
(Aalten — NL)



A jutalmazottak ebben a hónapban megfejtéseik alapján *Gulyas Laszlo* és *Benedek Attila*, mindketten budapestiek. Sikerükhöz gratulálunk, és kívánjuk, hogy még sok örömet találjanak feladványaink elemzésében.

HÍREK

— **Felújítás.** A zempléni hegyvidék egyik legszebb táján, a Kemence-patak völgyében kanyargó, közel százéves kisvasutat felújítják. A pálya és a járműpark rekonstrukciója mellett azért döntöttek, mert az előzetes számítások szerint a kisváros nyári közlekedtetése mind a helyi lakosság, mind pedig az idegenforgalom számára jelentős hasznot hozhat.

— **Télapó-ünnepély.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség fiataljai télapó-ünnepélyt rendeztek. A gyerekek nagy izgalommal készülődtek, illetve várták az ajándékokat. Az ünnepség végén hálából verset mondtak, énekeltek. A program videóval zárult.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A Hídépítési Főnökség kultúrtermében december 15-én búcsúztatták Kulima János hidász csoportvezetőt, aki negyvenévi szolgálat után vonult nyugdíjba. Munkatársai bensőséges ünnepség keretében köszöntötték társukat, akinek a főnökség volt az egyetlen munkahelye.

— **Üzemlátogatás.** A legutóbbi években gyakorlattá vált, hogy a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedési Karának szervezési ágazatos hallgatói Záhonyba látogatnak tanulmányi célokból. Legutóbb kétnapos tanulmányutat szerveztek, az üzemigazgatóság üzemviteli, átrakástechnikai és számítástechnikai berendezéseivel ismerkedtek.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A váci vasutasnyugdíjasok tagcsoportja november 29-én tartotta második félévi taggyűlését. A korábbi évekhez viszonyítva a gyűlés hangulata, a felszólalók szenvedélyessége, vitázó kedve élénkebb volt és kritikusabb. A tagság zöme kifejezésre juttatta azt a véleményét, hogy a jelenlegi nyugdíjrendszer igazságtalan, a nyugdíjasok megbecsülése nem áll arányban korábbi teljesítményeikkel.

— **Nemzetközi vetélkedő.** A záhonyi üzemigazgatóság gépesített rakodási főnöksége nemrégiben gépjárművezetők részére szervezett nemzetközi vetélkedőt. A szomszédos szovjet és csehszlovák határállomásokon szolgáló gépkocsivezetőkkel elméleti és gyakorlati téren mérték össze erejüket. A kétnapos vetélkedő a záhonyiak sikerét hozta mind az egyéni, mind a csapatversenyben.

— **Öregek napja.** A monori nyugdíjas vasutasok a közelmúltban tartották évzáró taggyűlésüket, amelyen megjelent a városi jogú nagyközségi tanács elnöke, Pipa Béla is. A beszámolót Molnár Elek, a nyugdíjascsoport elnöke tartotta. A csoport munkájáról szólva elmondta, hogy jelenleg 329-en vannak, s közülük 41-en kapnak rendszeresen segélyt. A csoport igen aktív, gyakran kirándulnak, havonta előadásokon vesznek részt, élménybeszámolókat tartanak.

— **Erdélyiek segítése.** A siklósi Kandó Kálmán és Landler Jenő szocialista brigádok szabadnapjukon vállalt szolgálataik munkabérét ajánlották fel a pécsi üzemfőnökségen dolgozó erdélyiek megsegítésére.

Lakáscsere

Elcserélném csepeli 41 négyzetméteres másfélszobás komfortos tanácsi lakácsomat, kétszobás (különbejáratú) MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 27-68 üzemi telefonszámon.

Eladó Kápolnásnyéken a vasútállomáshoz közel 300 négyszögöl közműves telek szőlővel, gyümölcsfákkal telepítve. Velencei tó 3 kilométer, irányár: 220 ezer forint. Érdeklődni lenet: a 01/53-00 üzemi vagy a 22/14-201 postai telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai 2 szobás összkomfortos vállalati bérlakásom nagyobbra. Érdeklődni lehet: a 34-71 üzemi telefonszámon.

Elcserélném tatai 3 szobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat, budapesti egy- vagy másfél szobás tanácsi lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Budapest VII., Verseny u. 6. III/43. Lovas Ferenc. Levéiben vagy személyesen Tata MÁV-állomás 60 őrház Túlliusz Gábor.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű I. emeleti másfél szobás összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanottt. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres földszinti komfortos, és 58 négyzetméteres 2 szobás komfortos MÁV-bérlakásokat. Budapesttől 40 km-ig kertes összkomfortos 2 szobás, tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel 39 négyzetméteres 1 szoba, étkezőkonyhás összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A II/3.

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás komfortos, gázfűtéses, földszinti udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC, második emeleti tanácsi lakásokat. Egy szoba két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásokra. (V., VI., VII. kerület előnyben.) Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

Elcserélném lipótvárosi 67 négyzetméteres 2 szoba összkomfortos tanácsi bérlakásomat 2+2 félszobás, vagy 3.5 szobás MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: szerdán és csütörtökön 17 órától Szűcs Zsuzsanna, 1136 Bp., Rajk László u. 21. II. 2/A.

Elcserélném balatoni 2 szoba összkomfortos, kertes szolgálati lakásom, budapesti tanácsi vagy öröklakásra MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 499-702 városi telefonszámon.

Elcserélném Kaposvár, Petőfi u. 64. 48 négyzetméteres tanácsi 2 szobás, összkomfortos, gázfűtéses lakásomat, budapesti hasonló tanácsi vagy MÁV-bérleményre. Érdeklődni lehet: a 05/22-83 üzemi telefonszámon. Jurák Józsefné.

Elcserélném rákospalotai 47 négyzetméteres, másfél szobás, felújított, komfortos, kerttel és garázzsal rendelkező első emeleti MÁV-bérlakásomat, körülbelül 70-80 négyzetméteres egy plusz három félszoba, vagy 2.5 szobás MÁV-bérlakásra, illetve tanácsi lakásra. (Rákospalota és környéke előnyben.) Érdeklődni lehet: Vadnay Attila 67-30 üzemi, vagy 270-453 városi telefonszámon, munkaidőben.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő igazgató
Előfizetési díj egy évre: 25.50 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215-96 430
88—2076. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

1989. JANUÁR 26.

Ülést tartott az elnökség

Januártól legyen béremelés!

Folytatódnak a tárgyalások az évi bérfejlesztés mértékéről

Január 19-én, lapzártakor ülésezett szakszervezetünk elnöksége. A MÁV Vezérigazgatóság előterjesztésében a kollektív szerződés 1989. évi módosítástervezetét és az évi bérfejlesztés pillanatnyilag rendelkezésre álló hányadának felosztási javaslatát vitatta meg a testület.

A vasút vezetői elfogadták a legégetőbb bérfeszültségek orvoslására és az alapvető megélhetést érintő áremelések részbeni ellensúlyozására a bérfejlesztést. Javasolták, hogy eltérve az eddigi gyakorlattól, azt január elsejétől hajtsa végre a vállalat. *Ennek megfelelően javaslatot tettek annak a 4 százalékos bértömegnövekménynek a felhasználására, amely a bértárgyalások eddigi eredményeként már biztosan rendelkezésre áll.* Ez remélhetőleg nem azt jelenti, hogy a vasút egész évben csak ilyen mértékű fejlesztést hajt végre, de az már most nyilvánvaló, hogy minden további százalékért igen kemény harcot kell vívni. Jelenleg is folynak a tárgyalások a vasút részére biztosítandó adómentes béremelési lehetőségről és a vállalati tervben vállalható. vagy érdekeltség működtetése útján realizálható további béremelésről.

Az előterjeszés szerint január 1-jétől valamennyi vasutast kötelezően megilletné havi 250 forint béremelés (fontos hangsúlyozni, hogy ez nem alapbérben, hanem összes bérben értendő), *amely 3 százalékos átlagos mértéknek felel meg, vagy a javaslat egy másik változata szerint mindenki 3 százalékos alapbérfejlesztésben részesülne.*

A fennmaradó egy százalékból a minimálbért már január 1-jétől felemelnék 3700 forintra, és ebből finanszíroznák az utazók százalékos műszakpótlékának bevezetését, a gépkocsivezetők túlóráinak az általános gyakorlathoz igazított elszámolását, a MÁVTI, a VTKI és a helyelosztó központ felsőfokú végzettségű szakembereinek kiemelt — 500 forint/fő/hó — bérfejlesztését is.

Ez utóbbi tétel az érintettek bérhátrányának részbeni felszámolását célozza. Az említett egyszázaléknyi tömegből kell finanszírozni a múlt évi bérfejlesztés 1989-re áthúzódó hatását is.

Lapzártakor még tartott a vita. A vázolt bérintézkedésekre előterjesztett javaslatot — az elnökségi vita észrevételeivel kiegészítve — *hamarosan megtárgyalja szakszervezetünk központi vezetősége is.*

A kollektív szerződés módosítástervezetéről lapunk 3. oldalán közlünk tudósítást.

N. L.

Munkásgyűlés az Északiban és a Landler Járműjavítóban

Az Északi Járműjavítóban az idén 30 V43-as villamos mozdony nagyjavítása szerepel a tervekben
(Tüttő Tibor felvétele)

Január 3-án reggel munkásgyűlést tartottak az Északi Járműjavító szerelőcsarnokában. *Balogh Sándor* üzemigazgató ismertette az elmúlt esztendő eredményeit és az idei év legfontosabb feladatait. 1989-ben többek között harminc V43-as típusú villamos mozdony nagyjavítása szerepel a tervekben.

A nagygyűlés résztvevői az örményországi földrengés károsultjainak támogatására 50 ezer forint segélyt szavaztak meg.

Január 3-án a Landler Jenő Járműjavító Üzemben is munkásgyűléssel kezdték az évet, amelyen jelen volt *Vencli Béla,* a XV. kerületi pártbizottság titkára is.

Kövér Imre üzemigazgató beszámolójában többek között elmondotta, hogy az üzem múlt évi termelési tervét teljesítette. Nőtt a termelékenység színvonala. s az idegen vállalatoknak végzett munkával jelentős árbevételhez jutottak.

A legfontosabb feladat az idén is a személykocsik és a 20 tonnás konténerek javítása. Az előbbiből kétszázat kell fővizsgára előkészíteni. Az öttonnás alumíniumkonténerekből 900, a 20 tonnás acélkonténerekből pedig 200 vár javításra. Ezenkívül háromszáz E kocsi javítását és ugyanennyi vagon emelt szintű javítását is el kell végezni.

A tervekben szerepel 180 kéttengelyes tartálykocsi felújítása és 1100 teherkocsi futójavítása. Az idén háromezer tonna féktuskót is kell önteni.

A munkásgyűlésen *Zsolnai Béla,* a Házi Károly Szocialista Brigád vezetője csapattársai nevében nagyobb önállóságra és több egyéni kezdeményezésre szólította fel az üzem kollektíváit. *Gergely Károly,* az Ady Endre Szocialista Brigád vezetője hozzászólásában kiemelte, hogy tavaly 8200 óra társadalmi munkát végeztek. és az újításokból is több mint egymillió forint haszon származott.

A Landler Jenő Járműjavítóban 1989-ben 200 személykocsit készítenek elő fővizsgára
(Zelman Ferenc felvétele)

Berecz János Záhonyban

Nem a lakosság fogyasztásának csökkentése, hanem a gazdasági szerkezetátalakítás a cél

A múlt évi eredményeket értékelték, valamint a következő hónapok feladatairól beszéltek azon a munkásgyűlésen, amelyet január 5-én tartottak Záhonyban, a vontatási főnökség mozdonyjavító csarnokában. Másfél ezer vasutas gyűlt össze, hogy meghallgassa *Sipos István* üzemigazgató értékelését, valamint *Berecz János,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára beszédét.

A záhonyi átrakókörzetben a múlt évi szállítást, átrakást az egyenletesség jellemezte, kivéve a nyári hónapokat. Az árubelépésnél teljesítették a tervet, különösen nőtt a tranzitszállítás. Az árukilépésnél a fogadókészség hiánya miatt több időszakban rakodási korlátozást kellett bevezetni.

Tavaly összesen 18 millió tonnás áruforgalmat bonyolított le az üzemigazgatóság. Egyre inkább uralkodóvá válik a „mit, mennyiért és milyen áron" gazdasági szemlélet.

A munkásgyűlésen *Berecz János* közérdekű kérdésekről beszélt, kiemelve, hogy nagy szükség van a közös gondolkodásra, a cselekvési egységre.

Az utóbbi tíz évben sokat romlott gazdasági helyzetünk, olyan kötöttségeink vannak, amelyek behatárolják döntési lehetőségeinket. A dolgozók igénylik, hogy részesei legyenek a döntéseknek és az ellenőrzésnek.

A Központi Bizottság titkára beszélt a párt előtt álló feladatokról, a többpártrendszer megítéléséről. Ez utóbbi mai körülményeink között nem döntés kérdése, hanem attól függ, kifejlődik-e a törvényesség, a szocializmus normáinak érvényesülése között. *Meg kell őrizni az ország fizetőképességét, de nem a lakosság fogyasztásának csökkenése, hanem a termelés javítása, a szerkezet átalakítása lehet a cél.*

A záhonyi átrakókörzetet úgy jellemezte *Berecz János,* mint a magyar—szovjet gazdasági kapcsolatok középpontját. A jövőben még nagyobb szükség lesz erre a vasúti bázisra, mert minél jobban erősödik az egységes Európa-felfogás, a kelet—nyugati és észak—déli gazdasági kapcsolat, annál inkább összekötője lehet ennek Záhony. Úgy értékelte, hogy az itteni vezetők ebben a szellemben dolgoznak, s ehhez kívánt a vasutasoknak az új esztendőben megélhetési, fejlődési lehetőséget.

A nap folyamán *Berecz János* megyei vezetők társaságában üzemlátogatáson vett részt, amelyen jelen volt *Onozó György,* a MÁV vezérigazgatója is.

(Lányi)

Az elmúlt évben

A MÁV a tervezettnél kevesebb árut szállított

Az új év első napjaiban, heteiben, mindenki számol, tervezget. A családokban éppúgy, mint a gazdálkodó szerveknél, üzemekben, vállalatoknál gondosan számba veszik, hogy az egy évvel ezelőtt célul tűzött feladatokból mit, hogyan sikerült valóra váltani.

Így történik ez a MÁV-nál is. A végzett munka, a szállítási teljesítmények értékelése, a mérleg készítése január elején elkezdődött. Annyi már most megállapítható, *hogy a magyar gazdaságra nehezedő külső és belső gondok a MÁV munkájára is kedvezőtlenül hatottak.* Minden bizonnyal ez is közrejátszott abban, hogy a vasút a tervezettnél kevesebb árut szállított. Az év első harmadában a fuvaroztatói igények, az export kivételével jóval a tervezett alatt maradtak. Az őszi hónapokban élénkült ugyan a fuvarpiac, de a lemaradást az év végéig nem sikerült pótolni. Ezt a készülő mérleg főbb adatai is jól szemléltetik.

A MÁV 1988-ban megközelítően *111 millió tonna árut szállított.* Ezzel a teljesítményével mintegy 3 százalékkal elmaradt a bázistól, illetőleg a tervezett szinttől. A lemaradás oka egy dologra vezethető vissza: *a belföldi forgalom egész évben mérsékelt volt.* Kedvező változás egyedül a tranzitforgalomban volt tapasztalható.

Az áruszállítás minőségi mutatói között is vannak olyanok, amelyek kedvezőtlenül alakultak. Az átlagos teherkocsi-fordulóidő például, ha kismértékben is, de csökkent a bázishoz képest. Az áruszállítás átlagos távolsága sem növekedett számottevően. Így a fizető árutonnakilométer-teljesítmény alakulása — eltekintve az import- és tranzitforgalomtól — nem nevezhető kedvezőnek.

Ami a tehervonati mozdonyok kihasználását illeti, a gépácsorgási esetek gyakorisága ellenére, megfelelőnek értékelhető. A villamos vontatás részaránya mintegy 7 százalékkal javult.

Az áruszállítási teljesítmények ellentétben a személyszállításban úgy tűnik, megállt a csökkenés. Előzetes adatok szerint *a vasút 222 millió utast szállított.* Ez azt jelenti, hogy csaknem elérte a bázisidőszak szintjét, a tervezettet viszont 2 százalékkal meghaladta.

Jó hír, hogy a fizető forgalomban növekedett a nemzetközi utazások száma, amely különösen a tőkés országokba irányuló forgalomra volt jellemző. Ezeknél az utazásoknál a fizető teljesítmények 20 százalékos növekedést mutatnak.

Nem mondható el ugyanez a szolgáltatásokról. Az eszközök műszaki állapota, a gyakran kifogásolható tisztaság, a vonatok késése, s az utastájékoztatás gyengéi miatt sokszor éri jogos kritika a vasutat. Sokat javítana helyzetünkön, még többet a MÁV megítélésén, ha az idén ezeket sikerülne javítani.

R. V. F.

BULGÁRIÁBAN

Vasútbiztonsági intézkedések

Bulgáriában tovább gyűrűznek a tavalyi, mintegy féltucat vasúti katasztrófának a következményei. A szerencsétlenségek közül kettő különösen komoly volt, sok utas életét követelte. Ezért leváltották a közlekedésügyi minisztert és helyetteseit, s kicserélődött az államvasutak egész vezérkara is.

Az új vezérkart minisztertanácsi határozat kötelezi arra, hogy fél éven belül végezze el az egész vezetői állomány komplex felülvizsgálatát és mentse fel munkakörükből azokat, akik a megnövekedett szakmai követelményeknek nem tudnak megfelelni. *A „végrehajtó állomány" tagjainak vizsgát kell tenniük, s a nem megfelelő embereket ugyancsak eltávolítják közülük.* A munkáltató egyetlen feladata, hogy döntését legkevesebb hat hónappal annak érvényesítése előtt közölje mindenkivel.

A megmaradók anyagi érdekeltségét jelentősen megnövelik különböző céljutalmakkal. Aki például négy éven át balesetmentesen végez az utasok biztonságához kapcsolódó munkát, az kéthavi alapbérét megkapja pluszban. Nyolc év balesetmentességért már négyhavi alapbér a jutalom és így tovább.

A Zöldért-akció sikere

Karácsony előtt — mint arról hírt adtunk — a szombathelyi területi intézőbizottság támogatta a Zala Megyei Zöldért kedvezményes zöldség-, gyümölcs- és más egyéb termékeit értékesítő akcióját.

A vasutasok élet- és munkakörülményeit javító vásár jól sikerült. Január közepéig két vagon árut értékesítettek közel 400 ezer forint értékben a vasi megyeszékhelytől Kőszegig. Tapolcáig, Sopronig. Szentgotthárdig és Zalaegerszegig a vasúti vonalak mentén. A kedvezményt 50-60 munkahelyen. 500-600 vasutas család vette igénybe.

A kedvezményes árusítás ezzel nem fejeződött be. Folyamatosan érkeznek a pótrendelések. amelyeket sorjában teljesítenek.

Sz. J.

Munkahelyi verseny

A szombathelyi vontatási főnökség szocialista brigádjai az elmúlt esztendő utolsó három hónapjában az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében tették meg felajánlásaikat. Ez egyben az utolsó mozzanata volt a 30. évfordulóját ünneplő mozgalom munkahelyi versenysorozatának.

Az akcióhoz 65 szocialista brigád, a szolgálati hely dolgozóinak 82 százaléka csatlakozott!

Januárban értékelték a vállalásokat. A vontatási főnökség szocialista brigádjai a negyedik negyedéveben 14 ezer órát dolgoztak társadalmi munkában! Az ünnepi forgalomban nem volt olyan vontatójármű-meghibásodás, amely miatt vonatkésés vagy járatkimaradás lett volna.

Leningrádi séta a műemlékek között

Észak Velencéje

Az ötmillió lakosú Leningrád a Néva deltájára épült. Területének majdnem egyhatoda víz, s az utcákat 66 folyó és csatorna szeli át. A Néván és mellékfolyóin 620 hidat építettek az idők során, s ezek közül húszat éjszakánként szétnyitnak, hogy utat engedjenek a nagy tengerjáró hajóknak.

Észak Velencéje fiatal város. Megteremtése Péter cár nevéhez fűződik, aki a svédek elleni háborúja idején, a mai belváros egyik szigetére építtetett Péter-Pál-erőddel nyitotta meg az építkezések láncolatát 1703-ban. Mivel a Néva-delta mocsaras, ingoványos terület volt, ezért középületei jó részét 10-15 méterre levert facölöpök erdejére építették.

Katalin cárnő palotája

A rohamosan fejlődő település a cár szívügye volt. A kiirtott erdők, feltöltött mocsarak helyén mérnökök által tervezett szabályos úthálózat bontakozott ki. Mivel az építkezésekhez sok szakmunkásra volt szükség, a mestereket a helyszínre költöztették. Nagy Péter a város szépítése érdekében a legjobb külföldi építészeket és művészeket hívta meg. Ekkortájt egész Oroszországban leállították a kőből való építkezéseket, mert csak így lehetett az új főváros útburkolatához és palotáihoz szükséges nagy mennyiségű követ beszerezni.

A hagyomány szerint a cár elrendelte, hogy „mindazok, akik a városba újonnan érkeznek vagy hazatérő városlakók, kötelesek egy-egy építőkövet magukkal hozni!"

Leningrád belterülete harmonikus, mentes minden építészeti túlzástól, és széles utcái a ma forgalmának is megfelelnek. A Nyevszkij sugárút például — egy rövid szakaszt leszámítva — 60 méter széles, és négy-négy sávban hömpölyög rajta a forgalom. Az előrelátó tervezés ellenére azonban ugyancsak gondban lennének a leningrádiak, ha a közlekedés csak a felszínen zajlana, de az egymást keresztező négy metróvonal gyakorlatilag az egész várost behálózza.

De folytassuk sétánkat a műemlékek között. A Péter-Pál-erőd közepén áll az azonos nevű székesegyház, amelynek 122,5 méter magas, leginkább egy karcsú rakétára vagy gigászi tűre emlékeztető tornya láttán felmerül a kérdés: hogyan lehetett ezt felépíteni? S hogyan lehetett azt a bizonyos javítást elvégezni rajta?

Történt egyszer, hogy a torony gombján, a kereszt mellett álló jó három méter magas angyalszobor egy iszonyú viharban megdőlt, s attól lehetett tartani, hogy leesik. *A cár kidoboltatta, ha valaki megmenti a szobrot, kívánhat akármit, ő teljesíti. Jott is egy mesterember, aki háromheti munkával rendbe hozott mindent úgy, hogy állvány nélkül, pusztán néhány kötél segítségével mászott fel a 40 méteres sima rézsipkán.* Az anekdota szerint azonban a mester nem kért egyebet az uralkodótól, csak azt, hogy kapjon egy jelvényt, amit felmutatva mindenhol ingyen kap inni.

Úgy is lett, és mesterünk a nyakában viselte ezt a jelvényt, s ha betért valahová, csak odabökött az ujjával, jelezve, hogy megszomjazott. Ám egy alkalommal elvesztette ezt a drága kincset. De addigra már jól ismerték mindenütt, hát nem is keresték a jelvényt, ha a nyakára mutatott. A történet szerint innen származik az oroszok mozdulata, amely a vodkára utal.

Az Izsák székesegyház kapuszárnya

A másik híres székesegyház az Izsák bazilika. Monumentalitása és gazdagsága lenyűgöző, s nem is csoda, hogy 24 ezer cölöp kellett az alapozásához. Külső és belső díszítéséhez 425 kg aranyat használtak föl, s egy-egy bronz dombormű-borítású kapuja 10 tonnát nyom. Azt mondják, ennek ellenére egy ember is könnyedén ki tudja nyitni . . .

A piszkarjovói temető

Puskino — az egykori Carszkoje Szelo — és Pavlovszk, a cárok kedvelt tartózkodási helye felé tartva, a busz percekig robogott óriási üvegházak sora mellett. Több tucat volt? Esetleg néhány száz? Nem lehetett még felbecsülni sem. Ez a terület Leningrád zödségeskertje.

Itt termelik a város ellátásához szükséges zöldféléket. Szükség is van erre a mesterséges környezetre, mert a hosszú, zord tél és a gyenge, savanyú talaj nem kényezteti el a mezőgazdákat. *Az üvegházak építésében azonban más okok is közrejátszhattak. Az itt lakók még négy évtized után sem tudják elfelejteni azokat a kegyetlen éveket, amikor 900 napig körülzárva, a hátát a falhoz vetve védte Leningrád az életét.*

Számunkra valójában elképzelhetetlen, mit élhettek át azok az emberek, akik éhesen, fázva — hiszen tüzelő sem volt —, küzdöttek mínusz 20-30 fokban a náci hadigépezet ellen családjukért, amikor a gyerekek 125, a munkások 250, a frontharcosok 500 gramm kenyeret kaptak hosszú hónapokon keresztül. A védtelenek éh- és fagyhalála pedig rettenetesebb mindennél. *A blokád ideje alatt 235 ezer gyermek halt meg, s volt olyan nap, hogy 10 ezer halálesetet jegyeztek fel. Az ostrom 600 ezer áldozatának egyharmada a Piszkarjovói temetőben nyugszik.* Megrendítő volt látni egy fejkendős nénikét, aki a tömegsírok közti padon ülve könnyes szemmel nézett maga elé.

Puskinóban Katalin cárnő palotája minden tekintetben lenyűgöző. Katalin, ez a céltudatos, nagyratörő asszony önmaga nimbuszához méltó palotát építtetett magának. A kétemeletes barokk épület homlokzatának hossza 306 méter, s nemeskő oszlopokkal, stukkókkal gazdagon díszített. A palotamúzeum legnagyobb helyisége az 1000 négyzetméter alapterületű trónterem, a legnevezetesebb pedig az úgynevezett Borostyánterem volt, amelynek borostyánkő-gyűjteményét 1755-ben a Téli Palotából szállították ide, és a világ egyik csodájaként tartották számon.

A németek a megszállás idején teljesen kifosztották; az ékszeres dobozokat, dohányszelencéket, sakk-készleteket és a különféle szobordíszeket elszállították. A hiányt máig sem sikerült pótolni.

A Puskinótól három kilométerre lévő Pavlovszk II. Katalin és I. Pál kedvelt tartózkodási helye volt. Carszkoje Szelo felépítése után ez a hely cári vadászterület volt, s csak a XVIII. század utolsó negyedében kezdték el a nagyobb építkezéseket, s rá ötven évvel, 1837-ben Pétervárról ide vezetett az első oroszországi vasútvonal.

Első Pál palotája kívülről csak egy jókora udvarháznak látszik, amit óriási, gonddal tervezett park ölel körül. Belül azonban a gazdagság és a — nincs jobb szó rá — luxus tobzódik. A szobrok, freskók, festmények, gobelinek tömege már-már megterheli a látogatót. Még a cárnő hálószobája sem fogott meg, de a jégpálya nagyságú ebédlő igen: az asztalokon a valóban gyönyörű arany étkészletek, gyümölcsöstálak finom ízlésű ötvösmesterek keze munkáját dicsérik.

I. Pál étkezőasztala

(A szerző felvételei)

Demeter Kálmán

Megemlékezések világszerte

Az emberi jogok napján

Az elmúlt évben, december 10-én az egész világon megünnepelték az emberi jogok napját. Ez az esemény egybeesett az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata elfogadásának 40. évfordulójával. Az évforduló jelentőségét alátámasztja az a körülmény is, hogy a világ számos haladó szervezete újból határozottan kinyilvánította szolidaritását és az egységes cselekvésre való hajlandóságát az emberi jogok szabad gyakorlása érdekében az egész világon.

A Szakszervezeti Világszövetség megalakulása óta harcol a népek és nemzetek jogainak tiszteletben tartásáért, a nemzeti függetlenségért és szuverenitásért — beleértve a szervezkedés jogát és a szakszervezeti szabadságjogokat — *és természetesen az emberi szabadságjogok korlátozásmentes gyakorlásáért.* Az SZVSZ emellett mindig is hangsúlyozta, hogy ebben a harcban jelentős szerepet játszanak a dolgozók és szakszervezeteik.

Az SZVSZ, röviddel 1945-ös létrejötte után kezdeményezte, hogy rögzítsék nemzetközi normatívákban a szakszervezeti szabadságjogokat. Ez meg is történt 40 évvel ezelőtt a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 87. számú konvenciójában. *Szintén az elmúlt évben emlékezett meg a világ az NMSZ 111. számú konvenciójának 30. évvel ezelőtti elfogadásáról, amely a foglalkoztatási és szakmai diszkrimináció tilalmára vonatkozik.* Ebbe a megemlékezési sorozatba tartozott még a Szakszervezeti Jogok Egyetemes Nyilatkozata 10. évfordulójáról való megemlékezés. A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa Újdelhiben felhívást bocsátott ki az évfordulók kapcsán. Ebben a felhívásban az SZVSZ rámutatott az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának arra a legfontosabb jellemzőjére, hogy szoros kapcsolat áll fenn a békéhez való jog, a politikai és a polgári jogok, valamint a gazdasági, szociális és kulturális jogok között, azoktól elválaszthatatlan.

A béke — mint az élethez való jog alapvető feltétele — a legfontosabb joga az embernek. *Ez az oka annak, hogy a szakszervezetek a fegyverkezési versenyt és a katonai kiadások növelését az emberi jogokra nézve is a legsúlyosabb fenyegetésnek tartják.*

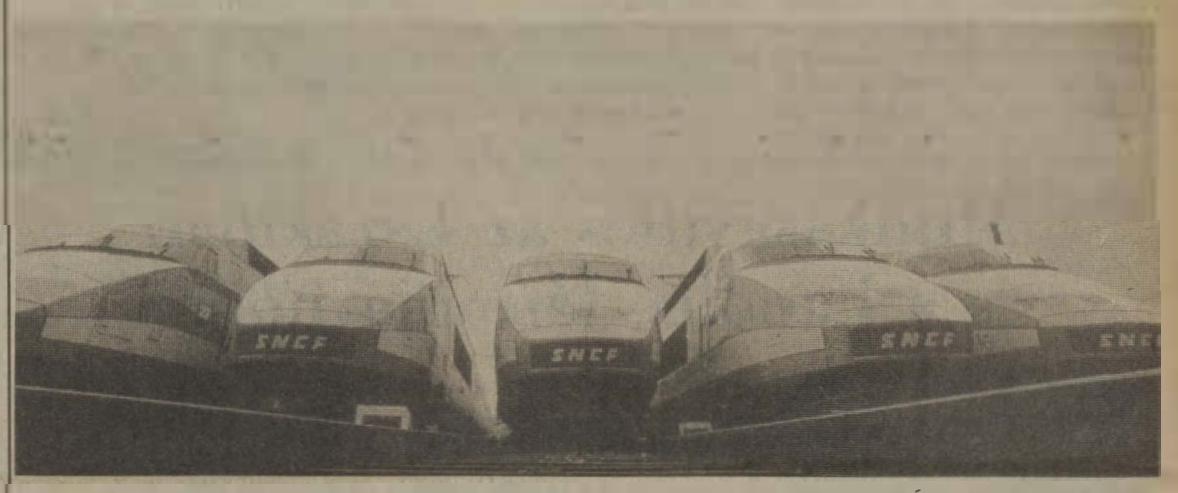
Az SZVSZ számos alkalommal nyomatékkal mutatott rá arra, hogy az egyik legelterjedtebb emberi jogsérelem a munkához való jog elutasítása, amelynek sok millióan áldozatai.

A „Békéért és a foglalkoztatásért" szakszervezeti kampány szorosan kapcsolódik az emberi jogokért folyó harchoz. A Szakszervezeti Világszövetség és 214 milliós tagsága a Föld minden táján szolidárisnak vallja magát ebben a világméretű küzdelemben és egységes, nemzetközi összefogásra és cselekvésre hívta fel a szakszervezeteket és a demokratikus erőket az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának tiszteletben tartásáért folyó harcban.

B. Z.

A francia technika sikere

Az évszázad szerződése



Ilyen nagy sebességű vonatokat rendelt Franciaországtól a Spanyol Államvasutak

A Spanyol Államvasúti Társaság (RENFE) bejelentette, hogy a francia Alsthom társaságtól 24 nagy sebességű vonatot, a nyugatnémet Siemens csoporttól pedig 75 nagy teljesítményű mozdonyt rendelt meg. Franciaországban a közvéleményt erről úgy informálták, hogy a francia ipar számára ez az „évszázad szerződése".

A fenti jelentős megrendelés első lépés a spanyol vasúthálózat 2000-ig tartó korszerűsítési tervének, amelynek költségeit mintegy 100 milliárd frankra becsülik. A versenytárgyalásokon odaítélt szerződés alapján a megrendelésből az Alstrom 2,7 milliárd frankkal, a Siemens 1,7 milliárd frankkal részesedik.

Párizsban nincs hiány a győzelmi jelentésekből. Az Alsthom vezérigazgatója, Jean-Pierre Desgeorges, úgy értékelte az eseményt, hogy a 24 TGV szerelvény megrendelés odaítélése a francia társaságnak „uralkodó helyzetünket szentesíti a nagy sebességű vonatok terén. A korábban aláírt társulási szerződésünk a brit General Electric csoporttal (a két nagy tőkés társaság az energia- és közlekedési szektorban fuzionált) világviszonylatban is megerősíti élvonalbeli rangunkat a vasúti gördülőanyagok gyártásában".

Michel Delabarre francia közlekedési miniszter a megkötött szerződést „a francia technika sikerének" és „európai győzelemnek" minősítette, amely „jelentős távlatokat nyit a jövőbeni európai TGV-hálózat előtt". A „győzelem" valóban európai vonatkozású, mert nagyon is jelentős előnyökkel jár az NSZK és a Siemens cég számára. Bonnban a szerződés tényét „az NSZK nagy horderejű kereskedelempolitikai sikereként" könyvelik el azzal a megjegyzéssel, hogy szó sincs arról, hogy szabad mozgást engedjenek a francia iparnak spanyol földön.

Ám főleg a francia „lelkendezők" hagyják homályban a szerződés azon aspektusát, amely a szó szoros értelmében a legfontosabb és a legtöbb veszélyt rejti magában. A francia iparcsoport másik szerződésbeli partnere a megrendelt 24 TGV szerelvényre az Alsthom ellenőrzése alatt álló és a vasúti jármű- és alkatrészgyártási szektorban működő négy spanyol ipari társaság.

Ez a négy spanyol vállalat több mint ötezer alkalmazottat foglalkoztat. (Gyakorlatilag az Alsthom vasúti szektora állományi létszámának 50 százaléka.) *Közülük kettőnek a felhalmozódott deficitje 2,1 milliárd frankot tesz ki.*

Az Alsthommal és a Siemensszel megkötött szerződés kiköti, hogy a TGV-szerelvények és -mozdonyok kétharmadát ezekben, az Alsthom által ellenőrzött spanyolországi üzemekben kell legyártani. Az Alsthom előtt álló kettős feladat, amely brit GE-vel végbement fúzióból és a spanyol vállalatok fölötti ellenőrzésből adódik, gondokat is felvet: az új társulás a munkahelyek és ipari bázisok tömeges leépítését fogja maga után vonni.

A francia közlekedési miniszter, az egyezményt kommentálva, *üdvözölte az Alsthom és a spanyol társaságok közeledését, amely szerinte lehetővé teszi „egy dinamikus vasúti pólus" létrehozását Európában.* Mi valójában ezen csoportok törekvéseinek logikája?

Olyan multinacionális csoportot létrehozni, amely kizárólag az európai TGV-hálózathoz kötődő piaccal foglalkozik. Ugyanakkor kevésbé törődik azzal, hogy a francia technika értékesítése a TGV-Nordnál, a csatornaalagútnál és a spanyolokkal megkötött szerződésnél megteremtődött lehetőségek nem fognak újabb munkalehetőségeket jelenteni Franciaország számára — hangsúlyozta a Francia Kommunista Párt lapja, a L'Humanité.

A múlt év végi spanyolországi általános sztrájk, a franciaországi megmozdulások — többek között az Alsthomnál és az ország északi területein

Összekapcsolt TGV-szerelvény

egyértelműen azt mutatják, hogy az ilyen jellegű integrációs politikának az elutasítása egy biztonságosabb jövő megteremtése érdekében, a spanyol és a francia dolgozók szorosabb együttműködéséhez vezethet.

Baranyai Zoltán

Várják a javaslatokat

Az idén is módosítják a MÁV kollektív szerződését

Szakszervezetünk elnöksége január 16-án tárgyalta a MÁV kollektív szerződése 1989. évi módosítástervezetét. A beszámolók irányelveit az 1988. évi 36-os számú MÁV Értesítő közzétette. A kollektív szerződés előmunkálatait a szakértők már ősszel megkezdték és hosszas egyeztetések, viták után alakultak csak ki a vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság módosítási javaslatai.

Az alábbiakban ismertetjük a módosítási javaslatokat, hogy az alapszervezeteknek és a bizalmicsoportoknak elegendő idő legyen azok tanulányozására. Szeretnénk, ha a tagság aktívan részt venne az együtt gondolkodásban, és saját területén áttekintené a kollektív szerződés intézményét. Várunk minden, a valóság talaján álló és az adott gazdálkodási lehetőségek között megvalósítható javaslatot.

Szakmai függelék

A kollektív szerződések jelenlegi intézménye 1968 óta lényegében azonos formában és tartalommal működik a vállalatoknál, így a vasútnál is. Elmondhatjuk, hogy a MÁV kollektív szerződése szabályai a munkáltatás rendjének meghatározásával elősegítették a vasutasok munkakörülményeinek javulását. Az utóbbi időben felgyorsult társadalmi mozgások korszerűsítésre ösztönöznek. Vigyázni kell azonban arra, hogy ne irtsuk ki a gyakorlatban bevált szabályokat is. A jelenlegi stabil előírások meghagyása mellett szükség van egy mobilabb rész kialakítására, amely könnyebben követi a változásokat. Ennek első lépéseként fogalmaztuk meg a szakmai függelék kötésére vonatkozó javaslatunkat. Felhatalmazást kapnak az építési főnökségek, járműjavító üzemek, hivatalok és az egészségügyi szervek, hogy saját speciális területükre vonatkozóan szakmai függelékeket kössenek.

A szakmai függelék bevezetése indokolt, mert a jelenlegi kollektív szerződésben a hagyományos forgalmi munkaterületeken dolgozókra részletes szabályok találhatók, addig több ezer személyt érintő területeken (például építés) *csak jogszabályra utaló rövid szabályozás van.* E dolgozói rétegekre ugyanis eddig az úgynevezett ágazati jogszabályok adtak részletes és kötelező előírásokat. Az ágazati jogszabályok kötelező jellegének megszüntetése után lényegében szabályozatlan e területeken dolgozók munkakörülménye. A szakmai függelékek, melynek megkötése nem kötelező, megszüntetik a kollektív szerződés területi féloldaliságát is, hiszen a vasútigazgatóságok eddig is kaptak felhatalmazást erre.

A Munka Törvénykönyvének várható módosítása szükségessé teszi a MÁV a kollektív szerződés hatályának kiterejesztését a vasútegészségügyi szervekre is. Megszűnik az eddigi különállásuk, amely szerint munkaügyi szabályzatokat kötöttek. Mindez nagy volumenű egyeztető munkát igényel.

Az elmúlt években szakszervezetünk törekvése a vasutasok fizikai és társadalmi *kizsákmányolását* eredményező, a törvényes munkaidőt jelentősen és állandóan meghaladó túlmunkáltatás megfékezésére irányult. E kérdésben fennálló hallgatólagos konszenzust a személyi jövedelemadó teljesítmény-visszatartó hatása megszüntette. A túlmunka ugyanis kevesebb reálbért tartalmaz, mint a törvényes munkaidő alatt kifizetett munkabér.

A túlmunka csökkentése

Javaslataink között ezért szerepel a jelenlegi 400 órás évi túlmunka keretnek 360 órára történő csökkentése, a forgalmi dolgozók egy szolgálatban eltölthető idejének 16 órában, az utazó dolgozóknak 16 óráról 14 órára történő csökkentése, az utazó és fordulószolgálatot ellátó dolgozók napi pihenőidejének minimum 12 órában való rögzítése. Ezen javaslatok alternatív megoldásként kerülnek a dolgozók elé a jelenleg hatályos szabályozás mellett.

A személyi jövedelemadó teljesítmény-visszatartó hatásának ellensúlyozására pedig javasoljuk, hogy a váltásos, valamint az utazó szolgálatot ellátó dolgozókat a havi kötelező túlórakereten felül önként vállalt túlmunkáért legalább 30,— Ft/óra díjazás illesse meg. Ez természetesen a túlmunka-elszámolás jelenlegi szabályai szerint számított díjazáson felül járna, helyi függelék ennél magasabb díjazást is megállapíthat.

Az utazó dolgozók régi kívánságának megfelelően javasoljuk a meghatározott összegű műszakpótlék helyett a napszaktól függő százalékos műszakpótlék — délután 30%-os, éjszaka 40%-os, folytonos munkarendben +10%-os — bevezetését. Ez év július 1-jétől pedig javasoljuk a fordulószolgálatos dolgozók egyes kiemelt területeit érintő 40%-os műszakpótlék helyett az egységes 30%-os pótlék visszaállítását, a különbözet alapbéresítése mellett.

A gépjárművezetők túlmunkájukért jelenleg pótlék nélküli, úgynevezett sima órabért kapnak, ugyanakkor a MÁV többi dolgozója pótlékolt díjazásban részesül. *A gépjárművezetőknek a túlmunka pótlékolására vonatkozó igényét jogosnak és indokoltnak tartjuk, jelenleg jogszabály is lehetőséget nyújt erre. Javasoljuk, hogy a gépjárművezetők ugyanolyan mértékű túlmunkapótlékban részesüljenek, mint az utazó dolgozók.* Tehát a havi munkaidőkeretben foglalkoztatottak a kötelező munkaidőn felül eső 20 túlórájuk 25 százalékos, a további túlórákat pedig 50 százalékos túlórapótlékban díjazzák.

Javasoljuk, hogy az építőipari vasutas dolgozók *közel azonos* különélési pótlékban részesüljenek. E szerint a Budapesten dolgozók részére 50,— Ft/nap, a vidéken dolgozóknál pedig 55,— Ft/nap különélési pótlékot kell fizetni. A különbség oka az, hogy míg a fővárosban dolgozók pótléka 50 Ft-ig személyi jövedelemadómentes, addig a vidéki dolgozók pótléka már 40,— Ft/napi díjazás felett adóköteles. Ezért azonos bruttó pótlék esetében a vidéki dolgozók csak csökkentett díjazáshoz jutnának.

Ha a dolgozó magánerőből lakást épít, a jelenlegi szabályozás alapján e célból kötelező részére fizetés nélküli szabadságot biztosítani. Az igénybe vehető szabadság legkisebb mértékét a KSZ 30 napban határozta meg. E szabályt sokan bírálták, ugyanis az építőipar hiányossága miatt az építkezések általában szakaszosan történnek, ezért a dolgozók lényegesen rövidebb mértékben igénylik a szabadságot. Ezért javasoltuk a fizetés nélküli szabadság legkisebb mértékének 10 napban történő meghatározását.

Három hónapra lehet kötelezni

Javasoljuk a kollektív szerződés 12. § (2) bekezdésének hatályon kívül helyezését. E pont lehetővé tette, hogy a budapesti szolgálati főnökségekre az általános szabályokon túlmenően 6 hónapi időtartamra lehessen kirendelni a vidéki igazgatóságok dolgozóit. *A budapesti vasútigazgatóság intézkedése után a gyakorlatban a kirendelés e módja megszűnt, ezért a külön kiemelés szükségtelenné vált. Ezek után a vasúti dolgozókat munkakörükből csupán a jogszabályokban meghatározott 3 hónapig lehet kötelezni más munka elvégzésére.*

Ugyancsak közös javaslatként fogalmazták meg, hogy az évi munkaidőkeret és az évi túlmunkakeret havi beosztásáról minden főnökségnek — a helyben szokásos módon — év elején tájékoztatást kell adnia az érintett dolgozók részére. Az ismertetés történhet a főnökség hirdetőtábláján, illetve a dolgozók kimutatható aláírásával. Ezen kiegészítések szükségesek, mert gyakran tapasztaltuk, hogy a dolgozókkal nem közölték az évi keret havonkénti lebontását és nem volt egyértelmű az sem, hogy a dolgozók részére mennyi túlmunka rendelhető el az adott hónapban.

Jelenleg a vágánygépkocsivezetők 100 kilométerenként 29 forint, az utazó takarítók pedig 4 forint teljesítménybérezésben részesülnek. *Tekintettel e bérezési forma kis mértékére, továbbá arra, hogy a dolgozók teljesítményét nem befolyásolja, javasoltuk e teljesítménybérezés megszüntetését. Természetesen a díjazást az alapbérbe kell beépíteni.*

Sz. L.

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Szolgálati Főnökség pályázatot hirdet az úttörővasút állomásaira a pajtások munkáját irányító és őket nevelő forgalmi szolgálattevői munkát is végző állomásfőnöki munkakör betöltésére.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

— középiskolai végzettség

— felsőfokú vasúti szakképesítés.

Bérezés a MÁV kollektiv szerződés szerint.

A pályázat tartalmazza a pályázó:

— munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását (alapbérét) és jövedelmét

— szakképzettségét, iskolai és politikai végzettségét

— egyéb végzettséget tanúsító okmányok hiteles másolatát.

Cím: 1028 Budapest, Hűvösvölgy

Felvilágosítás: A 01/55-79 vagy a 762-921 telefonszámon.

„Semmit rólunk — nélkülünk"

Gondolatok az alkotmányról

Az 1988. májusi pártértekezlet állásfoglalása a politikai reform részeként megfogalmazta az alkotmány felülvizsgálatát is. A pártértekezlet utáni hónapokban főleg a jogászok között folyt a vita: *módosítás kell-e, vagy új alkotmány. A vita szélesedett. Egyre többen látták, hogy itt nemcsak jogászok szakmai polémiájáról van szó, hanem az állampolgárok életét meghatározó alapvető kérdésekről.*

Ma már világos a válasz: új alkotmányra van szükség. Mi az alkotmány? Miért ilyen fontos mérföldkő a jogállamiság felé vezető úton?

Az alkotmány alaptörvény. Meghatározza a társadalmi és gazdasági rend alapvető intézményeit, az államszervezet felépítését és legfontosabb működési szabályait, az állampolgárok alapvető jogait és kötelességeit.

Magyarországon évszázadokon keresztül nem volt írott alkotmány. Az államélettel kapcsolatos jogszabályokat először *Werbőczy István* gyűjtötte össze 1514-ben, a híres Hármaskönyvben. Ez volt az alapja a sokat emlegetett „ezeréves alkotmánynak". Az 1848—49-es forradalom és szabadságharc alatt hozott törvények megteremtették az alkotmányosság alapjait, de írott alkotmány nem jött létre. *1919-ben a Tanácsköztársaság alatt kísérlet történt alkotmány kidolgozására is. Mai alaptörvényünk — mint az ország lényegében első írott alkotmánya — 1949. augusztus 20-án született.*

A magyar alkotmány a szocialista országok hatályos alaptörvényei között a rangidős. Az 1949-es alkotmánynak a maga korában megvolt a jelentősége, hiszen megteremtette a szocialista államrend alapjait. Szabályozási tapasztalat nélkül a jogalkotók — a többi szocialista országhoz hasonlóan — az 1936-os szovjet alkotmányt, az úgynevezett sztálini alkotmányt tekintette mintának. A magyar alkotmányt is a *„mindent deklarálni — semmit nem garantálni"* elv jellemezte.

A 49-es alkotmány betöltötte szerepét. Azóta minden megváltozott: az osztály és termelési viszonyok, a hatalomgyakorlásról vallott felfogás. E változásoknak tükröződni kell az alkotmányban is.

Ma már világos, elfogadott elv, hogy nem lehet burzsoá címkét ragasztani olyan jogintézményekre, alkotmányos rendezőelvekre, amelyek nem kapcsolódnak szorosan valamelyik társadalmi rendszerhez, hanem az emberiség egyetemes, kultúrkincséhez tartoznak. Az alkotmány-bíróságnak, a közigazgatási bíróságnak helye van a szocialista rendszerben is.

Az új akotmánnyal szemben fontos kívánalom, hogy nem lebeghet az elvont deklaráció szintjén, sokkal konkrétabbnak kell lennie, jogokat és kötelezettségeket kell adnia és garantálnia. Egy példa: a személyi szabadságról a magyar alkotmányban egy fél mondat található. Az olasz alaptörvény több szakaszt szentel a személyi szabadság védelmének, vagyis nem a végrehajtási szabályok, hanem maga az alkotmány ad az állampolgárnak közvetlenül érvényesíthető jogokat.

Az államszevezet átalakításában is fontos szerepet kap az új alkotmány. Az országgyűlésnek el kell foglalnia a helyét az államszervezet csúcsán. Ma az alkotmány minimum két ülés megtartását írja elő. Vannak nyugati országok is, ahol két ülésszak van egy évben, csakhogy ott egy ülésszak 4-5 hónapig is eltart. Legalább négyre fel kell emelni az ülésszakok számát, időtartamukat pedig nyitva hagyni, tartsanak addig, amíg a teendők indokolják.

Az alkotmánnyal kapcsolatos viták során sokan megkérdőjelezték az Elnöki Tanács intézményének további fenntartását és javasolták, hogy a jövőben az államfői feladatokat köztársasági elnök lássa el.

Az elmúlt évtizedekben az Elnöki Tanács a centralizált hatalomgyakorlás egyik legfontosabb szerve lett. Háttérbe szorította a parlament törvényhozó tevékenységét, hiszen egészen 1987-ig törvényeket módosíthatott, illetve törvényerejű rendeleteket alkothatott olyan témákban, amelyeket törvényben kellett volna szabályozni. Míg a parlament egy évben 6-8 törvénynél nem alkotott többet, az Elnöki Tanács 20-30 törvényerejű rendeletet bocsátott ki, amelyek mindegyike törvény kellett volna legyen.

Az elnöki intézmény a törvényhozó, a végrehajtó és a bírói hatalom mellett helyezkedne el. Komoly egyensúlyozó szerepe lenne a különböző hatalmi ágak között. A Magyar Népköztársaság elnöke ellenjegyezné a törvényeket és még olyan jogkört is kaphatna, hogy egy ízben megfontolásra visszaküldheti azokat az országgyűlésnek. Az alkotmánynak a mai tulajdonviszonyokat is az új körülmények alapján kell majd rögzíteni.

A jelenlegi alkotmány csak politikai és közgazdasági értelemben határozza meg a tulajdonost, a tulajdonjogról viszont nem szól. Az új alkotmányban éppen a különböző tulajdonformák jogi vonatkozásait, illetve az államhoz való viszonyukat kell majd meghatározni. Tehát az államnak a különböző tulajdonformákat érintő szabályozási jogkörét; például azt, hogy az önkormányzatú állami vállalatok és a szövetkezetek működésében mikor és milyen módon avatkozhat be. Természetesen az alkotmánynak a személyi tulajdon védelmével kapcsolatos szabályokat is rögzíteni kell.

„Semmit rólunk — nélkülünk!" Így fogalmazta meg *Eötvös József* az alkotmányosság és a demokrácia egyik alapelvét. A ma is időszerű elv jegyében folynak a politikai rendszer reformvitái. A vita résztvevői megegyeznek abban, hogy az új alkotmány tervezetét széles körű társadalmi vitára kell bocsátani.

Dr. Kerényi György

Derzsi András látogatása

Az Országgyűlés decemberi ülésszakán választották meg közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszterré *Derzsi Andrást.*

Derzsi András 1945-ben született Kolozsváron. A Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnöki karának közlekedésépítő szakán 1968-ban szerzett diplomát. Az Általános Épülettervező Vállalatnál tervező-szerkesztő mérnökként kezdte pályáját, munkáival több közlekedési és városrendezési tervpályázaton nyert díjat. A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságán 1972-től dolgozott. A BME építészmérnöki karának városépítési-városgazdasági szakán 1976-ban végzett, majd az MSZMP Politikai Főiskolájának területfejlesztési szakán szerzett diplomát 1983-ban. Ugyanettől az évtől töltötte be a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának vezetői tisztségét. 1988-ban a Fővárosi Tanács tagjává választották. 1972-től tagja az MSZMP-nek, nős, egy gyermeke van.

*

Január 16-án szakszervezetünk székházában fogadta *Derzsi András* minisztert *Koszorus Ferenc* főtitkár, aki tájékoztatta a vendéget a Vasutasok Szakszervezete aktuális feladatairól és a legfontosabb teendőkről. A megbeszélésen kitértek a vasút gondjaira, a személy- és áruszállításra, és szó esett a belpolitikai helyzetről is.

Szakszervezetünk javaslatára

Térítésmentes kedvezmény a MÁV és a GYSEV vonalain

Nagy riadalmat keltett az elmúlt évben az a hír, hogy a vasutasok körében a MÁV a személyzeti jegyrendszert megreformálja. Eddig, mint az köztudott, a MÁV-alkalmazottak és hozzátartozói, valamint a nyugdíjasok (kivéve a törzsgárda nyugdíjasokat), továbbá azok hozzátartozói a menetjegy értékének 8 százalékáért utazhattak személyzeti jeggyel. A kedvezményezettek tisztában voltak e jelentős juttatás értékével, ezért nem csoda, hogy aggódtak a változtatás miatt.

A vasút vezetői az 1980-ban megkezdett menetkedvezmény korszerűsítésének folyamataként megvizsgálták a személyzeti jegy megszüntetésének lehetőségét. *Az adminisztráció és a költségek csökkentése amellett szólt, hogy az alkalmanként megváltandó személyzeti jegyek helyett az érintettek évente egy alkalommal fizessenek bizonyos összeget.*

A személyzeti jegyek évente mintegy 35 millió forint bevételt jelentettek a vasútnak. A vasutas-szakszervezet a javasolt térítési díj jelentős csökkentését kezdeményezte. Miniszteri hozzájárulással — mint arról már szakszervezetünk országos tanácskozásáról közölt tudósításunkban hírt adtunk — az illetékes vezetők úgy döntöttek, hogy a *MÁV- és a GYSEV-alkalmazottak, nyugdíjasok és mindezek igényjogosult hozzátartozói térítésmentesen utazhatnak 1989. január 1-jétől a MÁV és a GYSEV vonalain.*

Szakszervezetünk javaslatára a „törzsgárda szabadjegy" megmarad, mint a hosszú vasúti szolgálat elismerése.

E döntés — a térítés megszüntetésén kívül — a kedvezményezettek kényelmét is szolgálja, hiszen nem kell a vasúti pénztáraknál sorban állni menetjegyért.

Beszámoló taggyűlés

Szakszervezetünk debreceni nyugdíjascsoportja decemberben tartotta beszámoló taggyűlését.

Ezután *Stefán László* elnök számolt be a csoport múlt évi munkájáról, majd ismertette többek között, hogy a tagdíjakból és a Vasutasok Szakszervezete által nyújtott támogatásokból hány rászorulónak, mennyi segélyt utaltak ki.

A beszámoló után 26-an szóltak fel. A hozzászólásokra az elnök igyekezett kimerítő választ adni, illetve tanácsot adott, hogy bizonyos ügyekben melyik felsőbb szervhez kell fordulni.

Mit kell tudni a személyi jövedelemadó bevallásról?

A számviteli dolgozók újabb nagy tehertétele

A személyi jövedelemadó bevezetésével eddig nem ismert többletfeladat hárul a MÁV pénzügyi — munkaügyi szakszolgálataira, ezen belül is elsősorban a bérelszámolókra. A feladat elvégzéséhez hozzá kell járulniuk a számítástechnikai szakembereknek is. A munka fontossága és megfelelő szintű elvégzése abban rejlik, hogy az adó végelszámolása során elkövetett esetleges hiba miatt, az adóhatóságok kifogásain kívül az érintett dolgozók vélt vagy valós sérelmét magyarázni, korrigálni kell.

A pénzügyi szolgálat dolgozóinak nemcsak a saját várható feladataikkal kell megismerkedniök, hanem a dolgozók egyéni bevallási gondjaival is.

Ismeretek az adózásról

A személyi jövedelemadó lényege, hogy az adózónak saját magának kell bevallania jövedelmét. Ez kétféle módon történhet. Egyrészt adóbevallással, önadózással, amely az Adó és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal által kiadott 53-as számú zöld színű nyomtatvány kitöltésével és benyújtásával történik; másrészt a munkáltató részére adott nyilatkozattal, amikor a dolgozó nyilatkozat aláírásával megbízza a munkáltatóját jövedelemadójának megállapításával. A nyilatkozat a jogkövetkezmények tekintetében egyenrangú az adóbevallással.

A Magyar Államvasutak is, ugyanúgy mint más vállalat, magára vállalja azon dolgozóinak személyi jövedelemadó bevallását, akik nyilatkoznak, hogy kizárólag egy munkaviszonyból származó — adómentességet nem élvező — jövedelmük van.

Mit tartalmaz a jövedelemigazolás?

A MÁV-nak mint munkáltatónak a Jövedelemigazolás 1988. évre című nyomtatványon 1989. január 31-ig írásban tájékoztatnia kell mindazon főfoglalkozású MÁV dolgozót — beleértve a gyed-en, gyes-en és sorkatonai szolgálaton lévőket is — akı 1988. december 31-én munkaviszonyban állt a MÁV-nál. A sorkatonáknak az igazolást, szintén január 31-ig, lakcímükre vagy szolgálati helyükre kell elküldeni.

A jövedelemigazolásban szerepeltetni kell 1988-ban a munkáltatótól származó figyelembe vehető jövedelmeket, a levont adóelőleget, alkalmazotti kedvezményt, valamint a levont, vagy befizetett szakszervezeti tagdíjat.

Az igazolásnak tartalmaznia kell a főfoglalkozású munkahely által kifizetett főfoglalkozásból származó rendszeres és nem rendszeres jövedelmeket, beleértve az adóköteles társadalombiztosítási ellátás összegét is.

Külön-külön kell feltüntetni a MÁV-nál mellékfoglalkozásból származó, továbbá a SZJA törvény 13 paragrafusa alá tartozó egyéb jövedelemeket is (például újítási és közreműködői díj, szakértői díj, stb.). A törvény 13 paragrafusa alá tartozó tételeket csak abban az esetben szerepeltetheti a munkáltató, ha a dolgozó a kifizetéskor jelezte, hogy költségeket nem kíván ezekkel szemben elszámolni.

A munkáltatói igazolás (jövedelemigazolás) *kiadása szempontjából egy munkaviszonynak kell tekinteni azt is, ha a magánszemélynek a nyugdíjba, adóköteles társadalombiztosítási ellátása, a tartalékos katonai szolgálatot teljesítők részére fizetett illetménye mellett van kizárólag egy munkáltatótól származó jövedelme.*

Felhívjuk a figyelmet, hogy a MÁV-on belül mellékfoglalkozás, vagy megbízásos jogviszony keretében, illetve kitüntetéssel járó, vagy egyéb címen adott jutalom kifizetésének adatait — melyek az összevonandó jövedelmekre vonatkoznak —, ha nem ugyanaz a számfejtő szerv folyósítja, akkor a dolgozó főmunkaviszonya szerinti illetékes pénzügyi szervet a kifizető egység tájékoztatni köteles 1989. január 20-ig, hogy a főmunkaviszony szerinti munkahely a jövedelemigazolásba azt be tudja építeni.

Nem adhat ki a MÁV mint munkáltató jövedelemigazolást azoknak a magánszemélyeknek, akiknek munkaviszonya a MÁV-nál 1988-ban megszűnt és a MÁV-nál december 31-én nem állnak újra munkaviszonyba. Ez a szabály vonatkozik az év közben nyugdíjba ment dolgozókra is.

Ki nyilatkozhat és kinek kell nyomtatványt kitöltenie?

Az a vasutas nyilatkozhat, akinek a munkáltató által kiadott jövedelemigazolásban szereplő jogcímeken kívül az adóévben más adóbevallás alá tartozó jövedelme (a nyugdíján kívül) nem volt, és az egyéb jövedelmeknél tv. 13. § feltüntetett összeggel szemben költséget nem kíván elszámolni.

A nyilatkozatokat a dolgozók a kitöltés után folyamatosan, de legkésőbb 1989. február 15-ig kell, hogy leadják, vagy ajánlott küldeményként eljuttassák a munkaügyi szervekhez.

Felhívjuk a dolgozók figyelmét a jövedelemigazolásban kitöltött adatok alapos átvizsgálására, annak hátoldalán lévő útmutató beható tanulmányozására. *Mindezek után célszerű eldönteni, hogy jogosult-e a nyilatkozat adatsorainak kitöltésére és annak aláírására. Aki tehát munkáltatójának nyilatkozatot tesz, annak nem kell az 53. sz. bevallási nyomtatvány kitöltésével foglalkoznia.*

Ha a dolgozó legkésőbb 1989. február 20-ig nem nyilatkozik, akkor önbevalló (önadózó) lesz, ebben az esetben az 53. sz. adóbevallási nyomtatvány kitöltésével kell adókötelezettségét megállapítania. Felhívjuk a figyelmet az adóbevalláshoz kiadott útmutató gondos elolvasására!

Kinek kell adóbevallási nyomtatványt kitöltenie?

Az a MÁV dolgozó, aki nyilatkozatot nem tesz, illetve nem tehet, és 1988-ban volt bevallani való jövedelme, annak az adó bevallását az erre a célra rendszeresített 53. számú nyomtatvány kitöltésével kell megtennie. Adóját saját magának kell megállapítania és a kedvezményének elszámolásával a kifizetők által levont, esetleg saját maga által befizetett adóelőleg figyelembevételével önmagának kell adótartozását, vagy annak túlfizetését kimutatnia. *Tartozását az adóbevallással együtt (de legkésőbb 1989. március 20-ig) csekken kell befizetnie az adóhatóságnak.*

Ha a levont, vagy befizetett adóelőlegből visszatérítés jár, azt az adózónak — adóbevallása alapján — 30 napon belül visszafizeti az Adóhivatal.

Felhívjuk a figyelmet, hogy társadalmi szervektől (például Vasutasok Szakszervezete), egyesülettől közvetlenül felvett 2000 forint feletti tiszteletdíjak, vagy más jellegű kifizetések esetén az érintett dolgozó önadózó.

Hasonlóképpen a vgmk-tagnak a vállalati munkaviszonyból, valamint a vgmk-ból származó jövedelme esetén a vállalatnak nincs lehetősége az érintett dolgozóval való elszámolásra. A vgmk ugyanis önálló „kifizetőnek" minősül és ezért a tagnak a törvény szerint több forrásból származik a jövedelme.

Szükséges megemlíteni, hogy azoknál a vgmk-knál, ahol az előleget csak a törvény által (48 000 forint levonásával) előírt módon, és nem emelt mértékben vonták le, a bevallás elkészítésekor esetleg jelentős összegű befizetési kötelezettség keletkezik.

A teljesség igénye nélkül felsorolunk további eseteket, amelyeknél az adóbevallást az adózónak saját magának kell elvégeznie.

Akiknek 1988. év végén nincs munkaviszonyuk, de van adóköteles, bevallás alá tartozó jövedelmük. Például az év közben nyugdíjba vonult dolgozók, ha az év utolsó napján nem volt munkaviszonyuk.

Célszerű lenne, hogy a nyugdíjazáskori szolgálati főnökségek erre a körülményre rövid értesítésben felhívnák az érdekelt nyugdíjas kollégák figyelmét, miután a levont adóelőleg visszaigénylésére csak az adóbevallás benyújtásával van lehetőség.

Akiknek külföldről származó jövedelmük van, akik bármely bevételükkel szemben számlák alapján költségeket számolnak el.

Abban az esetben is ki kell tölteni az 53. számú adóbevallási nyomtatványt, ha a magánszemély végül is adót nem fizet, mert az adóalap és az adócsökkentő kedvezmények miatt adóbefizetési kötelezettsége nincs. Továbbá, ha a befizetett adóelőlegei egybeesnek a fizetendő adójával.

Természetesen csak annak a magánszemélynek nem kell adóbevallást tennie, akinek kizárólag csak adómentesség alá eső jövedelme volt az év folyamán. Továbbá ha az évi összes bevallás alá tartozó jövedelme nem érte el a 48 000 forintot nyugdíjjal együtt a 96 000 forintot és az előzőekben felsorolt esetek nem vonatkoznak rá.

Az 53. számú adóbevallási nyomtatvány és a kitöltési útmutató minden tudnivalót részletesen tartalmaz, elolvasása segítséget ad a bevallás elkészítéséhez.

A bevallási nyomtatvány ingyenesen kapható a tanácsoknál, postahivataloknál. Az APEH számára megcímzett borítékot is mellékelnek hozzá, amelyre az ajánlási ragszámot is rányomtatták. Így az ajánláshoz szükséges feladóvevény kiállításával ajánlva is feladható a bevallás. A postai feladás — akár közönséges, akár ajánlott levélben — ingyenes, a bérmentesítési díjat az APEH fizeti. Ezenkívül személyesen is be lehet adni az APEH szerveinél a bevallást.

Munkáltatói feladatok, az adóelszámolás tartalma

A MÁV-nak 1989. február 20-tól kezdődően legkésőbb március 10-ig el kell számolnia azzal a dolgozójával, aki nyilatkozott arról, hogy a jövedelemigazolásban szereplő jogcímeken kívül az adóévben más adóbevallás alá tartozó jövedelme (nyugdíjon kívül) nem volt, vagy nem kíván költséget elszámolni. Ebben az esetben a munkáltató állapítja meg az évi adóalapot és az adót.

A jövedelemadó kiszámításánál az összjövedelmet csökkentő, továbbá az adókedvezmények igénybevételére jogosító igazolásokat is figyelembe kell venni.

Az összjövedelmet csökkentő tételek:

— a havi 1000 forintos alkalmazotti kedvezmény a törvényben lévő feltételek megléte mellett,

— a levont vagy igazoltan befizetett szakszervezeti tagdíj,

— az egyéb kitüntetések és a társadalmi munka jutalmának mentes összegei,

— súlyosan testi fogyatékosság miatti 12 000 forint,

— fogyatékos, vagy három és több gyermek után járó kedvezmény.

A jövedelemadó kiszámításánál a fizetendő évi adóból le kell vonni az adóalapot és az évi adót csökkentő kedvezményeket. Azok a szervek (OTP, tanács stb.), amelyeknek igazolása alapján a dolgozó az összjövedelmet csökkentő kedvezményt, illetve adókedvezményt vehet igénybe, az igazolásokat legkésőbb 1989. január 31-ig kötelesek a dolgozónak kiadni. Az adóalapot, illetve az évi adót csökkentő tételekre vonatkozó igazolások:

Adóalapot csökkentő tényező:

— Alapítvány

— Közérdekű kötelezettség vállalása

Évi adót csökkenti:

— lakáscélú megtakarítás 20 százaléka, legfeljebb évi 7200 forint,

— közmű és telefon beruházási hozzájárulás 30 százaléka,

— nyugdíjbiztosítás és 10 évi, vagy annál hosszabb tartalmú életbiztosítás naptári évben kifizetett díjainak 20 százaléka, legfeljebb 7200 forint.

Az összjövedelmet csökkentő kiadások és adókedvezmények igazolásait a munkáltatónak kell átadni, aki azt köteles az elévülési idő végéig (5 év) megőrizni.

Az adókülönbözet rendezése

A MÁV bérszámfejtő szervei az adó és a levonat adóelőleg különbözetét a dolgozó munkabéréből levonja, illetve visszatéríti. *Az adóhiányokat a február havi munkabérből kell levonni. A munkabérből történő levonásra a munkabér nyugdíjárulékkal és adóelőleggel csökkentett összegének 33 százalékáig van lehetőség 1989-ben.* Amennyiben az adókülönbözet levonását a fenti korlát nem teszi lehetővé, a dolgozót legkésőbb 1989. március 23-ig fel kell szólítani, hogy adóhátralékát legkésőbb 1989. március 31-ig fizesse be a MÁV házipénztáraiba, számadópénztáraiba.

Azoknál a dolgozóknál, akik felszólítás ellenére sem tettek eleget adóbefizetési kötelezettségüknek, a számfejtő szervnek a dolgozó lakóhelye szerinti illetékes adófelügyelőséget értesíteniük kell 1989. április 15-ig. Az adótöbbletet a dolgozónak a február havi munkabérekkel együtt kell visszafizetni.

Adatszolgáltatások az APEH-nek.

A számfejtő szervek által vezetett személyi jövedelemadó-nyilvántartás adataiból az adóhatóságnak minden összevonás alá eső adóköteles jövedelemről adatot kell szolgáltatnia legkésőbb 1989. március 20-ig.

Benczédi Mihályné

Áldatlan állapot

Alapvető tervezési hibák

Mindenre elszánt embernek kell lennie annak, aki ma Tatabányán akar vonatra szállni. A leromlott állagú, füstös, bűzös várótermek láttán okkaljoggal merülhet föl a kérdés; ahol már jegyváltáskor ilyen mostoha körülmények fogadják az utazni vágyót, mire számítson a vonaton. Egyáltalán, jön-e vonat?

Tavaly nyáron már-már fölcsillant a remény. Az idétlenre sikeredett acélkolosszusban több évi csúszás után megnyílt a bevásárlóközpont és a „bóvlisor", minden esély megvolt az ugyanitt létesített utascsarnok benépesítésére. Ám december közepén csak az úgynevezett előzetes átadás történt meg, amely tervezési hibák sorozatát hozta a felszínre.

— *Ezek közül apró hiányosságnak számít az emeleti ablakok tömítetlensége, meg az, hogy a földszinti ruhatárat nem lehet lezárni* — kesereg *Varga Rezső* állomásfőnök. — *A gyorsáruraktárból ajtót kell vágni az árupénztári folyosóra, különben csak az egész épület megkerülésével lehet egyik helyről a másikra eljutni.* A pénztárhoz vezető lépcsőkhöz rácsos ajókat kell felszerelni, hiszen nagy összegek őrzéséről van szó. A legjobb az, hogy az árupénztáros részére egy négyzetméteres helyiséget építettek. Ekkora terület az egészséges levegővételhez is kevés, mindenképpen bővíteni kell. Rossz a személypénztárak ablakszerkezete is. Ezek kivétel nélkül olyan primitív hibák, amelyek arra utalnak, hogy a tervezőnek alapvető ismerethiányai voltak egy vasúti rendeltetésű épületrész funkcióit illetően.

— Én más problémát is látok. Az utasváró messzire esik a vágányoktól . . .

— *Nem tudom milyen megfontolásból került ennyire távolra, ez már a vasút és város tervegyeztetésén múlott. Tény, hogy ezután a vonat érkezését közlő forgalmi szolgálattevőnek körültekintőbb munkastílust kell kialakítania, hogy az idősek, a gyermekekkel utazók is időben kiérjenek.* Nyáron a széles peron még csak átalakulhat nyitott váróteremmé, de télen, vagy csapadékos időjárásban ez a lehetőség is megszűnik, mert fedett peronra nincs pénz. Ahogy a tanácsnak nincs pénze a városközpont és a lakótelepet összekötő felüljáró megépítésére sem. Ezzel konzerválódik az áldatlan állapot, melyben a lakótelepiek a vágányokon, a teherkocsikon átmászva közelítik meg a vasútállomást, a városközpontot, hiszen más lehetőségük gyakorlatilag nincs is.

— De még nincs vége a lajstromnak — folytatja az állomásfőnök. — *Az új utasvárócsarnok alapterülete kisebb, mint a régi váróteremé, pedig azok már így is szűkösnek bizonyultak. Mi lesz akkor, ha megépül az új autóbuszállomás és a helyközi forgalom egészében ide koncentrálódik? Megmondom előre: az utasok nem férnek el. Megyeközpontban ilyen várótermet konstruálni nem felületesség, hanem felelőtlenség.*

— A tervező nyilván tudott a februári áremelésről és már eleve a megcsappant utaslétszámhoz méretezett . . .

— Akkor hibásan kalkulált. Megemelték a Volán távolsági viteldíjat, a végtelenbe kúsztak az autó- és az alkatrészárak, úgyhogy szerintem megint a vonat lesz a legolcsóbb közlekedési eszköz!

Thorday Zoltán

Politikai vetélkedő

A Közlekedési Minisztérium ifjúsági bizottsága országos szakmai politikai vetélkedőt rendezett a vasúti távközlési és biztosítóberendezési fenntartási szakterületeken dolgozó fiatal szakemberek részére. A vetélkedőt területi döntők előzték meg, amelyeken közel 500 fiatal vett részt a MÁV-tól és a BKV-tól.

Az országos vetélkedő házigazdája a TBÉF vezetői voltak. Az elméleti és gyakorlati versenyeket a főnökség tatai úti telepén rendezték. Ötvenhét versenyző startolt a felnőttek közül. Versenyen kívül indult a Mechwart András szakközépiskola tanulóinak 3 tagú csapata.

A versenyzők magas szintű szakmai és politikai ismeretekről adtak számot. A versenyzők többsége sikerrel oldotta meg a feladatokat.

Az összesített eredmények alapján a vasutasok közül a biztosítóberendezési szakszolgálatnál *Hugl Ferenc* budapesti versenyző bizonyult a legjobbnak, a MÁV távközlősök közül pedig *Sas Tibor* szolnoki versenyző lett az első.

Jól szerepeltek a Mechwart András szakközépiskola tanulói is, akik versenyen kívül is értékes díjazásban részesültek.

A verseny szervezői, védnökei a helyezetteknek és egy-egy versenyszámban kimagasló eredményt elért fiataloknak 2000—7000 forint közötti pénzjutalmat adtak át.

Szakszervezetünk 2000 forintos különdíjban részesítette *Gyűrű Zoltán* celldömölki versenyzőt, aki a távközlősök között a 6. helyen végzett, ellenben gyakorlati versenyfeladatát 6 perc helyett alig több mint két perc alatt végrehajtotta.

Kevés létszámmal, csúcsteljesítmény

A Bakony kapujában, Várpalota az észak-dunántúli ipari tengely egyik legfontosabb pontja. A vasút itt hatalmas árumennyiséget mozgat meg. A szombathelyi igazgatóság áruforgalmának egyötödét a várpalotai állomás bonyolítja le. *Az évi teherszállítási teljesítmény kétmillió tonna körül mozog. A törzsállomáshoz tartozó hat iparvágány-hálózat* (Pét Gyártelep, Pét Műtrágyagyár, Kőolajipari Vállalat, Cseri Szénrakodó, Belső Bánya, November 7. Hőerőmű, Inota Alumíniumkohó) *hatékony forgalomszervezést követel. Az iparvágányokon is áthaladó kocsiforgalom néha a napi 500 kocsit is eléri.*

A múlt év utolsó negyedében — a középállomási méreteket meghaladó forgalom — ugrásszerűen megnövekedik. Az év legvégén nagy teher nehezedett az állomás dolgozóira. A környék nagyüzemeinek év végi kiszámíthatatlan termelésnövelése az állomás teljesítőképességét a végső határig feszíti

A Péti Nitrogénművek ilyenkor napi 3500 tonna áru berakodásával, és ennek megfelelő kocsiigényével, a Várpalotai Szénbányák rendszeressé váló hétvégi műszakjaival, a teherszállítási igényeket többszörösére növelik.

Az állomás 220-as megszabott létszámával szemben, 170 vasutas igyekszik a valóban embert próbáló feladatokat végrehajtani. A technika és a személyzet csúcsteljesítménye meghozta az eredményt. Várpalota 1988-ban is nagyobb fennakadások nélkül teljesítette terveit, betöltötte központi szerepét Észak-Dunántúl vasúti közlekedésében.

Sz. P.

„Szőnyeg alá söpört generáció”

Nyugdíjasok a létminimum alatt

Sok mindenben mérhető egy ország szociális nívója, humánus minősége. Aligha vitatható azonban, hogy mind közül a legfontosabb a legkiszolgáltatottabb rétegekkel való társadalmi törődés mikéntje, az életük alkonyához érkezett öregek iránti megkülönböztetett tolerancia, a róluk történő szociális gondoskodás.

A zord valóság

Nos az országot sújtó, az egyes állampolgárt mindinkább fojtogató gazdasági regresszió idején mintha legfőbb intézményi, országkormányzó szinten erről a társadalmi tényről feledkeztek volna meg, persze korántsem véletlenül. *„Szőnyeg alá söpört” generációk elégedetlen, nyíltan tiltakozó hangjától hangos az ország; nemegyszer az ember alatti létre kényszerített legifjabb és legidősebb koroszályok kötnek némán-konok érdekszövetséget. Perspektíva híján a túlélés, a napról napra vegetálás vált illúziótlan céllá, s a korábban csak az irreális valóságtól elfordult, attól megcsömörült ifjúsági szubkultúra által hangoztatott jövőtlenség ma már olyan generációknak is gyakorolt, keserű ideológiája, akik pedig éppen a szebb jövő reményében töltöttek el a munka frontján kemény évtizedeket.*

Pedig nyugdíjasaink zord valósága mindannyiunk valósága. Amikor azt írom, hogy a gondok koloncait cipelő vasútnak az idősekkel való szociális gondoskodás terén nincs is mit szégyellnie, tudom, sokak esetleg jogos haragját vonom magamra. Ezért aztán szükséges mindehhez hozzátennem, hogy állításom persze csak a relativitás fenntartása mellett igaz, attól függ, mihez mérem a nyugdíjasaink szociális ellátottságát. A mérték pedig alig lehet más, mint saját környezetünk, az ipar más szféráiból nyugállományba vonulók helyzete.

Előbbiek a szakszervezet nyugdíjas intézőbizottságának titkárával folytatott beszélgetés során kerültek elő, mint ahogy az is, hogy az aktív vasútlétszámmal azonos „nyugdíjashadsereg” (128 ezer fő) sorsáért érez felelősséget *Kukovicza Árpád* titkár és lelkes társadalmi aktívákat tömörítő stábja. Mindennél többet mond: *a nyugdíjasok közel ötven százaléka ma is tagja a szakszervezetnek. Szinte megoldhatatlan problémát jelent az évi kétmillió forintos vállalati segélyalap igazságos elosztása, amelyhez még a 600 ezer forintnyi ÖTA (önkéntes támogatási alap) járul. A tagság jogos igényeinek töredékét sem lehet sajnos kielégíteni, ehhez az évi összeg többszöröse is kevés lenne.* Amit nem lehet pénzben mérni: a szakszervezet, a mozgalom összetartó ereje, az a sajátos vasutas szolidaritás, ami a nyugállományba vonultakat összekovácsolja, egymás sorsa iránt érzékennyé, segítőkésszé teszi.

— Ha egy igazi mozgalmi emberrel akar találkozni, keresse meg Feri bácsit, a Kerepesi út 5. szám alatt — bökött ujjával az egyik névre a száznál is több veterán adatait rögzítő listán *Kukovicza Árpád.*

Megszenvedett munkássors

— Ez önmagában megelégedéssel is tölthetne el bennünket — néz *Jaminczky nénire Feri bácsi —, csakhogy mi kettenélünk ám ebből a pénzből. Öt gyereket neveltünk föl, tizenöt unokánk és három dédunokánk van, és én sehogy sem tudok megbékélni azzal, hogy feleségem áldozatkész, önfeláldozó munkáját ez a társadalom mindössze 390 Ft-tal becsüli meg.*

— Anyukának köszönhető sok minden, ő tette lehetővé, hogy apu nyugodtan dolgozhasson, mi mindannyian tanulhassunk — mondja az éppen otthon tartózkodó legkisebb fiú, az 1946-ban született János, aki a vasasszakszervezet munkavédelmi főellenőre.

Jamniczky Ferenc élete egy a történelem viharainak kitett, azt megszenvedett, hamisítatlan munkássors. 1926 óta szervezett dolgozó, még a Zsil-völgyi bánya lakatosaként, a vasasoknál került a mozgalomba. Tízezres tömeget megmozgató sztrájkokról mesél, a szakma, a munka szeretetéről, aztán az Erdélyből való áttelepülés gyötrelmeiről.

— Háromszor kezdtük nulláról az életünket, semmink nem volt, amikor a második bécsi döntés után eljöttünk. Kocsivizsgáló voltam, vagyis vágánymejszter azon a vonaton, ami Kolozsvárról indult. Amerikai replülőgép támadott meg bennünket, ma is magam előtt látom a néger géppuskás arcát.

Hetvenhét évesen a munkapadnál

Feri bácsi, akár a népmesék jóságos öregembere hetvenhét éves, s idén érkeztek el nejével 55.-ik házassági évfordulójukhoz.

— Csak addig lesz még ez a viszonylag nyugodt helyzet körülöttünk, amíg dolgozni tudok. Az a szerencse, hogy még ma is elbírom a kalapácsot, s az Elektromos Műveknél, havi hetven órában lakatoskodom. Amit ott keresek, az nagyjából fedezi a rezsinket.

— Tavaly nagyon megijedtünk, amikor apu kórházba került — súgja férje távollétében *Jamniczky* néni. — De, hála az istennek, meggyógyult . . .

Az öregek mosolyogva figyelik Jánossal folytatott politizálásunkat, amelynek végső konklúziója, hogy bizony nem becsüljük meg azokat, akik nekünk ételt, italt adtak.

— Saját sorsomon végigtekintve — mereng el Feri bácsi —, úgy látom, hogy a szakszervezeti munkának nálunk nem adják meg az őt megillető tisztességet. Pedig már Lenin figyelmeztetett rá, hogy az a pártmunka előiskolája. Én tiszta szívből kötődöm a mozgalomhoz, a család mellett a legnagyobb örömet most is az adja, ha tudok segíteni az embereknek.

Jamniczky Feri bácsi megyőződéséért sohasem kapott magas állami kitüntetéseket, nyugdíja, kettőjükre kivetítve, nem éri el a létminimumot.

Talán éppen az előbbiek miatt hiszek neki.

Tódor János

Így is lehet

A vasút munkáját elsősorban a személyszállítás minősége alapján ítélik meg. Éppen ezért nem mindegy, hogy az utasokkal közvetlen kapcsolatban állók hogyan dolgoznak, milyen a magatartásuk. Szerencsére az utóbbi időben egyre több elismerés érkezik a vasút vezetőihez. Legutóbb a szegedi vasútigazgatónak írtak levelet. Az Inárcs-kakucsi ingázók szerint a mindennapi utazást elviselhetőbbé teszi számukra a *„kedves, mosolygós, ősz hajú Müller Józsi bácsi”*. A kecskeméti üzemfőnökség jegyvizsgálójáról még ezt írták.

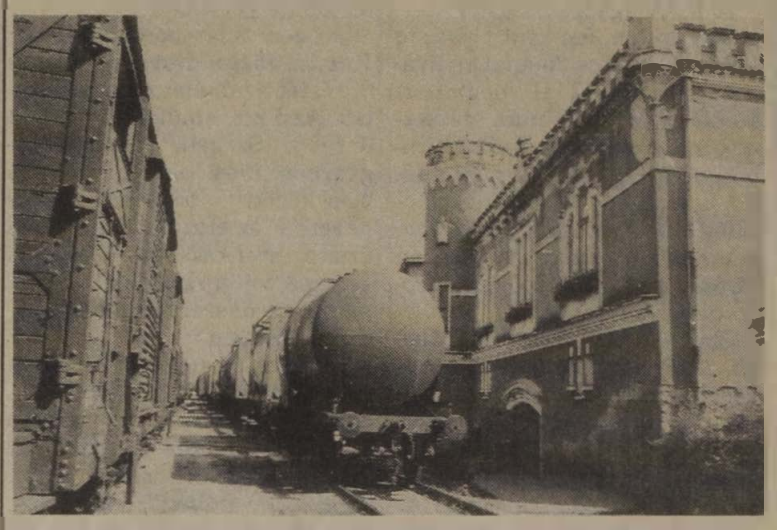
„Figyelmesen, udvariasan végzi munkáját. Mindenkihez van egy kedves szava, egy megjegyzése. Reggel jó munkát, délután jó pihenést kíván. A munkatársaim közül nagyon sokan őt keresik az állomáson. Bár az ilyen kalauzokból lenne nagyon sok.”

Mi is gratulálunk *Müller Józsefnek.*

A fuvaroztatók bizalmát nem szabad elveszíteni

Összehangolni a szállító és a vasút érdekeit

Az áruszállítási tarifa emelésének híre már ismert a tömegkommunikációs eszközök révén. Hatását még nem érzékelik a fuvaroztatók, így többek között a kecskeméti körzetben lévő konzervgyár, a Nyárlőrinci Szikrai Állami Gazdaság és a Helvéciai Állami Gazdaság sem, de arra számítanak, hogy ha többet kell fizetni, nyilván a kiszolgálás is jobb lesz. Például kiegyensúlyozottabb kocsiellátást, gyorsabb áruszállítást várnak. Ezekről a kérdésekről beszélgettünk többek között *Sajtos Zoltánnal*, a kecskeméti KÜF fuvarozásszervezőjével, *Marton Pálnéval*, a Kecskeméti Konzervgyár kereskedelmi osztályvezető-helyettesével és *Bella Andrással*, a gyár szállításvezetőjével.



A helvéciai állami gazdaságban kiegyensúlyozottabb kocsiellátást várnak

A konzervgyár évente hetvenezer tonna árut ad fel vasútra. Ebből 30 ezer tonna szovjet, 10 ezer lengyel, cseh és NDK export, tizenháromezer tonna pedig a tőkés országokba, a többi belföldre kerül.

— Azért építettünk iparvágányt, és azért szerveztük meg a gépi rakodást, hogy továbbra is vasúton szállítsuk termékeinket — mondja *Marton Pálné.* — Most, a holt szezonban félkésztermékeket dolgozunk fel, mintegy hatezer tonnát, és folyamatosan szállítjuk az említett országokba. Belföldre főleg bébiételek kerülnek több mint negyvenféle változatban.

— Bevált a konténeres szállítás?

— *Igen. Megtanultunk csomagolni. Most már egyre kevesebb a kár, és a megrendelők is hozzászoktak. Hetente 15-20 nagykonténert rakunk meg áruval.*

— Elégedettek a vasút közreműködésével?

— Nem mindig — válaszolja *Bella András.* — Évente 6500 vasúti kocsit igényelünk. Sajnos előfordul, hogy nem olyat kapunk, amire szükség lenne. Sajószentpéterre például az üvegszállításhoz nyitott kocsikat adnak, amelyek költsége nagy, és kevesebb üveg fér bele, mint egy zárt kocsiba. Nem is beszélve arról, hogy abban könnyebben sérül az üveg. Egy-egy irányvonatnál 25-30 százalékát vasúton szállítják belföldre és külföldre.

Várkonyi Miklós főágazatvezető elmondotta, hogy a palackozott boron és a pezsgőn kívül sok gyümölcslevet is készítenek. Hétmillió palack bort és pezsgőt szállítanak az NDK-ba, de nagy megrendelő a Szovjetunió is. Svájcba tízezer hektoliter pezsgőalapanyagot küldenek műanyag hordókban.

A jobb vagonellátás és a gyorsabb továbbítás népgazdasági érdek. A piaci igényeket sokszor néhány héten belül ki kell elégíteni, mert különben más országtól veszik meg az árut. A gyár kétmilliárdos árutermelésének értékesítése ezután még jobban függ a szállítás pontosságától, gyorsaságától. A vasútra ebben nagy feladat hárul. A fuvaroztatók bizalmát nem szabad elveszíteni.

A Helvéciai Állami Gazdaságnak ebben az évben kevesebb kocsira lesz szüksége, mint a korábbi években. Tavaly Záhonyban felépült ugyanis egy nagy kapacitású műtrágyafogadó és -csomagoló, ezért a helvéciai kiszerelés megcsappant. Már nincsenek kétszáz tonnás vonatok, nincs mivel gazdálkodni.

— Sajnos, mi sem hittük, hogy ennyire megcsappan a szállítandó áru mennyisége — magyarázza *Csendes Sándor*, a gazdaság szállítási szakembere. *— Öt évvel ezelőtt 83 ezer tonna árut küldtünk el Helvéciáról, ebben az évben azonban csak 30 ezerre van igény. Kevés a műtrágya, a vagon.*

— Megszűnt a hétvégi rakodási kedvezmény, nem ütemes a szállítás, nincs lehetőség meghosszabbítani a rakodási időt, egyre többször ütközik a fuvaroztató és a vasút érdeke — jegyzi meg *Bartók László* állomásfőnök.

— A veszekedéshez és a ráfizetéshez — válaszol rá *Csendes Sándor.* — Ma már nincs az a szakember, aki meg tudna szervezni egy húszvagonos berakást vasárnap délutántól hétfő reggelig. Ha az állomásfőnök csak hétfőn reggel ad vagonokat nekünk, akkor ő követi el a szabálytalanságot. Ha kétnapi vagonmennyiséget kapok egy napra, akkor a felét meg tudom raknì áruval, a másik feléért kocsiálláspénzt fizetek a vasútnak, túlóradíjat és adót a rakodóbrigádnak. *Kinek gazdaságos ez?*

— Amíg ezek a szabályok érvényesek, senkinek — válaszolja *Sajtos Zoltán* fuvarozásszervező. — Most a kocsikiszolgálás nem előnyös a helvéciaiaknak, mert este kapják, és reggel viszik el. Az sem jó, hogy a kétnapi igényt egy napon kell teljesíteni. Jobban össze kellene hangolni a fuvaroztató és a szállító érdekeit.

Zelman Ferenc

Nyárlőrincről szállítják a palackozott borokat a Szovjetunióba

A vasúton érkezett konténereket Baján uszályokba rakják
(A szerző felvételei)

Bérmunkában Bulgáriában

A jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem 960 dolgozója január másodikán munkásgyűléssel kezdte az új évet. Itt elhangzott többek között, hogy eredményes tevékenységük révén eredményes esztendőt zárhattak, bár erről csak a végelszámolások után lehet pontos adatokkal szolgálni. Az azonban bizonyos, hogy az első félév összköltségi tervét 150 millió forinttal zárták.

Az üzemben saját erőből közepes teljesítményű pályaépítő gépeket gyártanak, emellett jelentős az importpótló alkatrészek raktárra gyártása is. Az új esztendő első hónapjában —, miután most teljes a létszám a műhelyekben – a pályaépítő gépek közép- és főjavítását végzik pontos tervek szerint, hogy mire elérkezik a tavaszi kivonulás ideje, valamennyivel elkészüljenek. A munka mellett folytatódik a gépkezelők továbbképzése is, mert ahogy ezt *Szabó Lajos* igazgatóhelyettes elmondta — utánpótlásra van szükség ezen a területen is.

A tervek szerint februárban egy teljes géplánc és a hozzá tartozó két váltásra összeállított brigád Bulgáriába utazik, hogy ott bérmunkában dolgozzon. Szó van arról is, hogy három évre Algériában is vállalnak bérmunkát a jászkisériek. Természetesen ezzel nem lassítják a hazai pályamunkák építési ütemét. Felkészültségükkel ezeket az igényeket is ki tudják elégíteni.

Ebben az évben már bérmunkában is vállalnak poroltó készülék felújítást, és folytatják osztrák megrendelésre az alumínium alkatrészek forgácsoló megmunkálását is, amely a tervek szerint egymillió schilling bevételt jelent az üzemnek. A Plasser-program is a megkezdett úton halad: 1989-ben két kitérő-aláverő gépet készítenek saját célokra. Az még a későbbi tárgyalásokon dől el, hogy a BKV részére gyártanak-e ezekből a pályaépítő gépekből.

A munkásgyűlésen elhangzott az is, hogy az üzem szociális tervei között szerepel az új óvoda felépítése és a dolgozók bejárásának javítása

(Zelman)

Száz éve született Kovács H. József

Szeged munkásmozgalmának kiemelkedő vasutas harcosa volt

1889. február 11-én Békésgyulán, munkás családban született *Kovács József*. (A megkülönböztető *Hosszú Kovács* nevet elvtársaitól kapta, mert sudár termetével kiemelkedett a tömegből gyűléseken, tüntetéseken.) A lakatosszakmát szülővárosában tanulta, géplakatos segédként pedig a fővárosban gyarapította szakmai ismereteit. 1906. május 6-án belépett a vasasszakszervezetbe, és tagja lett a szociáldemokrata pártnak.

A tényleges katonai szolgálat letöltése (1911. március 26.—1913. augusztus 24.) *után, 1913. október 2-án a szeged-rókusi vasúti műhely kocsilakatosaként a MÁV szolgálatába lépett.* A kereskedelemügyi miniszter tiltó rendelete ellenére továbbra is tevékeny tagja maradt a Magyarországi Szociáldemokrata Pártnak (MSZDP), és bekapcsolódott az illegális vasutasmozgalomba. A szeged-rókusi vasúti műhelyben egyik szervezője az 1917—1918. évi háborúellenes vasutassztrájkoknak.

Az 1918. októberi polgári demokratikus forradalom győzelme biztosította a feltételeit a vasutas-szakszervezet legalizálásának. A Magyarországi Vasutasok Szövetsége (MVSZ) 1918. november 24-én tartotta alakuló közgyűlését. *Kovács Józsefnek* kiemelkedő szerepe volt az MVSZ szegedi kerületi csoportjának megalakításában. Ennek elismeréseként a december 15-i alakuló gyűlésen megválasztották a kerületi csoport elnökévé.

A francia csapatok, a belgrádi fegyverszüneti szerződésre hivatkozva, *„a rend biztosítása érdekében"* 1918. december 30-án megszállták Szegedet és környékét. A megszállás ellenére 1919. április 14-én Szegeden megtartották a tanácsválasztásokat. A Szegedi Munkás-, Katona- és Földmívesszegények Tanácsába beválasztott tizenegy vasutas között volt *Kovács József*, a szeged-rókusi MÁV műhely bizalmitestületének és üzemi tanácsának elnöke is. *A választást követően a francia városparancsnok átvette a főhatalmat, s leplezetlenné vált a megszállók diktatúrája; szigorú határzárral hermetikusan elzárták Szegedet Tanácsmagyarországtól.*

A francia megszállók megteremtették a feltételeit annak, hogy Szeged az ellenforradalmi szervezkedés központjává váljon. Szeged munkásai június 15-én általános politikai sztrájkot kezdtek a megszállók és a szervezkedő magyar ellenforradalmárok ellen, de hősies megmozdulásukat a túlerő leverte.

A Tanácsköztársaság megdöntését követően a vasúton is megkezdődött a győztes ellenforradalom „rendcsinálása". Szegeden sem kívánták a vasutasok a régi járomba hajtani fejüket és kemény utóvédharcokat folytattak. Aktívan részt vettek a forradalmak alatt kivívott eredmények és a munkásszervezetek védelmében.

Az MSZDP szegedi szervezetének 1919. decemberi küldöttgyülésén a 11 tagú városi pártvezetőségbe három vasutast választottak, Kovács József az ellenőrző bizottság tagja lett. Mivel 1919 végén, 1920 elején munkatársait harcra buzdította az akkori rendszer visszaállítása és az osztott munkaidő bevezetése ellen, letartóztatták. 1920. májustól augusztusig a szegedi kerületi börtönben vizsgálati fogságban tartották, majd Zalaegerszegre internálták. Szabadulását követően hosszú ideig rendőri felügyelet alatt állott.

A MÁV igazgatóságnál szervezett külön fegyelmi bíróság 1921. augusztus 25-én a nyilvánosság kizárásával megtartott szóbeli tárgyalás után vétkesnek mondta ki a Szolgálati Szabályzat 41. §-ába ütköző és a 45. § 1. d) és f) pontjai szerint minősülő, állásához nem méltó magatartásban. Ezért a fegyelmi bíróság a szolgálatból való elbocsátással büntette.

Egy ideig alkalmi munkából élt. 1925-ben lakatos lett a Szegedi Kenderfonógyárban. Az ellenforradalmi rendszer idején a szegedi szociáldemokrata mozgalom ismert személyisége. Több cikluson át tagja az MSZDP szegedi szervezete végrehajtó bizottságának. Haláláig vezetőségi tagja a vasasszakszervezetnek és könyvtárcsa a munkásotthonnak. A munkásmozgalom baloldalához tartozott. 1919 decemberében ellenzéki listán jelölték az ellenőrző bizottságba. 1928 októberében egyik vezetője a kenderfonógyári munkások sztrájkjának.

A szegedi rendőrkapitányság jelentése szerint a szociáldemokrata párt szegedi szervezetének 1943. január 16-i választmányi ülésén 16 kommunistának tekinthető személyt választottak a pártvezetőségbe. Minősítésük szerint az oktatási bizottság tagja. *Kovács József „meggyőződéses, de igen óvatos kommunista. Az összes felsorolt kommunistákkal összeköttetést tart fenn. Rádióját a szovjet hírek hallgatása és terjesztése miatt 1133/1942. köz. szám alatt őrizetbe vettük."*

Az 1944. március 19-i német megszállás és a szociáldemokrata párt betiltását követően Szegeden is megkezdődtek a letartóztatások. Április 3-án 26 munkásmozgalmi vezetőt internáltak a ricsei táborba. Közöttük volt Kovács József is. Három hónapos internálásának megszüntetésével egyidejűleg szigorú rendőrhatósági felügyelet alá helyezték.

Szeged felszabadulása után *Kovács József* derekasan kivette részét az új élet megindításából. Az ő közreműködésével jött létre a Szegedi Kenderfonógyárban 1944. október 15-e és 20-a között — az üzemi tanács néven — az első magyarországi üzemi munkásszerv. Jelentős szerepe volt a szociáldemokrata párt szegedi szervezetének újjászervezésében.

A munkásegység híveként négy évtizeden át öntudatosan harcolt a szocialista jövőért, a Magyar Dolgozók Pártjából az 1949-es tagfelülvizsgálat során mégis „csendben" kihagyták. A pártvezetőség bűnös módon elherdálta a *Kovács Józsefnek* áldozatos, önzetlen munkájával évtizedek alatt felhalmozott erkölcsi tőkét is. A következmények ismeretesek: *az ország romlása, a nemzet tragédiája.*

Alig múlt 60 éves, amikor 1949. december 22-én eltávozott az élők sorából a munkásmozgalomnak ez a szerény, halk szavú, meggyőződéses harcosa. Sem a párt, sem a szakszervezet nem tekintette saját halottjának. *Régi harcostársai és tisztelői azonban nemcsak elkísérték utolsó útjára, hanem emlékét is megőrizték.*

Az MSZMP Szegedi Bizottsága 1957 tavaszán emlékkövet állított *Kovács József* Belvárosi temetőben levő sírjára. Jól tette. Még akkor is, ha tudjuk: a hozzá hasonló, igaz, tiszta emberek emléke ércnél, márványnál maradandóbb, s nem hull ki az emlékezet rostáján.

Gadanecz Béla

Közlekedési Múzeum

Gazdag program várja a látogatókat

A határainkon túl is nevezetes Közlekedési Múzeum ideiprogamjáról érdeklődtünk *Veress István* főigazgatótól. Bevezetőül elmondta, hogy a múlt évben is kiemelt feladat volt a tudományos és művelődési munka korszerűsítése, a műtárgyvédelmi fejlesztési program folytatása, a gyűjteményi raktárak rendezése, az állandó kiállítási tárgyak ápolása és nem utolsósorban az intézmény 1985—1987 között végzett tudományos tevékenységét tartalmazó — immár nyolcadik — évkönyve kéziratának összeállítása és nyomdába adása. E könyv megjelenése az év első felében várható.

A kilenc évtizede működő múzeum megkülönböztetett figyelmet fordított a fiatalokkal való foglalkozásra, műszaki, történelmi ismereteik bővítésére. Rendszeresen tartottak ismeretterjesztő előadásokat és filmvetítéseket. Negyven videokazettájukhoz öt színes tévé áll rendelkezésre. Nem hagyható említés nélkül, hogy több alkalommal rendeztek időszaki kiállítást is. Ki kell emelni közülük a 40 éves a Duna-bizottság, az Úttörővasút, a Vasutasok gyűjtötték, a 75 éves a Hámán Kató fűtőház és a Baross Gábor emlékkiállítást.

Munkásságuk a Városligetben levő központi épületen kívül több gyűjteményre is kiterjed, tíz filiálé tartozik hozzájuk. A legjelentősebbek: Nagycenken a Széchenyi Kastélymúzeumban a közlekedéspolitikai állandó kiállítás vasúti kocsi- és mozdonyskanzennel, nyolc kilométer hosszú kisvasúti pályával; Parádon a volt Károlyi-épületben a kocsimúzeum (parasztszekerek, hintók, szerszámok, műhelyek stb.); Záhonyban a rakodógép-kiállítás; Budapesten a metrómúzeum és a Lánchíd mellett horgonyzó Kossuth Múzeumhajó. Az említett intézményeknek évente mintegy 800 ezer látogatója van.

A nemzetközi kapcsolatok ápolását jellemzi, hogy a bukaresti, a drezdai és a moszkvai testvérintézet vendégkiállítást mutathatott be Budapesten, mi pedig a szovjet fővárosban szerepeltünk a magyar közúti közlekedéstörténet anyagával. A Budapesten létesítendő technikai központ előkészítésével kapcsolatban a KISZ-szel közösen a kanadai Torontóban tanulmányozták a világ ilyen jellegű legnevezetesebb centrumát.

A külföldi együttműködés további bővítése miatt felvesszük a kapcsolatot, a lengyel, a bolgár és az NSZK egyik múzeumával. Örvendetes egyébként, hogy a gyűjtőmunkához sok magánszemélytől, elsősorban a Hollandiába, az USA-ba és Kanadába kivándorolt magyaroktól jelentős segítséget kapnak, akik értékes modellekkel és dokumentációkkal gyarapítják a bemutatandó anyagot.

A hatósági jogkörrel felruházott múzeum tevékenységét — említette befejezésül a főigazgató — az MTA közlekedéstudományi bizottsága évenként értékeli és javaslatokat kér a következő év tudományos munkáját illető tervekre.

Horváth Károly

Csak egy gazda kellene

Üres kasszával

A pécsi vasutas művelődési házat tavaly mutattuk be lapunkban. Munkatársai és vezetői elmondták, hogyan próbálnak anyagilag is talpon maradni a nehezebb körülmények között, és milyen programokkal csalogatják be a közönséget. Most ismét megkértük *Molnár Géza* igazgatót, hogy beszéljen az ez évi kilátásokról.

— *Mint minden évben, idén is üres kasszával kezdjük a munkát* — bocsátja előre *Molnár Géza*. — Ugyanis, ha fegyelmezetten betartjuk a költségvetést, év végére nem marad pénzünk. Pontosabban marad 50-60 ezer forint, de ez nem elég a próbadíjakra, az energiaszámlára és a fizetésekre. Ezért az első negyedévi támogatásnak január közepéig meg kellene érkeznie, s nem február végén, ahogy ez szokásos. Ilyenkor előleget szoktunk kérni, de ha nem jön meg időben, megint járhatunk kölcsönért.

— Miért nem kapják meg időben a pénzt?

— *Kicsit messziről kezdem. A vasutas művelődési házak helyzete nem teljesen tisztázott. Az épület a MÁV-hoz tartozik, a dolgozók pedig a szakszervezethez.* A művelődésre a vasút adja a pénzt, átutalja a szakszervezetnek, onnan kapjuk meg mi. Ám mindez időbe telik. Ennek a „kétlakiságnak" azonban egyéb hátrányai is vannak. Megnyilvánul ez a béremelések területén, mert vasutasok, ugye, nem vagyunk, a szakszervezet apparátusába sem tartozunk, de tudok olyan esetről is, hogy egy vasutas művelődési ház dolgozója nem kapta meg a vasúti szabadjegyet.

— Azt szeretnénk tehát — folytatja a művelődési ház igazgatója —, ha minden egyszerűbben menne, ezért jó lenne, ha valami változás történne. *Mi egyébként nem a MÁV vagy a szakszervezet ellen lázadunk, hiszen mindkét szervvel igazán kitűnő a kapcsolatunk, de az lenne a jó, ha csak egy gazdánk lenne. Vagy ez, vagy az.*

— Az elmondottakon kívül miért lenne jó, ha teszem fel, csak a MÁV-hoz tartoznának?

— Pontosítsunk: ha olyan státusunk lenne, mint az üdülőknek. Hiszen az üdülők feladata a dolgozók pihenésének, rekreációjának biztosítása, s végül is mi is hasonló munkát végzünk, csak más eszközökkel. Szóval ebben az esetben anyagi szempontból nem lennénk ennyire függetlenek, de legalább a vasutasok béremelésében részesülhetnénk.

— Mik az idei terveik?

— *Terveinket a gazdasági helyzetünk határozza meg. Az ÁFA 500 ezer forintot vett ki a zsebünkből, s még a bérbruttósításra sem kaptunk pénzt. Ezért a hagyományos programokon kívül új, nagyobb bevétellel kecsegtető városi rendezvényeket szerveztünk.* Ezen kívül saját kezelésbe akarjuk venni a büfét, hogy a haszon itt maradjon. Ezzel a húzással egy másik célunk is van: mivel az Utasellátó árainál jóval olcsóbban, minimális árréssel kívánjuk működtetni a büfét, ezzel nem titkoltan a vendégeket akarjuk átcsábítani más helyekről, s ez a rendezvények látogatottságán is meg fog látszani.

— Látom, takarékoskodnak. Ebben az irodában 19 fok van.

— No, igen. Szakaszosan működtetjük a kazánokat: délelőtt csak ott fűtünk, ahol feltétlenül muszáj, és minimálisra csökkentettük a világítást. Ám jó lenne, ha a vasút is igyekezne takarékoskodni. Mondok egy példát, ami ugyan nem pécsi vonatkozású, de szakmába vág. Nyíregyházán megszűnt a vasutas fúvószenekar, és városi zenekar lett. Igaz ugyan, hogy a hangszereken ugyanazok játszanak, mint korábban, de nem a vasutat, hanem a várost reprezentálják. *Mi itt a furcsa? Az, hogy a városnak nem kellett hangszereket venni, egy fillérjébe sem került. Az a véleményem, ne legyen a vasút ilyen gavallér! Egy kicsit haza is beszélek, hiszen a mi nemzetközileg is elismert zenekarunkban sokan kölcsönhangszeren játszanak.*

— Mi lenne a kívánatos? — tárja szét a kezét *Molnár Géza*. — Ha a művelődési házak tartanák a kapcsolatot egymással, és ha valahol éppen nincs szükség hangszerre, kottára, bármire, adják át egymásnak. Az alakuló népitánccsoportokat úgy is lehetne segíteni, hogy a már nem használt ruhákat könyvjóváírással adják át, hogy fennmaradjon az amatőr mozgalom.

D. K.

Mi a siker titka?

Jó programok, több bevétel

A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza 1988-ban a szakszervezettől mindössze 365 ezer forint támogatást kapott. Az egymillió 200 ezer forint tervezett költségvetés helyett 1,4 milliót használtak fel. Ennek ellenére eredményesen gazdálkodtak, mert a tervezett 600 ezer forint bevétellel szemben 1,1 millió forint került a kasszába.

Mi volt a siker titka? A vasutasok felismerték, hogy őket éri szellemi és erkölcsi kár, ha nem segítik kultúrházukat. De nem tétlenkedtek a művelődési ház vezetői sem. Olyan gazdasági vállalkozásokba fogtak, amelyek szolgálták a szabadidő hasznos eltöltését, a művészetet és a továbbképzést.

December végén az eredményekről *N. Kiss Klára* igazgató adott számot.

A kultúrotthon legrégebbi csoportja az 1896-ban alakított, 40 tagú *Haladás Férfikar*. A dalosok 1988-ban is *dr. Hajba Ferenc* karnagy irányításával dolgoztak, hét alkalommal léptek fel. A művészi táncklub *R. Kiss Anikó* vezetésével a fiatalabb korosztályokkal foglalkozik. A 32 ifjú táncos húsz alkalommal lépett fel, általában versenyeken.

— A képzőművészkör több mint negyven esztendeje működik — mondja az igazgató. — Vezetőjükkel, *Simon Iván* festőművésszel, aki maga is a vasútnál keresi kenyerét, négy alkalommal állítottak ki. A 12 tagú Harmónia ének- és táncegyüttes 25 fellépést mondhat magáénak a megyében, és azon kívül is. Fellépéseik közül hetet térítésmentesen vállaltak az öregek napközi otthonaiban, nyugdíjastalálkozókon és -búcsúztatókon. Májusban egy műsoruk teljes bevételét a Vas megyei mozgássérült gyermekek nyári üdültetésére ajánlották fel.

A távközlési és biztosítóberendezési főnökség támogatja a 46 tagú műszaki klubot. Előadásokon, bemutatókon ismertetik az új vasúti technikát. A klub tagjai több tapasztalatcserén jártak 1988-ban.

Négy éve gyakorol, edz az intézmény 18 karatézója. Az évente két alkalommal rendezett versenyeken eredményesen szerepelnek, annak ellenére, hogy edzőjük Szolnokról jár hozzájuk.

— A társastánctanfolyamokat is *R. Kiss Anikó* vezeti — folytatja *N. Kiss Klára*. — Egy év alatt tanulták meg a legismertebb táncokat. Népszerűek a varrótanfolyamok is. 1987 májusában kezdődtek a pénteki diszkók. Ezeken tavaly 17 255 fiatal vett részt.

Rendeztek ezeken kívül farsangi bált, télapó-ünnepséget, nőnapot és gyermeknapot.

A KMP megalakulásának 70. évforduloja tiszteletére, több hónapig tartó szocialista brigádvetélkedőt szerveztek. Ezen 142 brigád képviselői vettek részt. A bevételek növelése érdekében, az Uránia Vállalattal közösen, kedvezményes árakkal, karácsonyi vásárt szerveztek.

— Nem sok jóval kecsegtet az idei esztendő — kesereg az igazgató. — A művelődési intézmények dolgozóinak a társadalombiztosítási járuléka az eddigi 10 százalékról 43-ra emelkedik. Növekednek az egyéb költségek is. Ennek ellenére bízakodó vagyok. Továbbra is számítok a vasutas-szakszervezet és az egyes szolgálati főnökségek anyagi és erkölcsi támogatására.

Sz. Jakab István

Durkó Gábor rajza

Pataki Kálmán

Elromlanak az órák

Már jó ideje rázogatta a vállam, mire végre felébredtem. *Igyekezz, elkésel.* Elmúlt már fél hat is. *Hogyhogy fél hat,* kérdeztem álomtól bódultan, nincs még négy óra sem, és az éjszakára is magamon tartott karórára mutattam. Elkésel, mondta a feleségem, nem lesz időd borotválkozni sem.

Kábán az éjjeliszekrény ébresztőórája után nyúltam. Ostobán nézhettem ki így görnyedten, megnyúlt csíkos pizsamában, ahogy tátott szájjal és borzasan, hunyorgó szemmel próbáltam meglelni az igazságot.

— *Tudod jól* — mondta a feleségem —, *anyád negyed hétkor vár a Déliben. Ha nem vagy ott időre, elmegy nélküled.*

Amikor kitántorogtam a kapun, első pillantásom a sarki hirdetőoszlopot koronázó, törött üvegű órára esett. Néhány perc híján tízet mutatott. Még mindig álomittasan próbáltam összeszedni a gondolataimat. Fejemet egy házfal érdes hűvösséhez nyomtam. El kell mennem a Délibe, ahol anyám vár. Azért vár, mert együtt fogunk utazni egy somogyi faluba. Én ajánlkoztam, hogy megyek, mert ismerem anyámat, jobb, ha bizonyos esetekben van mellette valaki. Mert egyébként csak az angyalok vigyáznak rá, de az néha kevés. Negyed hétkor találkozunk, vagyis találkoztunk volna. Elindult nélkülem? Alig tud fölkapaszkodni a vonat lépcsőjére.

— *Ennyire elaludtam?*

Az utcák csendesek voltak. A locsolókocsi után hamar száradt az aszfalt, még friss, tiszta volt a levegő. Megnyugtató sárga fénybe emelte a körúti házakat az egyre magasabban járó nap.

Rohantam, mint egy őrült, hiszen anyám már több mint három órája vár.

Egy téren kis csoport vonult keresztül, színes zászlókkal, énekszóval, muzsikával. Közelebb érve, láttam, hogy az arcuk a jókedvű ének ellenére elnyűtt és fáradt.

— *Otthon vacsora után azonnal mars az ágyba* — mondta egy fiatal anya makrancos állatkaként maga után rángigált kisfiának, aki már tántorgott a fáradtságtól.

Úristen, hány óra lehet?

Rohantam a földalattihoz, de szigorú, olajszagú rácsok állták el utamat. Már ezt is lekéstem! Nem fogok találkozni anyámmal. Már egészen biztos, hogy nem találkozunk, mégis el akartam jutni a Déli pályaudvarra.

— *Miért zárták be?* — kérdeztem egy verejtékező tarkójú utcaseprőtől, és a földalatti lejáratára mutattam. Az utcaseprő megfordult, megigazította magán az oszladozó csíkos mellényt.

— *Még nem nyitották ki* — mondta minden gúny nélkül, inkább megértéssel.

— Hogyhogy nem nyitották ki?

— *Még négy óra sincs* — közölte, és egy lapos üveget nyújtott felém. Azután barátkozva tette hozzá. — *Ilyenkor, nyáron, hajnalban csodaszép ez a város.*

— Hajnalban? Milyen nap van ma?

— *Június tizedike.*

— Maga nem normális. Hogy lenne már június tizedike, amikor tegnap április huszonötödike volt? Vasárnap.

Az utcaseprő megvonta a vállát, és vesszőseprőjével megvakarta az út porát. Megráztam.

— Hányadika van ma?

— *Hagyjon békén.*

— Milyen év?

— *Nem köll annyit inni! Ezerkilencszázötven van, na!*

Ájulás környékezett. Ezerkilencszázötven júniusában még egyéves sem voltam. És akkor még nem is viselték ezt a hülye, zebracsíkos védőmellényt az utcaseprők.

Anyámmal kell találkoznom, bármi áron. Nem mehet le egyedül abba az isten háta mögötti faluba, hiszen a libát a kacsától, a gyomot a virágtól nem tudja megkülönböztetni. Lenyelik a falusiak. Nevetgélve, vigyorogva tüntetik el. *Úristen, hány óra lehet?*

— Halt! – Rémülettől gonosszá vált arc a hátam mögött, a szemeket péncélsisak árnyéka borítja. Kattan a závár. Futás. Hátrapillantva látom a torkolattüzet. Futok, ahogy erőmből telik. Repülőgépek zúgnak el felettem, kiégett fekete házak lángja csap az égig. Végre egy utcába érek, ahol hisztérikusan hörgő lihegésem, ujjedt arcom nagy feltűnést kelt a lábteniszező gyerekek között. Zöldséges tolja kis kézikocsiját pompás, illatos, friss árujával. Körülötte kiskutya szaladgál. Süt a nap, a kocsi árnyéka hosszan előrenyúlva tapogatja az utat. Még reggel van, kora reggel.

Nem tudom, mi lehet anyámmal. És azt sem, mikor jöhettem el otthonról.

Végre sikerül fölkapaszkodnom egy tömött autóbuszra. Fölsóhajtok, tudom, nemsokára célhoz érek. A Dunához közeledve a busz lassít majd megáll. Hátratolat, újból nekilódul, de hamarosan leáll a motor. Könyörgök a vezetőnek, igyekezzünk.

— *A kocsi nem megy tovább, a hidat lebombázták.*

— *De hiszen nincs is háború!*

A sofőr rezzenéstelen arccal bámul rám. Megnézi a karóráját. Elkapja mohó pillantásom.

— *Háromnegyed tizenegy* — mondja. — *Ez volt az utolsó forduló.*

— *Ilyen korán befejezi?*

— *Korán? Jó, ha éjfélre hazaérek.*

Itt vagyok a Belvárosban. Gyönyörűszép, néma lányok sétálnak a kirakatok előtt. Megigazítják a hajukat, rám pillantanak. Az ablaküveghez lépek én is, egészen közelről néz rám vissza az arcom. Tenyeremet az üvegre nyomom, és mindenféle grimaszt vágok.

— *Egész éjszaka ezt akarja csinálni?* — hallok egy hangot magam mellett. Nálam jóval magasabb, vöröses hajú férfi csóválja a fejét.

— *Éjszaka? Hiszen ragyogóan süt a nap, fecske suhan el előttem eresz alatti fészkére.*

A férfi újból a fejét csóválja, és továbblépdel. Én pedig ismét grimaszokat vágok, de a kirakat üvegéről nem jelez vissza senki. Csak a sétáló lányokat látom, meg a túloldali házakat. Eltűnt az arcom.

Anyám vár, már ki tudja, mióta. Most már tényleg sietnem kell.

Hullámzó búzatáblák között visz az utam, meg-megbotlom a fű alatt lapuló göröngyökben. Gyík surran el mellettem. Azután megint forró aszfalton járok. Vajon hány óra lehet? Akváriumi a csend.

Arra, hogy akkor végül is találkoztam-e anyámmal, nem emlékszem. De azóta órát nem tűrök meg a lakásban.

Aranydiplomások

Kettős jubileum

Kettős jubileumot ünnepeltek a közelmúltban Szegeden, a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában. Az intézmény két amatőr művészeti csoportja ünnepelte fennállásának 40. évfordulóját.

Néhány lelkes művészetszerető vasutas összefogásával 1948 februárjában jött létre Szegeden az a szabadiskola, amely később képzőművészeti körré alakult át. A kör művészeti vezetője negyedszázadon át *Szőke Győző* festőművész volt, majd halála után *Cs. Pataj Mihály* festőművész, illetve két éve *Pataj Miklós* irányításával dolgoznak. S hogy nem is akárhogyan, azt jól példázzák azok a kiállítások, bemutatók, külföldi vendégszereplések, amelyeken az elmúlt évtizedekben részt vettek.

Műveik eljutottak Bécsbe, Párizsba, Münchenbe, Helsinkibe, Drezdába, mindenhol elismerést szerezve a vasutas-művészeknek. A kör létszáma jelenleg 50-60 személy, közöttük egyaránt megtalálhatók a hobbiból alkotók, a művészpályára készülők és a tehetséges amatőrök. Huszonöt régi tagja stúdiót alapítva munkálkodik. Hat éve megkapták a Kiváló Együttes megtisztelő kitüntetést. A jubileumot egy kiállítással ünnepelték meg.

A ház szimfonikus zenekara 1948-ban újjászerveződött, ezután jött létre az önálló fúvószenekar. Létszámuk jelenleg harmincöt. Évente 25-30 fellépésük van vasutas- és városi ünnepségeken. Hosszú évek óta a szabadtéri játékok idején ők szolgáltatják a térzenét a városban. Külföldi útjuk során eljutottak a lengyelországi Kielcébe, a legutóbb Nizzába.

Marosvári Attila karnagy dirigálásával decemberben önálló minősítő hangversenyen megkapták az aranydiploma fokozatot.

(Gellért)

Radnai Ketykó István

Azok a régi éjszakák

Minden csepp izzadtságom;
örömöm, bánatom, sóhajom, imádságom
rátok emlékeztet, régi éjszakák,
mikor kalászos nyárban
vagy dühöngő télben
hosszú verseket írtam, bár fáztam
eleget a rezsó fűtötte bakterházban
a forróságban pedig mindig sörre vágytam . . .
Most érzem csak hiányát a gyalogutaknak;
az öreg gőzösöknek, a tisztelgő sorompórudaknak —
valami visszajár bennem — — —
holt lelkekként bolyongnak szememben
a csitri falusi lányok,
de elszáradtak már a rózsák a lépcsőn
ritkultak a borozások.
Azok a régi éjszakák . . .
Valami hiányzik belőlem
és kimondhatatlanul fáj egy álom:
gázolok térdig érő pipacs-tengerben
futok egy nem létező vonat után — — —
egy vonalbejáró sem jön velem szemben,
hogy kulacsából megkínáljon . . .

MOZIKALAUZ

Februárban tizenkét új produkciót láthatunk.

A *Szörnyecskék* című horrorparódiáról már olvashattunk. Visszhangos siker volt az Egyesült Államokban. Hőse *Billy*, akinek ajándékba kapott háziállatkái elszaporodnak, s ezzel iszonyú galibát okoznak. A környéken hemzsegni kezdenek a szörnyecskék. A magyarul beszélő színes, fordulatos história rendezője: *Joe Dante.*

Számos krimi és politikai krimi alkotója a francia *Ives Boisset* egy amolyan *Hernádi Gyula* fantáziájában született bűnügyi produkcióval lepi meg a műfaj kedvelőit.

A kockázat ára egy ördögi tévévetélkedő, amelyben az önkéntes jelentkezőknek túl kell élnie egy öttagú bérgyilkoscsoport minden próbálkozását. Persze fegyvertelenül, hogy az a nézők számára minél izgalmasabb legyen. A szereplők között ott találjuk *Michel Piccoli*-t és a szép *Marie France Pisier*-t.

A képzeletnél egyetlen valami fantáziadúsabb: a valóság! Ezt támasztja alá egy megdöbbentő amerikai dokumentumfilm az *Amerikai gyilkosságok.*

Sheldon Renan páratlan archív felvételekből készült összeállítása az elmúlt húsz esztendő USA-beli erőszakos cselekedeteit idézi fel a köznapi bűntényektől, a maffiaharcokon át a politikai merényletekig. Ugyancsak krimi a japán a *Madonna háborúja.*

Nakamura Gendzsi filmje egy főiskola és egy banda harcát ábrázolja a fordulatos cselekmény keretében. A főiskolások testőröket szerződtetnek a harcra, mégpedig olyan leányokat, akik végül is eredményesen szállnak szembe a környéket rettegésben tartó gazemberekkel szemben.

Ábel Péter

Becker Lászlóné

Miener Malzer

Csontropogtató hidegre ébredtem. Szél nem fújt, csak a seregnyi varjúcsapat szárnyainak verdesése zavarta a levegő hallgatását.

— Hó lesz — hallom édesapám hangját, miközben a dunna alatt azon töröm a fejem, hogy jó lenne szánkózni, ha volna hó.

— Lesz — feleli édesanyám, és tovább forralja a tejet.

Lesz, lesz, mire jó az nekem? Tavaly az Öcsi, a Bogyán, nekiment a szánkómmal a Terus néni körtefájának, s azóta volt szánkó, nincs szánkó. Édesapám azt mondta, nem csinál már újat nekem. Nagy vagyok, lány vagyok, fakanál mellett a helyem. Kidugom a lábam. Istentelen hideg a szoba. A kályha még az este kialudt. Akkor jó lengyel szén égett benne, s melegen duruzsolt.

Szeretem hallgatni. Ülök a kályha mellett, és ábrándozom. Régi játékom ez nekem. Talán négy-öt éves lehettem, mikor elkezdtem játszani. Kertünk végében megy a vasút, pontosabban a budapest—hegyeshalmi vonal. Elgondoltam, milyen jó lenne elmenni Pestre, föl a Gellért-hegyre. Sokáig izgatott Gellért püspök legendája. Sajnálattal vegyes borzongással gondoltam rá.

S itt elakadt négyévesnyi eszem. Igen, elmegyek, de nem tudok pestiül. Abban a hitben éltem, hogy mivel Pestre csak vonattal lehet menni, nyilván messze van, s mert messze van, ott másképpen, vagyis pestiül beszélnek az emberek. Csodálom a vasutat. Körtefánk mellett kis ajtó nyílik a vasúti töltésre, amin keskeny gyalogút vezet a kis állomásra. A töltés oldalában szederfa. Finom, édes, fehér szeder. Sokat és sokszor lakmároztunk belőle. Eleinte csak szökve, a libalegeltetés elől lógva mentünk a szederfához. Pár év múlva küldtek.

— Szedj csalánt a libáknak! A partoldalban találsz — szólt a parancs az útbaigazítással együtt.

Utálom a kacsákat, libákat, mert egyebet sem hallok:

— Darálj kukoricát! Húzz vizet!

De a csalánszedés a legborzalmasabb. Kesztyű még a téli hidegben sem igen volt. Persze ennni nem utáltam a libákat. A liba mája édesapámé — ez törvény! Ő más részét nem szereti a libának. Bár gyanítom, abból sem sokat eszik. Nyolcan vagyunk testvérek, és mindenki kap belőle. Tizennégy éves vagyok, s egyszer már ettem, félig, egy egész libacombot. Nagyon vártam, hogy kapjak. Évekig. Megkaptam, és nem bírtam megenni.

— Nem kelsz, Tücsök? – hallom édesapám hangját.

— De kelek! – felelem, de eszem ágában sincs ebbe a farkasordító hidegbe kibújni a melegről, pedig hallom, hogy megy a győri gyors, ami azt jelenti, minimum nyolc óra. Azért minimum, mert ha késik, akkor talán már negyed kilenc is van.

Kedves szórakozásunk most is elnézegetni az elhaladó vonatokat. A tehervonat vajon mit vihet? A zárt kocsikban talán még kincs is van! Bár legtöbbször kikandikáló teheneket, zsákokat és dobozokat láttunk. A kincset biztosan azért nem látjuk, gondoltuk mi, mert azt jól eldugták. A legjobban a szerettük. Izgalmas volt, a kanyarból vajon személy- vagy tehervonat bukkan elő? Fogadásokat kötöttünk. Bár ha elveszítettük is a fogadást, ha személyvonat jött, kárpótolva voltunk. Integettünk, s találgattuk, ki, hova mehet. Igazi ünnep volt, ha valaki visszaintett.

Emlékszem, elsős voltam. Év vége felé járt. Mosolygós, napsütéses délután volt. Ültünk a ferdén nőtt szederfa tövében és vártuk a vonatokat.

— Jön! Jön!

S szélvészként robogott el a vonat.

— Ez külföldre megy!

— Honnét veszed?

— Nem látod, te vaksi? Másmilyenek a vagonok!

Másnap újra kiültünk, jött is a vonat, de megint nem tudtuk kibetűzni, mi van az oldalára írva. Hetekig kijártunk, míg egyszer a cigányhíd után lévő jelző lassításra késztette a vonatot.

— Na most! Olvasd gyorsan!

— Miener Malzer! — ordítottam dicsőülten, de rögtön azon törtem a fejem, vajon miért írták az M betűt fejjel lefelé? Nem jöttem rá egyhamar, de magyarázatot találtam.

— Hát persze! Külföldiül van!

Így aztán a rejtvényt megfejtve, már ismerősként köszöntöttük a vonatot. Ahogy teltek az évek, már nemcsak szórakozást nyújtott a vasút. Kitűnő vasgyűjtő hely volt. Sok csavart és vasdarabot szedtünk össze, és a nyikorgó talicskán, egymást felváltva, kicigöltük a MÉH-telepre. Társasjátékot vettünk, ami nem volt senkié, mindenkié volt.

— Tücsök! — elaludtál vagy mi a fene van veled? Kelj föl!

Nincs mese, két lépéssel megcélozom az ajtót, és a konyhában termek. Hónom alatt a mackóalsó és mackófelső meg ami még a kezembe akadt. A konyhában már jó meleg van. Megiszom a tejet, egy karéj kenyeret is benyelek mellé, s már hallom is:

— Eredj a boltba! Hallottam, hozták a friss kenyeret. Apád, mikor a szolgálatból jött haza, még csak tegnapi volt.

Nem vágok fintort, pedig nem szeretek sorba állni kenyérért. Na, de ma mégis karácsony van, illetve lesz, estére! Édesapám reggel héttől este hétig, illetve este héttől reggel hétig dolgozik a vasúton. Váltókezelő meg amolyan mindenes. Ha estére megy dolgozni, és napközben nincs, aki főzzön, mert napközben a szőlőben dolgozunk, nincs vacsora. Ilyenkor, ha megfőtt, én, a Tücsök utánaviszem a vacsorát. Azért szeretem ezt a vivést, mert mindig van a zsebében negró, és ilyenkor kapok belőle én is. Különben ő eszi a torok kéményseprőjét. De nemcsak a negró csábít. Ott pöfög a Fehérvárra készülő kicsi csühös. Egyszer felengedtek rá, kinyitották a kazán ajtaját. Pokoli meleg dőlt ki rajta, de az izzó parázs gyönyörű volt, és én mégis féltem. Többet nem is mentem föl rá, messziről csodáltam.

Szörnyű sokan álltak sorba kenyérért, de a szokásomhoz híven ezt az időt is ábrándozással töltöttem. A Jézuskában nem hiszek már, de jó mese volt. Vajon mi lesz a fa alatt? Nagy vagyok, lány vagyok, így baba már biztos nem. Ruha, csizma elképzelhető. De vajon még mi? Hú! ha én ezt most tudnám! Sajnos, nem tudom. Mindegy! A friss kenyérrel hazaballagok a reszeltcitromhéj- és vaníliaillatú konyhába. Ezt imádom a karácsonyban. Finom sütiillatok keverednek a töltött káposzta és rántott hal illatával. Estére mind a két szobában jó meleg van. Mi, gyerekek kiöltözve a hátsó szobában várjuk a lánccsörgést.

Édesapánk játszik velünk, s ha úgy vesszük, ez is karácsonyi ajándék. Ritka alkalom. Vagy a szőlőben dolgozik, vagy a vasúton. Mikor alszik? Nem tudom. Lánccsörgés! A fa alatt egy igazi bolti faszánkó áll!

— Az enyém, ezt rögtön tudom.

— Na, Tücsök! Csúszkálhatsz, de vigyázz rá! Az unokám is ezen akarom szánkóztatni!

Hát, arra ugyan nem sokat kell várni, a testvéreim nagyok, pár év, és tessék! Még meg sem kaptam a szánkót, és letúrnak róla.

Másnap azért megmutatom a Miener Malzernak, amiről azóta kiderült, hogy nem külföldiül van, és hogy valójában Wiener Walzernak hívják! Időközben ugyanis összeismerkedtem a dupla v-vel is.

Húsz év telt el a szánkós karácsony óta. Bécsbe készülök. Életemben először megyek külföldre. Egyedül megyek és a Miener Malzerrel. Ezt már régen eldöntöttem.

Lassan húz ki a vonat a pályaudvarról. Olyan izgalomban vagyok, hogy nem tudok megülni a helyemen. Ám nyugodtan mászkálhatok le-föl, a fülkében rajtam kívül nincs senki. Szerencse! Szégyellném az izgalmamat. Percenként nézek ki az ablakon, nehogy elmulasszam, mikor érünk az én falumba. Szívből sajnálom, hogy most este megy a vonat. Így biztosan nem integetnek a gyerekek, és én nem tudok visszainteni, pedig milyen jó lenne!

Berobog a vonat a kertek alá. Igen, ez a mi házunk, és itt a híd! Szél borzolja a nyitott ablakban a hajam, két kezemmel integetek régi saját magamnak. Két könnycsepp melegíti az arcom, míg le nem pottyan.

— Igen, Engem a Miener Malzer Bécsbe visz!

Az MHSZ-klubtitkár vágya

A géptelepi aktivisták példát mutatnak

A MÁV Építési Géptelep Főnökségen már véget ért a hivatalos munkaidő, de *Fóti Árpád* építésvezető nem is gondolt a hazamenetelre. Terveket, programokat, kimutatásokat böngészett, közben jegyzetelt. Csak akkor állt fel íróasztalától, amikor pontosan felmérte: a géptelepfőnökség MHSZ honvédelmi klubja hol tart a tartalékosok továbbképzésében, melyek a lövészszakosztály soron következő konkrét feladatai, s mit kell majd elmondania az MHSZ MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub másnapi tanácsülésén.

Az épületből kilépve felnézett a kéklő égboltra, s megtorpant. Az apró felhőpamacsok ezúttal is emlékek sorát idézték fel benne. Még volt néhány perce arra, hogy kissé eltűnődjön a múlton.

Közel négy évtizede, alig 17 évesen kezdett repülni a MÁVAG Repülőklub tagjaként. 1950 nyarán C vizsgázott, s néhány hónappal később Gyulával, az ikertestvérével — a BM Légirendészettől ment nyugdíjba — *bevonult a Honvéd Kilián György Repülőtiszti Iskolára, ahol Barcs Lászlóval* (a MÁV REK klubtitkárával) *és Pencz Jánossal* (az MHSZ későbbi repülőfőnökével) *együtt készült a vadászrepülői hivatásra.* Nem sejthette, hogy egy évvel a tisztté avatása után őt is eléri a légierő nagyarányú létszámcsökkentése, s korán búcsút kell mondania „magasba törő" álmainak.

Ilyen előzmények után vállalt munkát 1957 júniusában a MÁV Építési Géptelep Főnökségen, ahol néhány hónappal később kinevezték művezetővé, majd beválasztották a pártalapszervezet vezetőségébe. 1966-ban került jelenlegi beosztásába, a földmunkagépcsoport élére, s abban az évben lett a pártalapszervezet titkára is.

Közben mind nagyobb lelkesedéssel patronálta a Magyar Honvédelmi Szövetség helyi aktivistáinak tevékenységét. 1970-ben a géptelepfőnökség MHSZ honvédelmi klubjának vezetőségi tagja, *1986-tól pedig titkára lett.* S miközben szabad idejében nagy gonddal irányította a lövészszakosztály tevékenységét, szervezte a mintegy 170 géptelepi tartalékos katona továbbképzését, az évenkénti éleslövészeteket, mind nagyobb részt vállalt a MÁV-os repülők segítéséből.

A géptelepi aktivisták alkalmanként a farkashegyi repülőtéren esedékes földmunkákból is részt vállalnak.

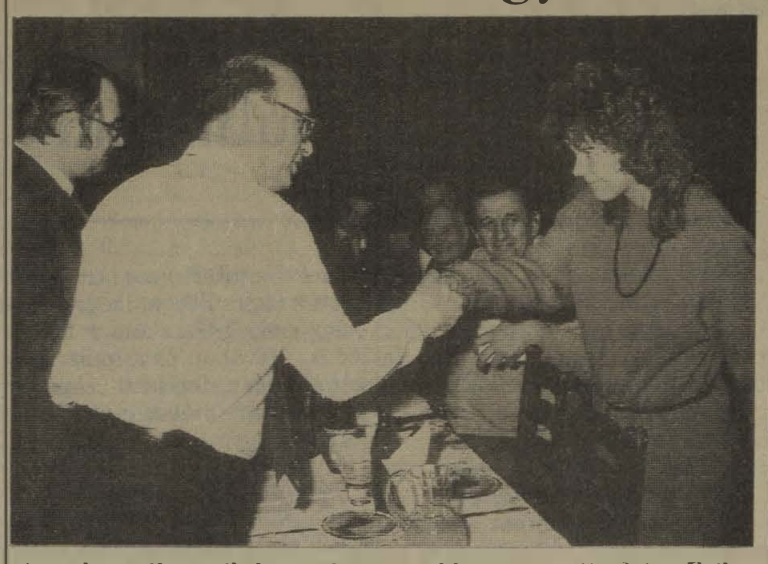
Ahhoz, hogy ilyen hatékonysággal képes részt vállalni a honvédelmi klub vezetéséből, az MHSZ patronálásából, abban számos vezetőnek és aktivistának is nagy szerepe van. Például *Róza Sándornak,* a géptelep igazgatójának, és *Andrási János* főmérnöknek is. A segítőkész, alkotó légkör egyúttal újabb erőt, lendületet is ad a társadalmi munka végzéséhez.

A fia is vasutas MHSZ-aktivista, s szintén nagyon vonzódik a repüléshez. Bár *Fóti Árpád* már csak pártoló tagként emelkedhet a levegőbe, reméli, eljön az idő, amikor fiával együtt fog repülni — vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros sárkányon.

Büki Péter

SAKK

Évadzáró közgyűlés



A szakosztály egyik legeredményesebb versenyzője Sziva Erika

Évadzáró közgyűlést tartottak a Törekvés SE sakkozói január 16-án. A szakosztály vezetője. *Nyulász János* beszámolójában sikeresnek nevezte az 1988-as versenyévadot, s méltán, hiszen a női csapat a tizedik helyet szerezte meg az OB I-ben, a férfiak pedig *Deli Péter* vezetőedző irányításával az erős mezőnyben ötödikek lettek 90.5-es összpontszámmal.

Sikeres volt a csapat részvétele a nemzetközi versenynaptárban is jegyzett Kőbánya 88 nemzetközi nyílt sakkviadalon, de a többi korosztályok képviselői is jó eredményeket értek el. Így például az ifjúsági *Dudás János,* 13 mérkőzésen 9,5 pontot gyűjtött.

A világbajnokjelöltek mexikói versenyén Kállai Gábor bejutott a legjobb nyolc közé, Fehér Gyula pedig megszerezte a nemzetközi mester címet, és a nyílt magyar bajnokságon harmadik lett.

A szakosztály egyik legeredményesebb versenyzője *Sziva Erika,* aki az OB I-es férficsapatban is szerepelt, elnyerte a nemzetközi mester címet, és negyedszer lett első a nyílt női bajnokságon.

A szakosztályi ülésen *Deli Péter* vezetőedző megköszönte az elnökség és a bázisszerv — az Északi Járműjavító Üzem — támogatását, majd *Balogh Sándor* üzemigazgató jutalmakat adott át az eredményesen szereplő versenyzőknek.

A férficsapat egyik erőssége, *Tompa János,* aki egyben az olimpiai bajnokságot nyert női sakkcsapat kapitánya, a szakosztályi ülés után készséggel válaszolt kérdéseinkre.

— Mint kapitánynak mi a véleményed a lányok teljesítményéről?

— *Túlzás nélkül állíthatom, hogy világszenzáció volt ez az eredmény, hiszen amióta a szovjetek részt vettek a sakkolimpián, nem volt igazi konkurensük a bajnoki címért folytatott küzdelemben. Ezen felül ez volt az első eset, hogy magyar sakkcsapat olimpiát nyert.*

— És a Polgár lányok?

— Reméljük, a továbbiakban is megmarad a kialakult jó kapcsolat, amihez hozzájárul az a tény is, hogy nem húzódik tovább a női versenyzők elismerése. Például január 18-án Deák Gábor államtitkár, a Magyar Népköztársaság Csillagrendjét nyújtotta át Mádl Ildikónak és a három Polgár lánynak. Ha a *Polgár lányok* továbbra is a női mezőnyben játszanak, úgy hiszem, többször is lehetnének olimpiai bajnokok, de őket inkább a legjobb férfiakkal vívott küzdelem ambicionálja, bár ismerve képességeiket, ez teljességgel érthető.

Tompa János ugyanakkor a Munka Érdemrend arany fokozatát kapta munkája elismeréseként.

Kép és szöveg: Tüttő

HÍREK

— **Segély.** Az örményországi földrengés károsultjainak megsegítésére gyűjtenek a záhonyi üzemigazgatóságon. Az akcióban — amelynek eredményeként már 200 ezer forint gyűlt össze — több társadalmi szervezet is részt vesz.

— **Üzemi konyha.** Pácsonyban a múlt év végén, korszerűsítés után átadott üzemi konyha kapacitása akkora, hogy a járműjavító üzem dolgozóin kívül még a közelben lévő kisüzemek dolgozóit is el tudják látni meleg étellel.

— **Vasutasözvegy.** Andó Jánosné Hatvan legidősebb lakója, aki nemrégiben töltötte be 102. életévét. Ebből az alkalomból többek között a vasútállomás Kállai Éva szocialista brigádja, a vasutasbiztosító egyesület, az ÖTA és a MÁV Nyugdíjas Intézőbizottsága képviselői köszöntötték fel az idős aszszonyt.

— **Mozdonymatuzsálem.** Ismét hasznosítják a Sarkadi Cukorgyár volt tolatómozdonyát, a százesztendős 377-est. Egy vasutascsalád ócskavasként megvásárolta, és négy hónap alatt üzemképes állapotba hozta. Jelenleg azonban nem a pályán használják, hanem egy magánszeszfőzdében biztosítja a munkához szükséges gőzt.

— **Felvételi előkészítő.** A MÁV tisztképző felvételi vizsgáira felkészítő tanfolyamot szerveztek a záhonyi üzemigazgatóságon. A 19 jelentkező számára hetente két alkalommal tartanak foglalkozásokat az oktatási központban.

— **Partnerkapcsolat.** Az üllői Monorvidéke Áfész és a MÁV között létesített kapcsolat gyümölcsözőnek bizonyult. A múlt évben az áfész 3 ezer vagonajtót készített a vasút számára.

— **Hobbi.** A Somogyban élő Nyitrai Ferenc nyugdíjas mozdonyvezető 18 évi munkával egy 80 centiméteres mozdonyt készített. A működő modellt műszaki rajz nélkül, pusztán emlékezetből készítette el Nyitrai Ferenc 10 ezer munkaóra alatt.

— **Patronálás.** A szegedi igazgatóság II. Rákóczi Ferenc Szocialista Brigádja már nyolc éve patronálja a helyi Gladics utcai egészségügyi nevelőotthont, ahol testi és szellemi fogyatékos gyerekeket nevelnek. A brigád tagjai tavaly két alkalommal saját gépkocsijaikkal moziba, illetve ópusztaszeri kirándulásra vitték a gyerekeket, karácsonykor pedig a makó-újvárosi II. Rákóczi, a kisteleki Radnóti, a szegedi Pósz Jenő és Béke, valamint a kelebiai Zrínyi Ilona Szocialista Brigádokkal közösen 7300 forint értékben ajándékcsomagokat tettek a nevelőotthon karácsonyfája alá.

December 26-án elhunyt Szirmai Jenő, a Vasutasok Szakszervezete Központi Ének-Zene és Képzőművészeti Iskolájának igazgatója. Szirmai Jenő 1976-tól vezette a Törekvés Művelődési Központot, majd 1983-ban nevezték ki a központi zeneiskola igazgatójává. Hamvasztás utáni búcsúztatása január 16-án volt a rákoskeresztúri Új Köztemetőben.

Gyűjtés

Ha összefog az szb és a tagság

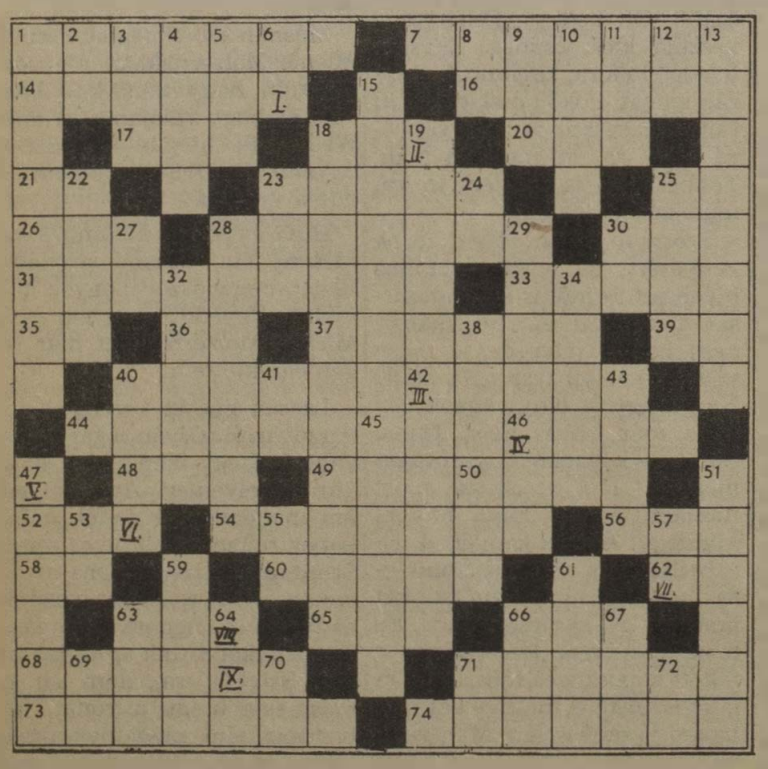
Záhonyban a gépesített rakodási főnökség szakszervezeti bizottsága gyűjtést szervezett az örményországi földrengéskárosultak segítésére. Az akció során a 2300 dolgozó több mint 66 ezer forintot adott a bajbajutottaknak. Gondoskodnak a brigádokból nyugdíjba vonulók köszöntéséről is, akiknek létszáma évente eléri a 80-90-et is. Úgy döntöttek, hogy két alkalommal — év elején és év végén rendeznek számukra és családtagjaik számára is egy ünnepséget, ahol műsorral kedveskednek az iskolák és óvodák növendékei. Így volt ez legutóbb is, amikor 41 nyugdíjbavonulót ünnepeltek. Megköszönték munkájukat és az szb három házaspári üdülőjegyet sorsolt ki közöttük.

Rendszeresen gondolnak a nagycsaládosokra is. Segélykérelmüket komolyan veszik. Legutóbb évi költségvetésüket vizsgálták felül, módosították azt és a nagyobb összeg mellett döntöttek. Így a segélykifizetésekre közel 170 ezer forintot hagytak jóvá a nagycsaládosok részére.

Focigyőzelem Csapon

Egyre sokrétűbb a kapcsolat az eperjeskei és a csapi vasutasok között. Legutóbb például a csapi Komszomol szervezet meghívására az állomás KISZ-bizottságának kispályás női labdarúgócsapata vett részt egy nemzetközi tornán. Annak ellenére, hogy az eperjeskei nők még csak rövid ideje barátkoztak meg a focival, kiválóan képviselték a hazai színeket. A *Juhász Tiborné, Molnár Mária, Szabó Tünde, Kantár Ibolya, Klicsu Ferencné* és *Csentős Erzsébet* összeállítású csapat ugyanis az első helyet szerezte meg a viadalon. Természetesen ez a győzelem tovább erősítette a csapatszellemet, így a találkozó hazai folytatását is optimistán várja az együttes.

„Otromba voltál, kisvonat"



Vízszintes: 1. Török csapatparancsnok. 7. Hegység Afrikában. 14. A költő. 16. Sekély vízű tengeröböl. 17. . Sámuel, magyar király. 18. Bajnokcsapatok Európa Kupája. 20. Tréfás bemondás. 21. Szintén. 23. Nyugat-afrikai főváros. 25. Kert széle. 26. Azonos betűk. 28. Rendszabályoz, fékez. 30. Nem fölé. 31. Emeletes raktár. 33. Epilepszia. 35. Fordított szomorúság. 36. Ezer közepe. 37. Olasz város. 39. A radium vegyjele. 40. Latin újdonság. 42. Általvető. 44. Több mint fél deka. 46. Korhol. 48. Teakeverék! 49. Ismeretelmélet, idegen szóval. 52. Győri sportegyesület. 54. Elmélkedik. töpreng. 56. Német névelő. 58. Római 501. 60. Folyó a Kaukázusban. 62. Numero röv. 63. Észak-amerikai Egyesült Államok. 65. Éjjeli mulató. 66. Régi görög törzs. 68. Nehéz selyemszövet. 71. Papagájféle. 73. Fiatal szerelmest játszó férfi színész. 74. Tárgyalás, tréfásan.

Függőleges: 1. Mohamedán szekta. 2. Ipar fele. 3. Kihalt futómadár. 4. Brigitte Bardot. 5. Baranya megyei település. 6. A szamárium vegyjele. 8. Rangjelző. 9. Gabonaszem. 10. Megyeszékhely. 11. Labdarúgó teszi. 12. Elege van. 13. Fali is, asztali is lehet. 15. Lepergő. 18. Tengerszoros Aden környékén. 19. Hőértékmérő. 22. A szabó igéje. 23. Komárom megyei helység. 24. Tetejére. 25. Mérgező gáz. 27. Hangtalanul zúg. 28. Vissza: vásárol. 29. Lisztlel hint, de fordítva. 30. Ablak széle. 32. Attól kezdve. 34. Betűkáosz! 38. Kimondott betű. 40. Észak-atlanti Szövetség. 41. Megszólítás is lehet. 43. Bevesz ellenére. 45. A végzet megszemélyesítője a görög mitológiában. 47. Olasz látkép. 50. . . . olmány, szedettvedett. 51. A naprendszer egyik bolygója. 53. Személyes névmás. 55. Latin és. 57. Csontokat köt össze. 59. Ellop. 61. Hosszú idő múltán. 63. Feltételezett űrbeli lény. 64. Állóvíz. névelővel. 66. Nóta. 67. Félig ravasz. 69. Német előljárószó. 70. Névelő. 71. Kicsinyítő képző. 72. Ellentétes kötőszó.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk sorrendben összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve (élt: 1900—1957). A keresztrejtvény címe a költemény egyik sora.

Beküldési határidő: 1989. február 9.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Kosztolányi Dezső. (A vers címe: Számadás.) Egy-egy könyvet nyert:

Szűcs Ferencné. 3000 Hatvan. Mező Imre u.2., Misák Rozália. 4400 Nyíregyháza. Vöröshadsereg u. 13., Szabó József. 3531 Miskolc. Bátori I. u. 38., Czifra Gyula. 4625 Záhony. Alkotmány u. 44., Unger István. 2310 Szigetszentmiklós. Jókai út 19.

Véradók kitüntetése

Bensőséges hangulatú ünnepség keretében köszöntötték a közelmúltban a záhonyi sokszoros véradókat. A Randevú étteremben a helyi Vöröskereszt-szervezet és a kisvárdai városi körzeti vezetőség szervezésében csaknem félszáz aktivistát láttak vendégül.

Az ünnepségen *Plesu Istvánnénak,* a helyi közös vezetőség titkárának nyitószavai után *dr. Molnár Károly,* a városi vezetőség elnöke méltatta a meghívottak áldozatvállalását, közösségi elhivatottságát, majd kitüntetéseket adtak át. 47 véradó részesült elismerésben, közöttük négyen már hússzoros, 11-en pedig tizenötszörös véradónak mondhatják magukat.

Befejeződött a kampány

December 29-én, az utolsó cukorrépával megrakott tehervonat beérkezésével befejeződött a szokásos szállítási kampány Szolnokon. Ez alatt az idő alatt 7953 teherkocsin 34 ezer tonna répa érkezett a cukorgyárba, és egyetlen alkalommal sem fordult elő fennakadás a szállításban. A megnövekedett feladatokhoz a múlt évben is igénybe vették a nyugdíjas vasutasok segítségét, akikre a gyár vezetősége idén is számít, hiszen a kampány sikere nem kis mértékben múlik az ő szorgalmukon.

Lakáscsere

Elcserélném centrumban lévő 50 négyzetméteres, első emeleti korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz kék busz vonalán lévő 200 négyszögöles zárt kertemet, budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Örs vezér tér 15. I. 7. 1148.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egy két szoba összkomfortos és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczi, Budapest XV., Lenin u. 11. II. lépcsőház II. emelet 7.

Elcserélném csepeli 41 négyzetméteres másfél szobás komfortos tanácsi lakásomat, kétszobás (külön bejáratú) MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: a 27-68 üzemi telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai 2 szobás, összkomfortos vállalati bérlakásom nagyobbra. Érdeklődni lehet: a 34-71 üzemi telefonszámon.

Elcserélném tatai 3 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, budapesti egy- vagy másfél szobás tanácsi lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Budapest VII., Verseny u. 6. III/43., Lovas Ferenc. Levélben vagy személyesen: Tata MÁV-állomás. 60. őrház, Túlliusz Gábor.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű I. emeleti másfél szobás, összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres földszinti komfortos, és 58 négyzetméteres 2 szobás komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesttől 40 km-ig, kertes összkomfortos 2 szobás tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel, 39 négyzetméteres, 1 szoba étkezőkonyhás, összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig, Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A II/3.

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás komfortos, gázfűtéses, földszinti udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC, második emeleti tanácsi lakásokat. Egy szoba, két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásokra (V., VI., VII. kerület előnyben). Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0262. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

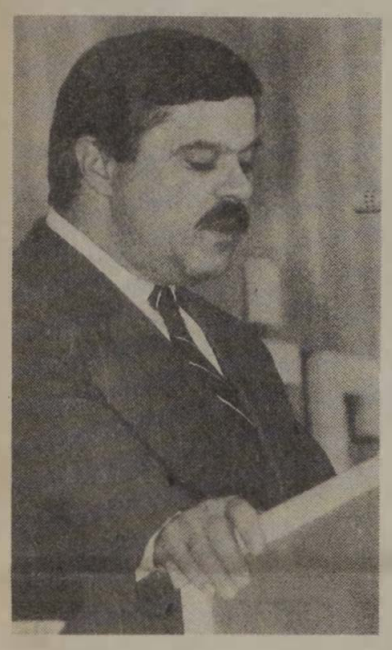
XXXIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. FEBRUÁR 16.

Van lehetőség a terhek mérséklésére

Jó szociális közérzettel hatékonyabb lehet a gazdaság

Nagy Sándor beszéde az Északi Járműjavítóban tartott szakszervezeti nagygyűlésen

Szakszervezeti nagygyűlést tartottak február 7-én délután a MÁV Északi Járműjavítóban. A mozdonycsarnokban megjelent mintegy hét-nyolcezer — a vasutasokon kívül a többi ágazati-iparági szakszervezetet is képviselő — résztvevőt Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára köszöntötte, majd Nagy Sándor, a SZOT főtitkára mondott beszédet. A nagygyűlésen végezetül felhívást fogadtak el.



— Napjainkban viták, információk zuhataga áraszt el bennünket. Ebben a szóinflációban csak egy dolog nem látszik igazán, hogyan, miből fog élni a következő években az a több millió dolgozó ember és nyugdíjas, akinek értékteremtő munkája — jó irányítással — kivezetheti az országot a súlyos válságból — mondotta bevezetőül *Koszorus Ferenc*

— Ez a mai demonstráció kifejezi, hogy szembe tudunk nézni azokkal a gondokkal, amelyekkel társadalmunk és gazdaságunk küzd. Kifejezi azt is, hogy szolidárisak vagyunk egymás iránt, hogy képesek vagyunk fellépni jogos és teljesíthető követeléseink érdekében. E demonstráció célja felhívni a figyelmet arra, hogy bajainktól azzal tudunk megszabadulni, problémáinkat megoldani, ha a terheket nem a dolgozó emberre és a nyugdíjasokra hárítjuk. *Nem a szegénység és a szegények számának növelése, hanem a megszüntetése lehet a cél. De ez nem a holnap, hanem már a ma elodázhatatlan feladata.* A terhek enyhítését már ma meg kell kezdeni. Enélkül nem lesz sem stabilizáció, sem kibontakozás. Összefogásunk azt is kifejezi: tudjuk, csak együtt, egymással és egymásért érhetünk célt — hangsúlyozta a vasutas-szakszervezet főtitkára, majd átadta a szót *Nagy Sándornak.*

*

— Nem titkolom, azért szerveztük meg ezt a szakszervezeti nagygyűlést, mert szeretnénk, ha a kiosztott felhívás, vagy úgy is mondhatnám, nyílt levél szövegének elfogadásával, a jelenlévők kiállásával nyomatékot adhatnánk azoknak a vitáknak, amelyeket a szakszervezetek folytatnak ezekben a napokban, hetekben a dolgozók érdekeinek védelmében — mondotta a SZOT főtitkára, majd így folytatta:

— *A szakszervezetek jól ismerik a dolgozók, az emberek problémáit. Jól ismerik az egyre súlyosodó gondokat, ismerik az idős, megfáradt emberek filléres gondjait, ismerik a fiatal házasok kuporgató, lakásra gyűjtő életmódját és sokszor kilátástalan helyzetét, ismerik a gyermekes családok egy részének nélkülözéseit.* Ismerik a szakszervezetek ezt a helyzetet, mert az emberek között dolgoznak, és ismerniük kell ezt a helyzetet, mert a dolgozók akarata, a munkavállalók akarata, a szakszervezeti tagok akarata és bizalma nélkül a szakszervezetek nem képesek eredményt elérni.

Ilyen körülmények között, úgy hiszem, érthető, ha a szakszervezetek emelik fel elsőként a hangjukat a lakosságot sújtó áremelések miatt és a munkanélküliség elkerülése érdekében, hogy most csak két nagyon fontos, de mindannyiunkat foglalkoztató példát említsek. Teszik ezt azért, mert meggyőződéssel vallják, hogy van lehetőség a terhek mérséklésére. Teszik ezt annak ellenére is, hogy fellépésükkel olykor magukra vállalják a reformellenesség bélyegét egy olyan időszakban, amikor ez a legsúlyosabb vádak közül való, hiszen ma ebben az országban túlkínálat van reformelgondolásokból, még nagyobb túlkínálat van reformretorikából, azaz szavakból, és gyakran azt is tapasztaljuk, hogy olyan emberek a halaszthatatlan reformok szószólói, akik maguk is tehetnek arról, hogy korábban nem haladtak előre a változások Magyarországon

Fontosnak tartom, hogy röviden összefoglaljam, mit értünk el a korábbi megbeszéléseken, és milyen javaslatokat, követeléseket fogalmaztunk meg, azaz milyen elgondolások vannak abban a kosárban, amelyet a tárgyalóasztalra teszünk.

Mindenekelőtt azt szeretném határozottan leszögezni, hogy a Szakszervezetek Országos Tanácsa, annak elnöksége a korábbi tervegyeztető megbeszéléseken soha nem fogadta el az 1989-re tervezett 6 százalékos reálbércsökkentést. Ezért mi a legnagyobb eredménynek azt tekintjük: *már a jelenlegi helyzetben is sikerült elérni, hogy egy korábbi elgondoláshoz képest a reálbérek csökkenése mérséklődik.* Szintén komoly eredménynek tekintjük, hogy a költségvetési szférában dolgozóknál minden korábbi évhez képest nagyobb összegű központi bérpolitikai intézkedésekre nyílt lehetőség, mintegy 4.1 milliárd forint értékben.

Nem nagyon beszélünk róla, mert nem szeretjük a személyi jövedelemadó-rendszert, de attól még meg kell mondani, hogy a személyi jövedelemadó-rendszer változtatása a dolgo-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Ülést tartott a központi vezetőség

Béremelés egyenlő mértékben

Mint arról korábbi számunkban már hírt adtunk, az elnökség szakszervezetünk központi vezetősége elé utalta tárgyalásra a MÁV januári béremeléséről szóló előterjesztést.

A testület ennek január 20-án tett eleget. A vitában felszólalók üdvözölték a béremelés első ütemének január 1-jére történő előrehozatalát. Többségük úgy foglalt állást, hogy a közvetlen megélhetést súlyosan érintő áremelések abszolút összegben mindenkinek azonos költségnövekedést okoztak, ezért a béremelést is egyenlő, meghatározott összegben kell végrehajtani.

A legszegényebb vasutas rétegek gondjainak enyhítése érdekében mindenki indokoltnak tartotta a minimálbér azonnali, 3700 forintra emelését, és a hozzászólók nem vitatták a csak néhány szakmai réteget érintő kiegészítő bérintézkedések (%-os utazási műszakpótlék, gépkocsivezetői túlóradíj stb.) *indokoltságát sem.* Néhány hozzászóló — kicsit már a második napirend előre hozott vitájaként — aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy további bérpolitikai célok megvalósítására megfelelő források állnak-e a MÁV rendelkezésére, vagy hogy ezek megteremthetők lesznek-e a későbbiekben.

Rövid vita után végül a testület egy ellenszavazattal, tartózkodás nélkül az eredeti előterjesztést elfogadta. Emlékeztetőül ennek tartalma:

Január 1-jétől 253 Ft/fő/hó mindenkit érintő kötelező béremelés; a minimálbér január 1-jei 3700 forintra emelése; az utazóknál a napszaktól függő százalékos (a délutáni órákra eső törzsbér 20%-a; az éjszakai órákra eső törzsbér 40%-a és a folyamatos munkarend miatt a havi törzsbér 10%-a; műszakpótlékra való áttérés; a gépkocsivezetők túlóráinak általános túlóradíjazási szabályok szerinti díjazása. A MÁVTI, VTKI és a MÁV Helyelosztó és Információs Központja felsőfokú végzettségű szakembereinek 500 Ft/fő/hó mértékű kiemelése.

Az ülés második felében a testület *Koszorus Ferenc* főtitkár előadásában — mintegy az előző napirend vitájából kicsengő aggódásra választ kapva — tájékoztatót hallgatott meg az évi bértárgyalások eddigi menetéről és a további törekvésekről.

A főtitkár kifejtette, hogy az évi béremelés mértéke és a további források előterjesztése miatt aggódóknak még nem tud megnyugtató választ adni. Csak arról lehet beszámolni, hogy mik a törekvéseink és arról, hogy a tárgyalópartnereink hogyan fogadták, illetve fogadják ezeket.

Elmondta, hogy szakszervezetünk kellő időben — még a múlt év novemberében — valamennyi tárgyalópartnerünket tájékoztatta a bértörekvéseinkről. A Magyar Gazdasági Kamarát sikerült megnyerni az adómentes béremelés biztosítása ügyének, és a kormány mecióhoz és nominálbér-emeléshez szabtuk, és egy ennél rosszabb helyzetben azok jelentősen leértékelődhetnek.

A tájékoztató meghallgatása után a központi vezetőség úgy döntött, hogy az ez évi bértárgyalásokról részletes állásfoglalást alakít ki és azt nyilvánosságra hozza, illetve az érintett feleknek elküldi.

Az itt közölt állásfoglalással kapcsolatban fontos hangsúlyozni, hogy az abban szereplő határidőt a KV nem ultimatívnak, hanem technikainak tekinti. A jelzett időpontig ugyanis a bérmechanizmusra irányuló OÉT-tárgyalások, valamint a béremelés nagyságát megalapozó vállalati tervtárgyalások lezajlanak.

Mindazonáltal természetesen a testület fenntartja magának a jogot, hogy a határidő lejárta után újra értékelje a helyzetet és a további cselekvés irányát annak tükrében határozza meg.

ÁLLÁSFOGLALÁS

a vasutasok 1989. évi béremelési követeléséről

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége január 20-i ülésén a MÁV vezetőinek előterjesztésében megtárgyalta az ez év január 1-jétől végrehajtandó bérintézkedéseket. Az áremelések hatásának elviselhetősége és a belső bérfeszültségek enyhítése szempontjából nagy jelentőségűnek ítéli, hogy a korábbi gyakorlattól eltérően a bérintézkedésekre már január 1-jétől sor kerül és az emelés mértékét is minimálisan elfogadhatónak tartja.

Ugyanakkor tudatában van annak, hogy a mostani bérintézkedés a vállalat bérfejlesztésére rendelkezésre álló keretének majdnem teljes egészét felemészti. Tekintettel a vasutasok bérhátrányának meglétére, annak évente erőteljes ütemű fokozódására, a vállalaton belüli bérfeszültségekre és az országban várható nominálbér-színvonalnövekedés mértékére, a központi vezetőség elengedhetetlennek tartja további bérfejlesztési források megteremtését és évi átlagban legalább 10 százalékos bérszínvonal-növekedés elérését.

Ebben elvárjuk a kormány felelősségvállalását a korábbi, legutóbb az 1988. októberi TGB-ülésen megerősített ígéreteinek mértékéig, ezért — tekintettel a MÁV nulla eredményre szabályozott állapotára is — követeljük a béremelés 6 százalékos mértékéig az adómentesség biztosítását.

Szükségesnek tartjuk továbbá, hogy a MÁV vezetői — mindenekelőtt erre irányuló tudatos vezetői munkával — vállalják az igényelt mértékű bérfejlesztés megalapozását, és annak nagyobb hányadára már a vállalati terv nyújtson megfelelő biztosítékot. A központi vezetőség az itt megfogalmazott bérigények kielégítésére irányuló intézkedések meghozatalára, illetve az erre vonatkozó szándék kinyilvánítására *ez év március 31-ét tekinti végső határidőnek.*

A központi vezetőség kéri a vasutasokat, hogy addig tanúsítsanak türelmet, és fegyelmezett munkával járuljanak hozzá a bérfejlesztési források megteremtéséhez.

Munkásgyűlések

A Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó több mint kétszáz alapszervezetnél a dolgozók február 6-án — munkaidőn kívül — országszerte röpgyűléseket tartottak, amelyeken kifejezésre juttatták: határozottan támogatják a szakszervezet központi vezetősége állásfoglalásában meghatározott követelést, amely a bérhelyzetükben évek óta tartó pozícióromlás megállítására irányul.

A röpgyűlések résztvevői a szakszervezeti bizottságok útján táviratokat küldtek a SZOT-nak, amelyben követeléseik képviseletére kérték fel. Egyúttal a támogatásukról biztosították az áremelésekkel összefüggő kompenzációs igényeket is, amelyeket a SZOT az Országos Érdekegyeztető Tanács február 8-i ülésén terjesztett elő.

Szakmunkások lesznek

A Landler Jenő Járműjavító Üzem tanműhelyeiben 232-en tanulnak szakmát, négyszer többen, mint tíz évvel ezelőtt. A szakmunkástanulók képzéséhez felkészült az üzem. Kicserélték a gépparkot, új tetőt kapott a tanműhely, öltözőt is építettek. A géppark egyik esztergapadja CNC-vezérlésű, ezen a gépen már a legprecízebb műveleteket is megtanulhatja a leendő szakmunkás.

A tanműhelyekben 11 szakmát oktatnak, a legnépesebb a vasúti járműszerelő szak, ezzel kiemelten foglalkoznak. A vezetés úgy döntött, hogy a tanulók csoportos foglalkoztatását a termelés helyén végzik egy külön kialakított tanüzemrészben. Az új módszer tetszik a tanulóknak.

A tőkés országokban tendencia

Megszabadulni a szakszervezetektől

Az elmúlt tizenöt évben, de különösen a 80-as évek elejétől kezdve, a szakszervezetek egyre növekvő nehézségekbe ütköztek tevékenységük során. Ezek a nehézségek plasztikusan tükröződtek vissza a különböző szakszervezeti fórumok vitáiból is. A legkülönbözőbb országos szakszervezeti fórumokon, az iparilag fejlett országokban, szinte mindig ugyanazt a megállapítást lehetett hallani: a szakszervezeti tevékenység és harc feltételei a termelőerők és a termelési viszonyok fejlődésében bekövetkezett mélyreható változások következtében bonyolultabbá váltak.

Új technika, sok munkanélküli

A tőkés gazdaság két évtizedes, viszonylag egyenletes növekedése után, a 70-es évek kezdetén „turbulens" szakaszba került, amely az energiaárak — különösen a kőolajárak — jelentős emelkedésével és a munkaerőköltségek drágulásával járt együtt. Ez a két jelenség nagymértékű változásokat idézett elő a tőkés termelésben.

A kialakult helyzet arra késztette a tulajdonosokat, hogy gyorsítsák az új technika kidolgozását és bevezetését, amely jelentős energia- és munkaerő-megtakarítást tett lehetővé. A 80-as évek elején az új technika és technológia tömeges bevezetése az iparba, döntő változásokat eredményezett a termelés területén. E változások társadalmi és gazdasági hatása — különösen a munkanélküliség — igazi kihívást jelentett a szakszervezetek számára.

A termelés növekedése évenként az OCDE tagországaiban átlag 4,9 százalékkal nőtt a 60-as években és 3,3 százalékkal a 70-es években. 1980 és 1985 között ez a növekedés már csak 1 százalékot ért el.

A gazdasági szerkezet alakulásával és a jelentősebb tőkés hatalmak között kiéleződő kereskedelmi „háborúkkal" járó gazdasági nehézségek terheit elsősorban a dolgozók viselték. *Az új technika tömeges bevezetését a munkahelyek nagy számának megszűnése kísérte. A brüsszeli Európai Szakszervezeti Intézet adatai szerint 1985-ben Nyugat-Európában a munkanélküliek tényleges száma közel 20 millióra emelkedett.* A 80-as évek első felében az Egyesült Államokban az átlagos, 8,3 százalékos arányú munkanélküliség elérte az 1930-as gazdasági világválság óta tapasztalt legmagasabb szintet.

Még Japánt sem kerülte el a munkanélküliség emelkedése: 1986 augusztusában a munkahellyel nem rendelkezők aránya, harminc év után először, az aktív népesség 3 százalékát tette ki. Ez a viszonylag szolid arány többek között azzal magyarázható, hogy a hivatalos statisztikák nem tekintik „munkanélkülinek" azokat a személyeket, akik „a hónap utolsó hetében legalább egy órát alkalmazásban voltak" és bért kaptak. *A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet szakértői szerint a tőkés világban jelenleg több, mint egymillióan nem részesülnek semmilyen szociális védelemben. Ezeknek 77 százaléka a fejlődő országokban él.*

Amikor a munkaadók és a kormányok — saját érdekeiket szem előtt tartva — meg akarják kérdőjelezni a dolgozók vívmányait, gyakran hozzák fel ürügyként, hogy ezek az intézkedések *„a tudományos és technikai haladás elkerülhetetlen következményei"*. Ezt a véleményt nem osztják a szakszervezetek, amelyek úgy vélekednek, hogy a tudományos és technikai haladásnak mindenekelőtt a társadalom szükségleteinek jobb kielégítését és az emberibb munkafeltételek megteremtését kell szolgálnia. Ezért a szakszervezetek elutasítják azt a gyakorlatot, hogy az új technológiák bevezetésének eredményeként kibontakozó gazdasági struktúraváltást a tőkések a dolgozók kizsákmányolásának a fokozására, a bérek leszorítására használják fel.

Például a második generációs robotok tömeges alkalmazásával az amerikai autóiparban 2-től 7-ig terjedő létszámú szakmunkáscsoport feladatát látják el egy-egy adott műveleten belül. *A munkaadók a technológiai és a gazdasági változásokat szeretnék felhasználni arra, hogy megszabaduljanak a szakszervezetektől, amelyek legfőbb akadályát képezik a dolgozók gazdasági és társadalmi vívmányait megcsonkítani kívánó politikájuk megvalósításának.* Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a tőkések a modernizációs programjaikat különösen a „hagyományosnak" mondott iparágakban igyekeznek keresztülvinni. Ezeken a helyeken az új technika bevezetése a munkahelyek számának radikális csökkenésével jár együtt azokban a szakmai kategóriákban, amelyek a szakszervezeti mozgalom tradicionális bázisát képezik.

Ezzel a jelenséggel együtt számos új, „szakmai képviselet" megjelenésének lehetünk tanúi a csúcstechnikát jelentő iparágakban és a szolgáltatásban. A dolgozók ezen új kategóriáinak általában nincs semmilyen gyakorlati tapasztalata a hagyományos szakszervezeti harc, valamint a társadalmi és egyéni érdekvédelem területén. Ezek a dolgozók szívesebben lépnek be az úgynevezett „alkalmazotti szövetségek"-be, amelyek a szakszervezeti funkciók egy részét igyekeznek ellátni és egyúttal „lebeszélni" a munkavállalókat a szakszervezeti harc olyan hagyományos eszközeinek alkalmazásáról, mint a sztrájkok, tüntetések stb.

Állandóan csökken a tagok száma

Mindezek mellett azonban a szakszervezetek egyik legnagyobb gondja: taglétszámuk folyamatos csökkenése, amely a munkanélküliség növekedésének és azoknak a szakszervezetellenes törvényeknek a következménye, amelyek megakadályozzák az új vállalatoknál és ipari ágazatoknál a szakszervezeti szervezetek létrehozását.

Megállapítható, hogy az iparilag fejlett országok többségében az utóbbi 20 év folyamán mind a szakszervezeti tagok, mind pedig a munkaképes népességen belül a szervezett dolgozók arányára a csökkenő tendencia volt a jellemző. A legnagyobb taglétszámcsökkenés az 1980—1982-es és az ezeket követő években ment végbe.

Az Egyesült Államokban a munkavállalók szervezettségének aránya az 1950-es években elérte a 35 százalékot, még 1985-ben már csak 19 százalék volt. *Nagy-Britanniában 1980 és 1981 között a szervezettség aránya 5,8 százalékról 3,7 százalékra esett vissza.* Ennek a helyzetnek legfőbb oka abban az elbocsátási hullámban keresendő, amely szinte „elvéreztette" azokat a „tradicionális" iparágakat, amelyek a szakszervezetek legerősebb bázisait alkották. A dolgozóknak egy jelentős része miután elvesztette munkahelyét, megszakította kapcsolatát a szakszervezettel. Az aktív népesség összetételének a változása is jelentős szerepet játszott a taglétszám csökkenésében, mert a szakszervezetek nem készültek fel kellő módon arra, hogy a dolgozók új rétegeit megnyerjék a szakszervezeti mozgalom számára.

A dolgozók szervezettségét negatívan befolyásoló más tényezők között lehet megemlíteni a kis létszámú termelő egységek kialakulását, amelyek elszigetelik egymástól a dolgozók csoportjait; *az otthoni és az alvállalkozói tevékenységek elterjedése ugyancsak szinte lehetetlenné teszi a szakszervezetekhez csatlakozást. Végül tapasztalható bizonyos fokú bizalomvesztés a szakszervezetek iránt, mivel a munkaadókkal folytatott különböző tárgyalások sorozatosan nem hozták a várt eredményeket.*

Történelmi hivatás: védeni a vívmányokat

Magától értetődik, hogy a munkaadók és egyes kormányok szakszervezetellenes kampányai is negatívan hatnak a szervezettség alakulására. A kétségbevonhatatlan nehézségek kemény próbák elé állítják a szakszervezeteket. A tudományos és technikai forradalom arra kényszeríti a szakszervezeteket, hogy alkalmazkodjanak az új feltételekhez s ne engedjenek teret az olyan okoskodásoknak, hogy *„a szakszervezeti mozgalom minden erejét kimeríteti"*; hogy „történelmileg túlhaladott" és már nem felel meg korunk szükségleteinek. Ezek az érvelések egyébként nem újak: a szakszervezetek társadalmi alapjai gyengülésének első jelei már a 60-as években megmutatkoztak több tőkés országban. A különböző polgári teoretikusok — például *J. Galbraith* amerikai közgazdász — kissé elhamarkodottan kijelentették, hogy a szakszervezeteknek nincs már létjogosultságuk. *Napjainkban ugyanezek a körök azt hangoztatják, hogy a szakszervezeteknek nincs jövője.* Így például *Ralf Darendorf* nyugatnémet szociológus nemrégiben azt mondotta, hogy a szakszervezetek „már nem a jövő felé forduló szervezetek . . .", hanem „a társadalom kihalás felé tartó szervezetei".

Habár a szakszervezeteknek az imént felvázolt okok miatt számos problémával kell szembenézniük, tevékenységük „védelmi" jellegének lényegét jelenleg azon erők támadásával szembeni ellenállás jelenti, amelyek valamiféle „társadalmi revansról" ábrándoznak. S nem meglepő, hogy ezekkel a heves és példátlan méretű támadásokkal szemben a szakszervezetek — történelmi hivatásukból adódóan — legfőbb feladatuknak azt tartják, hogy minden erejükkel védjék a több évtizedes, elkeseredett harcokban elért vívmányokat.

Baranyai Zoltán

Az évszázad vasútvonala

Ma még veszteségesen üzemel, de később nyereséges lehet

A rossznyelvek szerint a BAM *„a megtorpanás időszakának leghosszabb emlékműve"*. Érdekes, hogy a BAM építőit korábban hangos szóval dicsőítő újságírók egyikének sem jutott eszébe, hogy a transzszibériai vasútvonalat „a cárizmus leghosszabb emlékművének" nevezze . . .

Nincs értelme gazdasági, illetve hasznossági szempontból értékelni a transzszibériai vasútvonalat. Építése egész egyszerűen élettel töltötte meg a régió hatalmas területeit. (A 8 ezer versztányi hosszúságú egy sínpályás vonal 1916-ban már összekapcsolta Oroszország központját Vlagyivosztokkal!)

A BAM — ez a több mint 3 ezer kilométeres vasútvonal — *jelenleg veszteséges és jelentős állami dotációkból él. A teljes átadásig még egy év van hátra. Egyelőre az üzemelő szakaszokat építési szakaszok követik — vagyis ezek nem a vasút, hanem az építők fennhatósága alatt állnak.*

A BAM keleti szakaszát már néhány éve átadták a forgalomnak. Másfél ezer kilométer — a teljes vonalnak mintegy a fele — az urgali vasúti igazgatósághoz tartozik: állomások, leágazások, depók, sok-sok település . . . Az igazgatóság évi dotációja 53 millió rubel.

— *Néhány év múlva, 1992 végén már nem lesz szükségünk semmiféle dotációra* — mondta *Szalman Babajev*, az igazgatóság vezetője. — *Pillanatnyilag havi átlagban mintegy 600 ezer rubellel csökkentjük veszteségeinket.*

— Milyen módszert választottak a nyereségesség felé vezető úton?

— Például: lezártunk több leágazást, a kezelők munkáját pedig átvette a távirányítású automatika. Ennek eredményeként több tízezer rubelt takarítottunk meg. Megszüntettünk egy depót Hurmulinban, jelenleg a teljes keleti szakaszt a nagy teljesítményű urgali depo szolgálja ki. A hurmulini állomáson vagonjavító műhelyt létesítettünk, s ennek köszönhetően nem kell a javításra váró vagonokat a fél országon keresztül vontatni.

Megoldottuk a nyitott tehervagonok gépesített tisztítását is: kiselejtezett repülőgép-sugárhajtóművek segítségével akár 50 fokos fagyban is meg tudjuk tisztítani a vagonokat hótól, jégtől, szeméttől és a szóródó anyagok maradékaitól. Ezen a módon felgyorsult és könnyebbé vált a vagonok előkészítése, csökkent a nehéz és az alacsony termelékenységű fizikai munkával foglalkoztatottak létszáma, felgyorsult a berakodás.

— *Egyébként pedig minden olyan teheráru megtalálható területünkön, ami a vasútvonal rentabilitását biztosítja.* Bányaipari, színesfém-kohászati, erdőipari vállalatok a megrendelőink. Ha van áru, akkor a vasutasoknak is van bevételük.

Megkezdődött a BAM melletti Berezovij község közelében a távol-keleti atomerőmű építése. Ez a beruházás újabb teherszállítást, tehát újabb nyereséget jelent nekünk — mondta befejezésül *Szalman Babajev* vasútigazgató.

Borisz Lipin

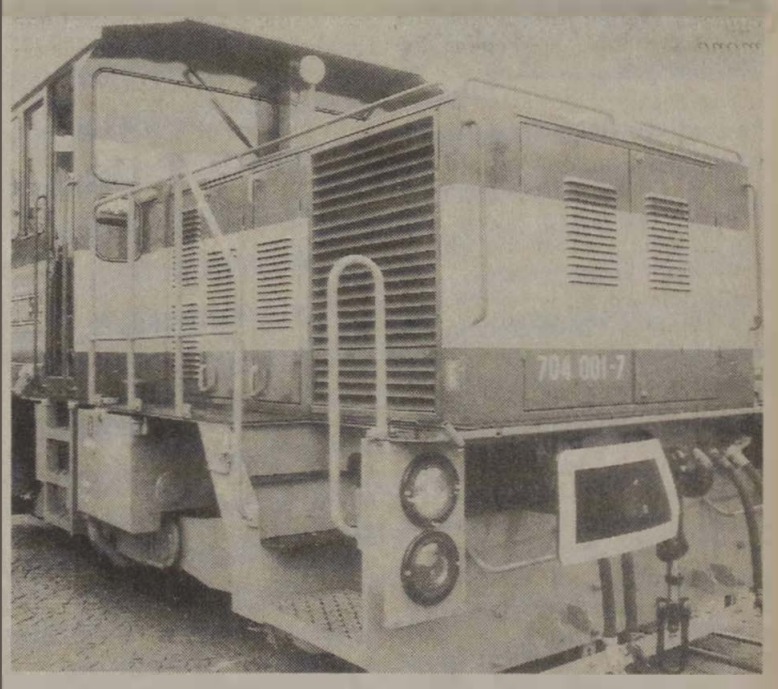
Csehszlovák mozdonyok

Csehszlovákia Lokomotivka Sokolovó gyárában két teljesen új típusú vontató járművet készítettek és mutattak be a Brnói Nemzetközi Vásáron a látogatóknak és a szakembereknek.

A nagyobb teljesítményű 731 sorozatú T 457.1-es dízelmozdony teljesítménye 600 kW, legnagyobb sebessége tehervonatok továbbításában 80 km/óra. Korszerű felépítésére jellemző az elektrodinamikus fékrendszere. Kettős kapcsolásban nagyobb teherszállítmányok vontatására is alkalmas, egyedül jól használható tolatásokra is. Szabadonfutásának biztosításával 10 százalékos üzemanyag-takarékosságot lehet elérni. Vezetőfülkéjének építésekor gondoltak a kényelemre is. Nem véletlen, hogy a minden szempontból sikeres új típus elnyerte az aranyérmet a nemzetközi vásáron.

A másik vontató jármű lényegesen kisebb. Mindössze két meghajtott tengelye van a 704—T 234.0-ás típusnak. Minden alkatrésze hazai gyártmány. Néhány vagon mozgatásával 60 km/óra sebességet is elérhet. Biztonságos közlekedését itt is a jól bevált elektrodinamikus fékrendszer szolgálja. Gyors helyzetváltoztatása miatt kiválóan alkalmas nagyüzemek iparvágányain a vonatok összeállítására.

Z. F.



Kétszintes vonat

Az új, kétszintes vonatot a közelmúltban mutatták be a sajtó képviselőinek, amely a helyiérdekű vonalakon közlekedik majd

Nagy sebességű vonatok

A múlt év decemberének végétől újabb vonalon kezdte meg az utasszállítást Franciaországban a TGV. A nagy sebességű szerelvények minden szombaton és vasárnap — később valószínűleg péntekenként este is — közlekednek. Ennek a kedvelt utazási eszköznek beállítását az Albertville—Bourg—Saint-Maurice-t Val-d'Isere-rel, az 1992-es olimpiai játékok várható színhelyével összekötő vonal villamosításának köszönheti az utazóközönség. Ezt a vasútvonalat igénybe vevők — mivel Chambéryben a továbbiakban nem kell átszállni — félóránvi előnyt nyernek.

Ennek a vonalnak a villamosítása valóban többet jelent, mint a TGV puszta megjelenése ezen a vidéken. Lehetővé teszi, hogy közel 50 százalékkal növekedjék a vonatok száma a Tarentaise völgye felé.

A jelenleg oda-vissza közlekedő napi 82 vonat a csúcsidőszakban 112-re emelhető.

Egy problémát viszont a vasutasok már most is jeleznek: ez pedig a biztonság kérdése. Az Albertville—Bourg—Saint-Maurice-i vasútvonal ugyanis egyvágányú, és csonkavágányban végződik. Reális tehát a probléma, ugyanis a biztonsági berendezések vezérlése a Chambéryben levő egyetlen irányítótoronyból történik.

Nagy Sándor beszéde az Északi Járműjavítóban

(Folytatás az 1. oldalról.)

zók többségét érezhető, a jelenlegi időkben becsülni való, nettó keresetnövekedéshez juttatja. Ez is benne van a borítékban, és ehhez is közük van a szakszervezeteknek. És végül, de nem utolsósorban azt is szeretném megemlíteni, hogy a kormány eredeti javaslatához és elgondolásaihoz képest a legutóbbi SZOT—kormány tárgyalásokon megállapodtunk a nyugdíjak, a szociális juttatások olyan kiegészítésében, amely nagyobb mértékű, mint ami az eredeti tervekben szerepel. *Most mégis új javaslatokkal állunk elő. Új tárgyalásokat kezdeményeztünk, és ez azt jelenti természetesen, hogy az eddigi megállapodásokat nem tartjuk érvényben lévőnek. Lehet, hogy ezt rövidebben is ki lehet fejezni, és akkor az embernek az jön a szájára, hogy felmondjuk az eddigi megállapodásokat.*

Ne vegyék rossz néven, ha erre most kitérek, mert tapasztalataim szerint ez okozott némi értetlenséget. Nem külföldről akartam hazaüzenni a Die Pressében megjelent interjúban, én ezt a módszert a magam részéről nem túlságosan kedvelem. De azt gondolom, semmi olyan nem hangzott el ebben az interjúban, amit hetek-hónapok óta ne mondanánk, hogy *a magasabb árakhoz új megállapodásokat kell kötni.* Ha ez most egy kicsit csattanósabb formában jött elő, az a lényegen nem változtat.

Nos, mi is van ebben a kosárban? Mindenekelőtt szeretném megemlíteni, hogy kérjük a minimális bérek összegének felemelését 4 ezer forintra, vagy pedig a korábbi megállapodásokhoz képest a bevezetés időpontjának előrehozását. Javasoljuk, hogy minden dolgozó, minden munkavállaló legalább 3 százalékos bérfejlesztésben részesüljön, de ugyanakkor azt javasoljuk, hogy ennek összege ne legyen kevesebb 300 forintnál. Ez elsősorban az alacsonyabb keresetűek érdekeit szolgálja.

Azt is javasoljuk, hogy az úgynevezett bérmechanizmus vagy bérszabályozás szabályai alól mentesülve valamennyi területen béradó nélkül lehessen a 3 százalékos bérfejlesztést megvalósítani. Amennyiben ez a javaslatunk nem talál megfelelő fogadtatásra, úgy felkészültünk arra, hogy a legnehezebb helyzetben lévő területekre konkrét javaslatokat tegyünk. És távol áll tőlem az, hogy azért mondom most ebben a sorban külön is a vasutat, mert ebben a csarnokban tartjuk ezt a nagygyűlést, de a SZOT elnöksége úgy foglalt állást, hogy *ebben a sorban kiemelt figyelmet fordítunk a vasútra, a közszolgáltatásokra, egyes könnyűipari területekre, a bányászok néhány adózási problémájára, hogy csak a legfontosabbakat említsem.*

Jó szociálpolitikához gazdasági teljesítményre van szükség

Végül, de nem utolsósorban szeretnénk nyomatékkal kérni, javasolni, hogy ott, ahol erre a feltételek adottak, át lehessen térni a 40 órás munkahétre.

Természetesen nemcsak a bérekre, hanem a nyugdíjak, szociális juttatások kiegészítésére is új tárgyalásokat kell folytatnunk a kormánnyal, amelynek keretében javasolni fogjuk a nyugdíjak további, differenciált kiegészítését, javasolni fogjuk mérlegelni a már bejelentett, de még meg nem valósított áremelkedések mértékének vagy a bevezetés időpontjának felülvizsgálatát.

Nem fogunk tartózkodni olyan javaslattól sem, amelyre egyesek esetleg fanyalogva azt mondják, hogy a szegénységpolitika megnyilvánulása. Ha ugyanis szegény emberek vannak egy országban, akkor el kell vállalni a szegénységpolitikát is, tehát nem fogunk tartózkodni olyan javaslattól sem, hogy egyes rétegek számára, ha kell, utalványok formájában, vagy más módon hozzáférhető legyen az olcsó tej, az olcsó kenyér, az alapvető fogyasztási cikkek sora.

Nincsenek illúzióink a tekintetben, hogy az általunk megtett javaslatok mindegyike, így, ahogy van, egy az egyben elfogadható. Nyilvánvaló, hogy bizonyos kompromisszumkészségnek lenni kell bennünk is. De a nagy részét szeretnénk elfogadtatni, és amennyiben ez megvalósul, akkor ez azt jelenti, hogy jól megközelítjük azt az eredeti szándékunkat, hogy *ha már csökkennek a reálbérek, a csökkenés mértéke átlagosan ne haladja meg a 3 százalékot, és a reáljövedelmek csökkenése is kisebb mértékű legyen, mint ahogy azt eredetileg a terv tartalmazza.*

Tudatában vagyunk annak, hogy mindezek, ha így is alakulnak — és mélyen reméljük, hogy így fognak alakulni —, akkor sem hoznak látványos eredményt, mert ezek a javaslatok legfeljebb a legrászorultabbak terheit képesek mérsékelni.

Ezért nem is várjuk azt, hogy ez valamiféle osztatlan lelkesedést váltson ki, pusztán azt várjuk, mind a tárgyalópartnereinktől, mind az érintettektől, hogy reálisan mérlegelve tekintsünk ezekre az elérhető eredményekre. *Vannak persze, akik jó előre figyelmeztettek bennünket, hogy ha bérkövetelésekkel lépünk fel, akkor az újabb inflációspirál elindítójává válik.* A jelenlévők jól tudják, hogy ezt az állítást akkor sem fogadtuk el, és most sem tesszük magunkévá. Az a véleményünk, hogy Magyarországon nem elsősorban a bérek okozhatnak inflációt, sokkal jobban függ attól, hogy milyen a beruházáspolitikánk, milyen a költségvetési politikánk, hogy még mindig van egyszerre hiány és pazarlás ebben az országban, hogy képtelenül magasak a hitelkamatlábak, és sorolhatnám a példákat, amelyek legalább annyira vagy sokkal erőteljesebben hozzájárulnak az inflációhoz, mint a dolgozók néhány százalékos béremelése.

Szeretném felhívni a figyelmet még egy összefüggésre, amiről nem túl gyakran szoktunk beszélni. Ez pedig az, hogy akik a szakszervezetek fellépésétől féltik a gazdaságot, azok nem számolnak egy rendkívül komoly, fontos, bizonyítható összefüggéssel, mégpedig azzal, hogy ha a munkaerő a puha korlát, azaz a bérek, a munkakörülmények, az életszínvonal terhére lehet problémákat megoldani, akkor az hosszabb távon a gazdaságnak is kárára van. Mert pazarláshoz vezet, mert nem segíti a műszaki fejlesztést, a jobb munkaszervezést. *Tehát nem hiszem, hogy távol áll az igazságtól, ha azt állítom, hogy ebben a vonatkozásban sem egyszerűen csak az érintett dolgozók érdekeiről, hanem az egész gazdaság, az egész ország hosszú távú érdekeiről van szó.* És arról sem szoktunk gyakran beszélni, hogy természetesen a megfelelő szociális helyzet megteremtéséhez, egy jó szociálpolitikához pénzre, gazdasági teljesítményekre van szükség. Ez igaz, ezt mindenki tudja. De azt legalább olyan jól kell tudni, hogy a jó szociális közérzet, a közvetlen termelőerő megtérül a gazdaságban is, és annak hiánya előbb-utóbb súlyos károkat okoz a teljesítményben is.

A munkát meg kell fizetni!

Az elmondottakkal összefüggésben azt is szeretném megemlíteni, hogy *az emberek többsége úgy van a mai helyzettel, hogy sokszor talán a terheknél is nagyobbnak vagy legalábbis azokkal egyenértékűnek érzi azt a gondot, hogy nem látja a perspektívát, nem látja, miért kell lemondani, miért kell áldozatot vállalni,* azaz nem mindig tűnik ki, hogy valóban dereng-e már a fény az alagút végén, és ha dereng, akkor az valóban napfény-e vagy netán egy szembejövő vonat reflektora. Ezért a szakszervezetek határozottan kezdeményezik, hogy ne csak árakról és bérekről vitatkozzunk, hanem a gazdaságpolitikai koncepció kialakítására tegyük a hangsúlyt. Azaz: olyan gazdaságpolitikai program kidolgozását kérjük, amely jobban épít a belső piac élénkítésére, jobban támaszkodik a gazdasági növekedés lehetőségeire, és az adóreform után, az ártámogatások leépítése után megfogható közelségbe hozza a bérreformot és a szociális reform, a szociális intézmények átfogó megújításának programját.

Az emberek többsége dolgozni akar a munkahelyen. És azt is hozzá kell tenni, hogy ma Magyarországon a munkavállalók nagyon nagy hányada külön-külön rendkívül sokat dolgozik. És nem ők tehetnek arról, hogy ez a külön-külön sok munka a népgazdaság szintjén nem áll össze nagyobb teljesítménnyé. Mi csak abban lehetünk érdekeltek, hogy a munkahely jól szervezett munkahely legyen, hogy aki becsületesen dolgozik, az megkeresse a tisztességes megélhetéshez szükséges bért, és ehhez a vállalati gazdasági vezetők a feltételeket megteremtsék, azaz a megélhetéshez szükséges bérért valóban teljesítményt kelljen nyújtani. *Ez akkor azt is jelenti, és ezt magunknak mondom, hogy nem kell a munkahelyen versenyezni, a munkahelyen dolgozni kell és a munkát meg kell fizetni.*

A szakszervezetek a gazdaság helyzetét természetesen nem tudják elválasztani az ország politikai helyzetétől, jelenlegi állapotától. Hosszú ideje, és talán az utóbbi időben még inkább így vagyunk ezzel, a politikai intézményrendszer reformjától várjuk egyedül, hogy visszahatva majd a gazdaság helyzetére, megélénkíti a gazdaságot. Ez az összefüggés, bármennyire igaz is, általában úgy tűnik, hogy rövid távon illúziónak bizonyul, mi több, ellenkező jelek is mutatkozni kezdenek.

Az átgondolt, a közmegegyezésen alapuló célokhoz rendelt politikai reform helyett a folyamatok most egyes pontokon elszabadulni látszanak. *Egyre több a rögtönzés, az egymásnak ellentmondó szó és tett. A gazdaság gondjainak megoldása, úgy tűnik, háttérbe szorult.* A politikai reformdemagógia azt a veszélyt sejteti velünk, hogy elnyomja azoknak a hangját, akik napi megélhetési gondokkal küzdenek. A szakszervezeteket rendkívül komoly aggodalommal tölti el az, hogy válságjeleket látnak a vezetésben. Nincs egység a reformkoncepció értelmezésében, a szükséges lépések meghatározásában. Kiéleződtek az ellentétek a hatalomgyakorlás kérdéseiben, a hatalommegosztás módjában, az ahhoz vezető út tartalmát, ütemezését, formáját illetően.

Történelmi közelmúltunk megítélésében leegyszerűsítő szélsőségek kerülnek egymással szembe. *Mi nem akarjuk eldönteni, kinek van igaza, de azt a látszatot sem szeretnénk kelteni, hogy a viták ellen vagyunk. Szó nincs róla, csak arra a veszélyre szeretném felhívni a figyelmet, hogy féltjük a kibontakozó demokráciát mindkét szélsőségtől,* féltjük a káosztól is, és féltjük a visszarendeződéstől. Egyik sem szolgálja ma Magyarországon a dolgozók érdekeit. Ezzel összefüggésben azt is nyomatékkal szeretném megfogalmazni — nem először —, hogy a politikai vezetés problémái rontják a gazdasági kibontakozás esélyeit. Erről nyíltan, világosan kell beszélni. A működőtőkét, ha csak erre az egy dologra is gondolunk, nem a sztrájkjog, nem az erős, de kiszámítható módon cselekvő szakszervezetek tartják távol, hanem a bizonytalan politikai helyzet, és ezt végre mindenkinek komolyan kell venni.

És ha már a sztrájkjognál tartunk — nem részletezve ezt a kérdéskört —, megemlítem, hogy mi mindkét szélsőségtől szeretnénk magunkat távoltartani. *Nem fogadjuk el azt az álláspontot, hogy szabályozatlan körülmények, anarchikus állapotok legyenek ebben az országban,* de azt sem fogadjuk el, hogy bárki a legalapvetőbb kollektív munkavállalói jogokat korlátozza. Ez a magyar szakszervezetek álláspontjának lényege, erről beszéltünk a korábbi időszakban is.

Az egységet megőrizni képes szakszervezetek kellenek

Úgy is mondhatnám, hogy rendet, tisztázott politikai viszonyokat és közmegegyezésen alapuló gazdasági stratégiát akarunk. Természetesen tudatában kell lennünk, az, hogy mi hogyan tárgyalunk a kormányzattal, milyen megállapodásokra, milyen eredményekre juthatunk, nemcsak attól függ, hogyan lépünk fel konkrét kérdésekben, hanem attól legalább annyira, hogy milyen a szakszervezeti mozgalmon belüli helyzet, milyen a szakszervezetek belső állapota. Én erről most hosszan, részletesen szólni nem akarok. *De azt szeretném e helyütt is hangsúlyozni,* hogy erős, határozott, felelősen gondolkodó, *az egységet megőrizni képes szakszervezetekre van szükség.* Olyan szakszervezetekre, amelyek képesek feltárni, megfogalmazni és képviselni valamennyi réteg, csoport, szakma, foglalkozás mindennapi és távlati gondjait, problémáit, érdekeit. Olyan szakszervezetekre, amelyek realitásérzékről és tisztességes társadalmipolitikai szándékokról tesznek bizonyságot, és nem a változó széljárásnak megfelelően forgolódnak, mint a szélkakas. Mindezt természetesen nem könnyű elérni. Hiszen a szakszervezetek tagjai, azok nagyon nagy hányada türelmetlen. Jelentős mértékben kiábrándultak. Ráadásul nem vagyunk híján a politikai demagógiának sem, amely a SZOT-hoz tartozó szakszervezetek szétverésével valami jobbat, többet ígér az általunk elérhetőnél.

Ez nagyon veszélyes játék. *Mert sokan nem veszik észre, hogy végső soron itt a dolgozók bőrére megy ki ez a dolog.* Nem kevesen illúziókat táplálnak az iránt, hogy ha nagy számban jönnek létre kisebb-nagyobb szakszervezetek, ha az alapszervezeteknél marad a jelenleginél jóval nagyobb tagdíjhányad vagy ha az alapszervezeteknél marad az egész, mi több, ha nem is lépnek be az emberek a szakszervezetekbe, hanem autonóm szervezeteket vagy ahogy legutóbb hallottuk, önsegélyező csoportokat hoznak létre, az javítani fogja az érdekvédelem esélyeit.

Ma Magyarországon gyakran mondjuk, hogy ez az ország gazdaságilag 15-20 évvel elmaradt a fejlődés élvonalától. Ha valaki úgy gondolja, hogy önsegélyező egyesületeket kell csinálni, akkor az száz évvel forgatja vissza az érdekvédelem történetének kerekét, aminek az érintett dolgozók fogják meginni a levét.

Azt hiszem, senkiben nem lehet kétség és illúzió, hogy akár a kormányzat, akár a munkaadók képviselői több száz vagy ezer szakszervezettel fognak tárgyalni és megállapodni. Senkinek nem lehet olyan illúziója, hogy a szétforgácsolt érdekvédelem többre tud jutni a megállapodásokban. Számtalan történelmi és nemzetközi példa mutatja, hogy az egységben, az összefogásban rejlik olyan erő, amely reális megállapodások megkötésére és elfogadására késztetheti a partnereket.

Még egy dolgot szeretnék ezzel összefüggésben megemlíteni. Nevezetesen azt, hogy persze ennek a szakszervezetnek egyszerre kell minden szinten komolyan venni, hogy legfőbb funkciója az érdekvédelem. Ez nemcsak a SZOT programja, nemcsak az ágazati szakszervezeteké, nemcsak a területi szövetségek programja, ez programja a vállalati, intézményi szakszervezeteknek is. És ezt azért mondom, mert talán *senki nem vádolhat bennünket szélsőséges elfogultsággal a kormány iránt, mégis meg kell mondanom, azt azért ne gondoljuk, hogy a gazdaság minden eredményéért vagy kudarcáért csak a kormány tehető felelőssé.* Azt a helyzetet azért ne állítsuk be, hogy helyileg nekünk nincs keresnivalónk!

E nagygyűlés résztvevői elvárják a politikai és gazdasági vezetőktől, hogy most minden erőfeszítésüket a gazdasági problémák megoldására és a szociális feszültségek mérséklésére fordítsák. Teremtsék meg a cselekvéshez szükséges egységet. Ebben számíthatnak a dolgozók támogatására. Meggyőződésünk, és hozzáteszem, személyes meggyőződésem is, hogy ez a kibontakozás egyetlen lehetséges útja.

Talán nem tudja mindenki, hogy ma 14 órakor Magyarországon az összes, szolgálatban levő mozdony sípja 30 másodpercre megszólalt. Én a jelenlevőket látva azt gondolom, hogy itt nemcsak a mozdonysípok, hanem a munkásszolidaritás, a szakszervezeti szolidaritás is megszólalt — mondotta végezetül *Nagy Sándor.*

Ezután *Németh Tibor,* az Északi Járműjavító szb-titkára felolvasta, a nagygyűlés résztvevői pedig elfogadták a szakszervezeti felhívást, amelyet a döntés értelmében eljuttattak az MSZMP és a Minisztertanács vezetőihez.

A nagygyűlés felhívása

SZAKTÁRSAK! DOLGOZÓK! ELVTÁRSAK!

Az élesedő politikai viták árnyékában súlyos gondokkal küzd a gazdaság, gyorsan csökkennek a reálbérek, romlik az életszínvonal. Fiatalok és munkában megfáradt idős emberek, gyermekeket nevelő családok megélhetési gondokkal küzdenek, a szegénység egyre szélesedő rétegek számára napi valóság.

A dolgozók gondjait a szakszervezetek jól ismerik. Természetes tehát, hogy érzékenyen reagálnak az áremelésekre, nyomasztják őket a foglalkoztatási gondok, és ezért fogalmazzák meg határozottan: csupán elvonásokkal, áremelésekkel, elbocsátásokkal, a fogyasztás korlátozásával nem lehet megoldani a magyar gazdaság, a magyar társadalom gondjait.

Ha a szakszervezetek tiltakoznak mindezek ellen, olykor felelős személyek is azt állítják, hogy a reformokkal szemben lépnek fel.

A tiltakozás nem a reformokat utasítja el! Ellenkezőleg! A szakszervezetek nagyon is érdekeltek az átfogó és valóságos reformokban, hiszen a rossz döntések, a hibásan működő gazdaság árát éppen a munkavállalók és a nyugdíjasok fizetik meg.

A szakszervezetek követelik: a kormány dolgozzon ki olyan gazdaságpolitikai programot, amely a belső piac szelektív élénkítésére épít, ezért a gazdaság növekedésével számol és elérhető közelségbe hozza a reálbérek csökkenésének megállítását, az emelés feltételeinek megteremtését. Mindehhez elkerülhetetlen a szerkezetváltás, de az is, hogy a gazdaságpolitikának szerves része legyen a szociális gondoskodás, a társadalmi szolidaritás. A szakszervezetek elvárják, hogy ebben az országban mindenki, aki dolgozik, tisztességesen megélhessen, aki bajba jutott, segítségre találjon, hogy a tudást, a szakértelmet, a jól elvégzett munkát mindenhol megbecsüljék.

A szakszervezetek teljes felelősséggel kívánnak részt venni egy ilyen célokat szolgáló gazdasági koncepció kidolgozásában és cselekvő megvalósításában. Ezért közreműködésre hívják fel tagjaikat az ország munkahelyein, a társadalom minden rétegében és minden szintjén. Együttműködésre szólítják fel valamennyi SZOT-hoz tartozó vagy azon kívüli szakszervezetet és mozgalmat.

Ez a feltétele annak, hogy mindannyiunk akaratából igazi demokráciát valósítsunk meg, hogy elejét vegyük az álvitáknak, a demagógiának, hogy ne a széthúzás, a szétesés, az anarchia legyen a jövőnk, hanem a legalapvetőbb nemzeti érdekeken és összefogáson alapuló cselekvés.

E nagygyűlés résztvevői elvárják a politikai és gazdasági vezetőktől, hogy most minden erőfeszítésüket a gazdasági problémák megoldására és a szociális feszültségek enyhítésére fordítsák.

Teremtsék meg a cselekvéshez szükséges egységet! Ebben számíthatnak a dolgozók támogatására! Meggyőződésünk, hogy ez a kibontakozás egyetlen lehetséges útja.

Budapest, 1989. február 7.

JANUÁR 1-JÉTŐL

Nyugdíjak és járulékok emelése

A MÁV Nyugdíj Igazgatóság tájékoztatója

A Minisztertanács 117/1988. (XII. 31.) MT sz. rendelete értelmében megszűnt a nyugdíjak és nyugdíjszerű ellátások dinamikai (százalékos) emelése, és helyette egységes összegű emelést és kiegészítést alkalmaztak.

1989. január 1-jétől havi 360 forinttal emelkedtek: az öregségi, rokkantsági, baleseti rokkantsági, özvegyi és szülői nyugdíjak. A hozzátartozói baleseti ellátások, az árvaellátás, a baleseti járadék; a nyugdíjszerű rendszeres és átmeneti szociális járadék; a sorkatonai családi segély, a tartalékos katonáknak járó jövedelempótló segély, valamint a kivételes ellátások és a rokkantsági járadék.

Amennyiben a nyugdíjak és nyugdíjszerű ellátások összege — a rokkantsági járadék, baleseti járadék, a meghatározott összegű nyugellátások kivételével — a 360 forintos emelés után nem éri el a 3500 forintot, akkor azt az alábbi körben 3500 forintra kell kiegészíteni annak a nyugdíjasnak, aki: *a 70. életévét betöltötte, illetve 1989-ben betölti: I., II. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjban, vak személyi járadékban vagy hadigondozási járadékban részesül.*

A 3500 forint számítása szempontjából a nyugdíjjal együtt folyósított házastársi pótlékot, családi pótlékot, családi jövedelempótlékot, házastársi jövedelempótlékot, nevelési pótlékot, valamint a nem társadalombiztosítási ellátásokat figyelmen kívül kell hagyni.

A kivételes ellátást, az ösztönző nyugdíjpótlékot, a baleseti járadékot azonban a 3500 forintos keretbe be kell számítani. A megosztottan folyósított özvegyi és szülői nyugdíj személyenként emelkedik.

A nyugellátások legkisebb összege: öregségi nyugdíj 3340 forint; rokkantsági nyugdíj III. csoportban 3340, a II.-ban 3636 és az I.-ben 3671 forint.

Baleseti rokkantsági nyugdíj a III. csoportban 3380, a II.-ban 3706 és az I.-ben 3766 forint.

Az özvegyi nyugdíj 3140, az árvaellátás 2940 forint.

A fenti minimumok nem vonatkoznak azokra a nyugdíjasokra, akik ellátását a mindenkori minimum alatti átlagkereset 100 százalékából kellett megállapítani. Természetesen az emelések őket is érintik.

A kettős kerethatár, ameddig a saját jogú és az özvegyi nyugdíj együtt folyósítható, havi 360 forinttal emelkedett, összege 3590 forint. *A házastársi pótlék 360 forinttal egészül ki, együttes összege 1010 forint.* A házastársi jövedelempótlék 390 forint összege nem emelkedett. A már megállapított házastársi pótlékot összeghatárra való tekintet nélkül kell kiegészíteni 360 forinttal. 1989. január 1-jétől 4240 forint összeghatárú nyugdíj mellett lehet házastársi pótlékot megállapítani. A házastársi pótlék összege továbbra is 900 forint, az az összeghatár, ameddig a házastársi pótlékot még meg lehet állapítani 4240 forint.

Ha a nyugellátás a 3340 forintot meghaladja, akkor a házastársi pótlék összege azonos a nyugdíj és a 4240 forint közötti különbözettel. Ehhez a megállapított házastársi pótlékhoz jár 1010 forint kiegészítés. *Az emelés, kiegészítés egyszeresen jár, kivéve a nyugdíj mellett folyósított házastársi pótlékban részesülőt, továbbá a nemzeti gondozottat, hadiárva járadékost.*

A családi pótlék összege minden kategóriában havi 300 forinttal emelkedett. 300 forinttal nőtt a családi jövedelempótlék is, amelynek összege 1150 forint.

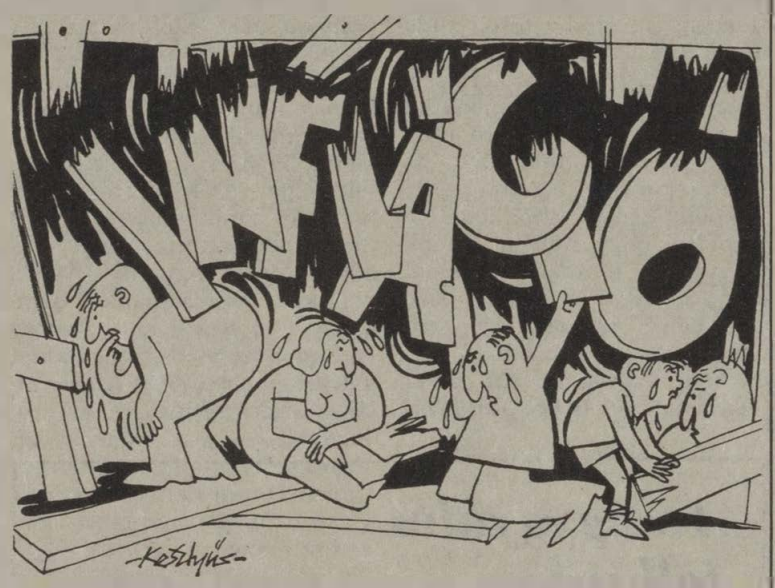
A családi pótléknál lényeges jogszabályi változások is bekövetkeztek 1989. január 1-jétől. Családi pótlék jár a III. éves szakmunkástanulónak, a szakmunkástanuló-otthonban elhelyezettnek, valamint az árvaellátásban részesülő gyermeknek is, ha az egyéb jogi feltételek is fennállnak.

Nem jár családi pótlék a javítóintézetben vagy büntetésvégrehajtási intézetben lévő gyermek után, valamint a rokkantsági járadékban részesülő gyermek után.

Egyéb változások.

A nyugdíjasok adókedvezménye bármely más adóköteles jövedelemszerzés esetén az eddigi 96 000 forintról évi 108 000 forintra emelkedett. A személyi jövedelemadó bevallásakor szükséges adóalapot a februári csekkszelvények tartalmazzák, amelyről az adómentes ellátások levonásra kerülnek, de tartalmazzák az önként felajánlott levonások (ÖTA, egyesületi tagdíjak, tüzelőutalvány, lakbér) összegét is.

A MÁV Nyugdíj Igazgatóság kizárólag az OTP-átutalásra kerülő nyugdíjak esetén ad közvetlenül igazolást az adóalapról. A februári csekkszelvényekkel együtt adják ki az utazási igazolványt is, amely az 1988. évhez képest nem tartalmaz változást. A tüzelőutalványok kiadása a márciusi csekkszelvényekkel együtt történik. Az igényt minden év december 31-ig kell leadni. A MÁV Nyugdíj Igazgatóság az emeléseket és kiegészítéseket a januári nyugdíjak kiadásával egy időben végrehajtotta.



Magyar földrengés

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Balatonfüreden

Országos értekezlet szb-titkároknak

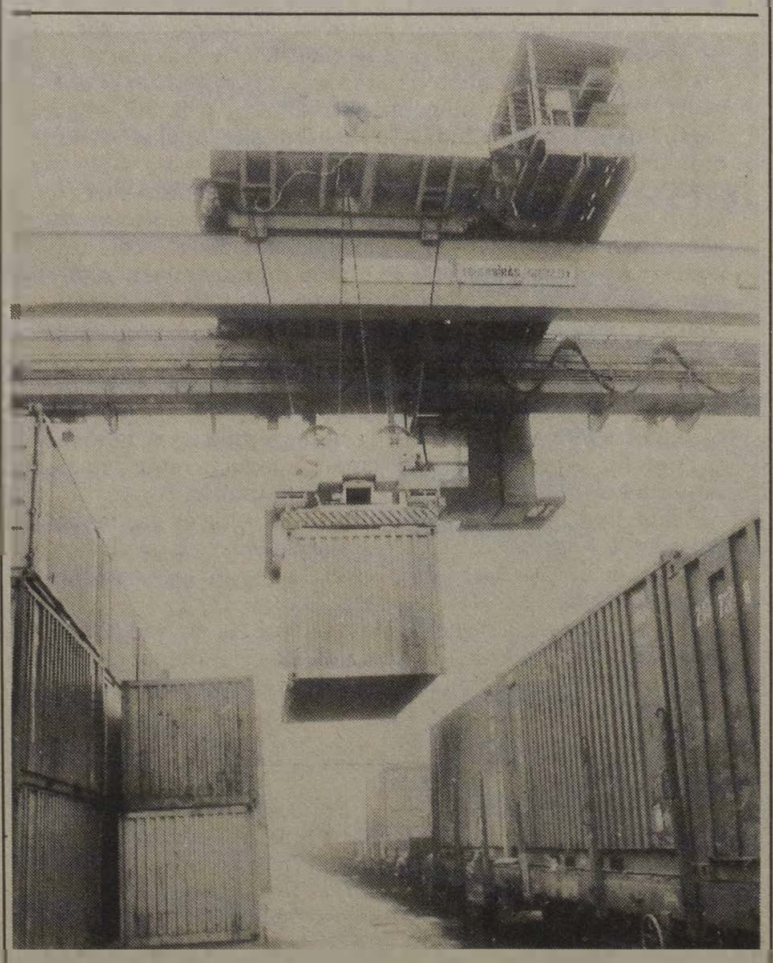
Szakszervezetünk vezetősége országos értekezletet szervezett az szb-titkárok részére január 23. és 27. között a balatonfüredi SZOT oktatási központban.

A tanácskozást *dr. Halász György* KV-titkár nyitotta meg, majd a szakszervezeti központ osztályvezetői tájékoztatták a teljes létszámban megjelent hallgatóságot területük munkájáról.

Az értekezleten *Koszorus Ferenc* főtitkár mondott vitaindító beszédet a gazdasági, politikai helyzet alakulásáról, a szakszervezeti mozgalmat, s ezen belül a Vasutasok Szakszervezetét érintő belpolitikai kérdésekről, majd kiemelte a többi között, hogy a gazdaságpolitika hibáit, a gazdaság eredménytelenségét nem lehet helyrehozni az érdekvédelemmel.

A vitaindítót követően az szb-titkárok négy csoportra osztva folytattak konzultációt, amelyet minden csoportnál a központi apparátus két-két osztályvezetője vezetett, akik úgy váltották egymást, hogy mindenki minden csoportban válaszolhatott a felvetődött kérdésekre.

A tanácskozás végeztével az szb-titkárok kifejtették, hogy hasznos volt az információcsere, és a jövőben is igénylik az országos értekezlet összehívását.



Konténerek a debreceni rendezőben

(Zelman Ferenc felvétele)

„A magyar ipar is irigyelhetné"

Derzsi András a záhonyi átrakókörzetbe látogatott

Első vidéki útja Záhonyba vezetett *Derzsi András* közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszternek, aki január 24-én ismerkedett a vasúti átrakókörzet életével, s folytatott megbeszélést *Gyuricsku Kálmánnal*, a megyei pártbizottság első titkárával és *Bánóczi Gyula* megyei tanácselnökkel.

A vendégeket *Sipos István* üzemigazgató kalauzolta, részletesen bemutatva az új létesítményeket, a körzet munkáját.

Előbb Fényeslitkén, az Északi Rendezőpályaudvar irányítótornyában a korszerű biztosítóberendezésekkel ellátott kocsirendezést tanulmányozták. Ezen a pályaudvaron a körzetbe naponta felérkezett sok száz üres kocsit rendezik, és itt állítják össze a vámkilépő szerelvényeket is. A közeljövőben újabb vágánycsoportok építésével akarják bővíteni a pályaudvart, és a hagyományos saruzás helyett automata vágányfékek beépítésével szeretnék biztonságosabbá tenni a munkát.

Eperjeske átrakó pályaudvaron a gépi átrakás különböző módozatait mutatták be a vendégeknek. A konténerek mozgatására olasz autódarukat is igénybe vesznek. Egy év alatt hétszeresére nőtt a konténerforgalom a körzetben. Az AGROTEK—MÁV műtrágyaraktárbázis az ömlesztett áruk zsákos csomagolására épült a múlt évben.

Eperjeske rendező pályaudvaron a Szovjetunióból érkező, széles nyomtávú szerelvények fogadását, automata mérlegelését láthatta a miniszter. A program a tengelyátszerelő, valamint a fedett kézi és kisgépes átrakócsarnok megtekintésével ért véget.

Derzsi András ezután találkozott az üzemigazgatóság párt- és társadalmi vezetőivel. A miniszter kifejtette többek között, hogy Záhonyban egy vállalkozó szellemű vasúttal ismerkedett meg. Olyan dolgozókkal, vezetőkkel találkozott, akik azt nézik, hogyan lehet eredményesebben dolgozni. A kedvezőtlen körülmények ellenére olyan létesítményeket hoztak létre, olyan hatékonysággal dolgoznak, hogy a magyar ipar is megirigyelhetné ezt a tempót.

L. B.

Tavaly 2500 vasutas sérült meg

Csökkent a halálos üzemi balesetek száma

1988-ban a vasút területén kisebb mértékben csökkent a foglalkozási balesetek száma. Ez a csökkenés elsősorban az úti üzemi baleseteknél következett be. A MÁV-nál 1988-ban 188-cal kevesebb úti üzemi balesetet jelentettek be, mint 1987-ben. Az Utasellátónál és a GYSEV-nél kisebb mértékben emelkedett az úti balesetek száma. Az elmúlt évben a három vállalatnál 3217 foglalkozási baleset volt.

A foglalkozási baleseteken belül 1987-hez képest 7 százalékkal több üzemi baleset fordult elő. Az üzemi balesetek következményeként közel kettőezer-ötszáz dolgozó szenvedett három napon túl gyógyuló sérülést.

Továbbra is sokan szenvednek balesetet munkahelyeken, gyalogos közlekedés közben, vasúti járműről való le- és felszálláskor.

A vizsgálóbizottságok végső következtetése, hogy a balesetek többségükben gondatlan munkavégzéssel vannak összefüggésben. Véleményünk szerint a vizsgálóbizottság megállapításai sokszor egyoldalúak. *Figyelmen kívül hagyják, hogy a vasútnál közel 37 ezren dolgoznak veszélyes és ártalmas körülmények között. Sok az olyan gép és berendezés, amelyek munkavédelmi szempontból kifogásolhatók.*

A rendelkezésre álló adatok szerint 1988-ban az előző évhez viszonyítva 24-ről 16-ra csökkent a halálos foglalkozási balesetek száma. Ezen belül 18-ról 10-re a halálos üzemi balesetek. Ezzel szemben 7-ről 9-re emelkedett a súlyos, csonkulásos esetek száma, s mind a kilenc üzemi baleset.

A halálos üzemi balesetek számának nagyobb arányú csökkenése, összefüggésbe hozható a munkahelyi italozás visszaszorítására tett intézkedésekkel is. A halálos kimenetelű üzemi balesetek 90 százaléka forgalommal összefüggő munkakörben foglalkoztatottaknál következett be.

Üzemi baleset következtében tavaly életét vesztette két mozdonyvezető, két tolatásvezető, egy kocsirendező, egy vonatfékező, egy váltótisztító, egy málházó és egy pályamunkás.

P. J.

Közveszélyes rongálók

Tilosba hajtanak — Kábellopás, ablaktörés

Olvasóink bizonyára emlékeznek azokra a néhány évvel ezelőtt történt tragédiákra, amikor zsúfolt autóbuszok — az egyik iskolásgyermekeket szállított —, az útátjárókban vonatokkal ütköztek. A közvéleményt megdöbbentették ezek az esetek, ám ne gondoljuk, hogy a gépkocsivezetők azóta jobban betartják a KRESZ ide vonatkozó előírásait. Január 8—15. között például hét alkalommal fordult elő ilyen baleset az országban.

Ebben az időszakban a legsúlyosabb karambol Abony és Cegléd között, egy működő fénysorompóval védett útátjáróban történt. Egy személygépkocsi vezetője a tilos jelzés ellenére a sínekre hajtott és összeütközött egy személyvonattal. *A sofőr és egyik utasa a ceglédi kórházba került, ketten azonban életüket vesztették az összeroncsolódott kocsiban. A baleset következtében 13 személyszállító vonat 25—190 percet késett.*

Más alkalommal Kurd állomáson szintén fénysorompóval védett átjáróban hajtott a gyorsvonat elé egy hőgyészi férfi. Ő, és utasa a helyszínen meghalt, a mozdony szolgálatképtelenné vált.

Józan ésszel nem lehet felfogni, mi indít egyeseket arra, hogy a fénysorompó jelzéseit figyelmen kívül hagyják. Vagy úgy gondolják, hogy még messze a vonat? Bizonyára. Az azonban végképp érthetetlen, hogy a lezárt sorompóknak miért mennek neki? Az említett időszakban 4 ilyen eset fordult elő.

A fenti eseteket a figyelmetlenség, meggondolatlanság okozta. De hogyan lehet jellemezni a szándékos rongálókat?

Köztudott az a sajnálatos tény, hogy az utóbbi években sokat romlott a közbiztonság hazánkban. De vannak olyan emberek is, akik a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztetik. Január második hetében 13 (!) szándékos rongálást jegyeztek fel. Ezek közt természetesen szerepelt a mindennapossá vált vonatdobálás (a szétfröccsenő üvegszilánkok több személyi sérülést okoztak), ám nem ezek a legveszélyesebbek, hanem azok, amelyek adott esetben sok száz ember testi épségét veszélyeztetik.

Egy példa: január 13-án Rákosszentmihály és Kőbánya felső között egy váltó elromlott. A műszerész megállapította, hogy ismeretlen tettesek elloptak körülbelül 100 méter betápláló vezetéket és 30 darab sínátkötőt. *Ne gondoljuk azonban, hogy ez egyedi eset! A rézvezetéknek jó ára van a MÉH-ben, így nem csoda, hogy az említett időszakban, tehát egy hét alatt az ország öt pontjáról jelentettek kábellopást, és több helyről kültéri hangszórókat is elvittek.*

Az említett cselekmények indítéka, a haszonszerzés érthető, ha nem is menthető, de mivel lehet magyarázni a fénysorompók lámpáinak megrongálását, a vonatok ablakainak kitörését? A közelmúltban a Nyugatiba úgy érkezett meg egy éjszakai vonat, hogy 13 ablakát rugdosták ki ismeretlen tettesek.

Megdöbbentő esetek, de előfordultak már hasonlók a MÁV vonalain. A „fejlődés" azonban nem áll meg, s hozzánk is betört a „civilizáció": január 15-én Hajdúböszörmény állomás forgalmi szolgálattevőjének bejelentette valaki, hogy egy vonatot fel fognak robbantani. A rendőrség egész éjjel ügyeletet tartott az állomás környékén, de szerencsére semmi nem történt. A bejelentés „csak" vicc volt. Nyugtalanítanak bennünket az ilyen viccek!

— d —

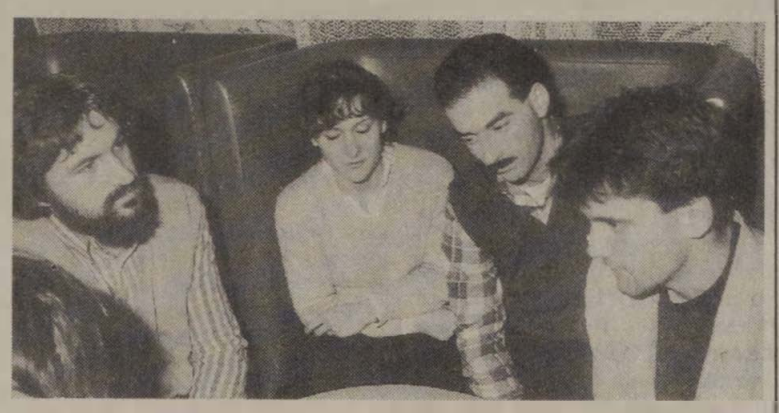
„Önként nem mondok le!"

Visszahívnak egy képviselőt?

Szervezett aláírásgyűjtés a Bosnyák téren

Tartalommal kezd megtelni egy eddig formális jogintézmény: a képviselői visszahívás. A cikk születésének idején három országgyűlési képviselő visszahívását kezdeményezték választópolgáraik. Egyikük Dauda Sándor mozdonyvezető, a zuglói 43. választókerület képviselője, aki ellen a Zuglói Közéleti Tömörülés nevű szervezet lépett fel, s visszahívását kezdeményezendő január 7-én, egy szombati napon a Bosnyák téren szervezett aláírásgyűjtő akciót. A választási elnökséghez ennek nyomán kétezernél is több aláírást tartalmazó listát nyújtottak be, s ez azt is jelenti, hogy a 19 ezer választópolgár tíz százaléka Dauda Sándor visszahívására szavazás kiírását követeli.

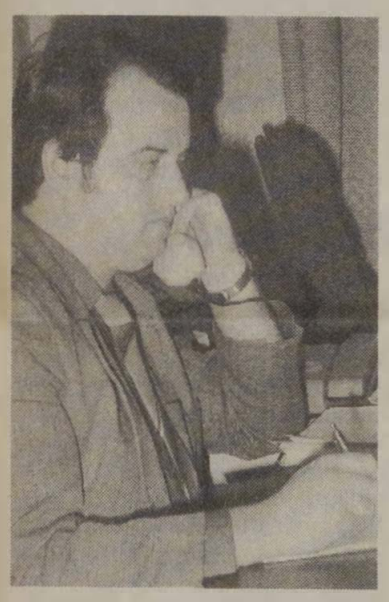
A Hámán Kató Vontatási Főnökség vezetői irodájában az országgyűlési képviselő főnöke és párttitkára társaságában magabiztosan fogad minket, s készséggel áll rendelkezésünkre. Ebben a témakörben a tizenkilencedik interjú készül vele.



A ZKT képviselői

Nagyobb a füstje, mint a lángja

— Korábban, a sajtó nem kényeztetett el, s amikor kifejezetten kértem, akkor sem nagyon kaptam nyilvánosságot. Hogy a tömörülésről mi a véleményem? Nézze, találkoztam egy szervezettel, ami nem szervezet, hogyan is vehetném figyelembe a véleményüket?! Ők a visszahívást kezdeményező, bejelentő, nekem is elküldött falragaszban úgy fogalmaznak, hogy sokan vannak mögöttük, de hogy pontosan hányan és kicsodák, azt nem fedték föl. *Én úgy érzem, hogy választóim többsége mellettem van, nekem tiszta a lelkiismeretem, s legjobb meggyőződésem szerint szavaztam az országgyűlésben úgy a bős-nagymarosi beruházás, mint a népszavazás kérdésében.*



— Ha biztos abban, hogy a választói körzet állampolgárai ön mellett voksolnak, illetőleg, hogy a nagyberuházás befejezését szorgalmazzák, miért utasítja el a népszavazás gondolatát?

— Meggyőződésem, hogy nem szabad szubjektív benyomásoknak, érzéseknek engedni nagy jelentőségű, országos kérdésekben. A felfokozott sajtónyilvánosság szerintem csak ezt erősítette. Ugyanakkor az sem várható el, hogy a választópolgárok a szakemberek elmélyültségével foglalkozzanak az ilyen ügyekkel. *Egy népszavazás azt jelentené, hogy az országgyűlés átruházza a döntés felelősségét a népre. Nem értek egyet azokkal a megfogalmazásokkal sem, amelyek a korábbi kormányokat hibáztatják a vízlépcső miatt. Úgy vélem, hogy a végrehajtó hatalomban folyamatosság van, nincs Lázár vagy Grósz-kormány, magyar kormány van.*

Viola János, a vontatási főnökség pártbizottságának titkára egyetértően bólint, s kissé rezignáltan fűzi hozzá:

— Mintha mostanság túl sokat foglalkoznánk a kisebbségi véleményekkel. A Zuglói Közéleti Tömörülés és a hozzá hasonlatos alternatív szervezeteknek szerintem nagyobb a füstje, mint a lángja. Mi, vasutas kollégái egyértelműen kiállunk Sanyi mellett. Esetleges visszahívása esetén sem esünk kétségbe, hiszen a pótképviselő is közülünk való, ő is mozdonyvezető.

Az elnökség nem tájékoztatja

— Miként viszonyul önhöz ebben a helyzetben a zuglói állami és pártvezetés? — fordulok *Dauda Sándorhoz.*

— *A tanácsi apparátustól, a Hazafias Népfronttól és a pártszervektől is minden segítséget megkapok, bár az igazsághoz tartozik az is, hogy a tanácselnökkel nem a legjobb a kapcsolatom.*

— A szavazópolgáraiban ön iránt megingott politikai bizalom nem fogja arra késztetni, hogy önként lemondjon?

— Erre egy pillanatra sem gondolok, mert nem is gondolhatok. Úgy érzem, hogy annak, aki ott van a döntéshozatalnál, mint képviselő minimális erkölcsi kötelessége, hogy a végrehajtásból is kivegye a részét. *Mi vasutasok különben sem azt tanultuk, hogy nehéz helyzetben meghátráljunk. Elfogadom a kihívást . . .*

Ami leginkább meglepett az országgyűlési képviselővel folytatott beszélgetéskor, hogy a választási elnökség őt semmiről sem tájékoztatja, s neki fogalma sincs arról, hogy a törvény szövegéből következően a visszahívási indítvány benyújtását követő harminc nap eltelte után ki kell tűzni a visszahívásról döntő szavazást. Egy meglehetősen ködös keretjogszabályról lévén szó kérdés persze, hogy mikortól számít a határnap, s miként fogják az aláírások hitelességét ellenőrizni.

A Zuglói Közéleti Tömörülés képviselőivel, akik éppen a rádióba mennek riportra, a Kálvin téri aluljáró presszójában beszéltünk meg találkozót.

— *A ZKT nem egyetlen szervezet, hanem egy széles népi koalíció, amelybe a FIDESZ, a KISZ, a Szabad Demokraták Szövetsége, a Fuggetlen Kisgazdapárt, a Nyilvánosság Klub, sőt még az MSZMP is beletartozik* — definiálja önmagukat *Németh László Ákos*, aki tiltakozik az ellen, hogy őt ZKT szóvivőjeként aposztrofáljam.

— Sokan úgy vélik, hogy azért kívánják visszahívni *Dauda Sándor* mozdonyvezetőt, mert ő párttag.

— Ez teljes képtelenség — veszi át a szót *Szécsi Krisztina* —, hiszen mint Ákos is mondta, a visszahívást kezdeményezők között párttagok is vannak.

— Egyszerűen arról van szó — kapcsolódik a beszélgetésbe *Radnai György* —, hogy *Dauda Sándort* alkalmatlannak találjuk a képviselőségre. Többször találkoztunk vele és finoman fogalmazva nem tett ránk jó benyomást. Nem gondolkodik autonóm módon, ideológiailag is zavaros válaszokat adott felvetéseinkre.

— Hangsúlyozni szeretnénk, hogy a Tömörülés nem valaki, vagy valami ellen szerveződött, mi nem rombolni, sokkal inkább építeni szeretnénk — fogalmazza a ZKT „hitvallását" a negyedik fiatalember, *Várhelyi Iván.*

Nem az a baj, hogy munkás

Megtudom tőlük, hogy január 20-án 2506 visszahívást kezdeményező aláírást adtak le a XIV. kerületi népfrontnál, a választási elnökségnek címezve. Azóta őket sem értesítette senki, de tudni vélik, hogy a népfront összehívott egy értekezletet, amelynek tárgya *Dauda Sándor* „megvédése" lett volna. *Elmondásuk szerint, akiket aláírás-gyűjtési akciójuk során felkerestek, azoknak 80-90 százaléka azon a véleményen volt, hogy a képviselőt vissza kell hívni.*

A „zuglói közéleti tömörülők" kerekre nyílt szemmel csodálkoznak el, amikor a képviselő kívánságát tolmácsolom, hogy találkozni akar velük.

— Éppen egy hete, az elmúlt szerdán jártunk fogadóóráján — mondja *Németh László Ákos* — és órákat beszélgettünk. Nem tudjuk mire vélni ezt a struccpolitikát.

— Hogy őszinte legyek — jegyzem meg — én azt nem értem, miért éppen egy mozdonyvezetőt, tehát egy munkást kezdtek ki . . .

— *Ez egy hamis megközelítés, amit határozottan visszautasítunk* — replikázik *Szécsi Krisztina.* — Mi nem *Dauda Sándor* mozdonyvezető személye, hanem egy idejét múlt képviselői-közéleti magatartás ellen léptünk föl.

Tódor János

Szociális épület

A Nyugati szégyenfoltja

A vizes falak között reumát kapnak a dolgozók

A Nyugati pályaudvaron, a felújítás alatt lévő ceglédi váróterem és a nemzetközi pénztárak közelében, a 17. és 18. vágányok között áll, pontosabban düledezik egy szociális épület. Írásunknak az ad aktualitást, hogy pontosan három éve, szakszervezetünk XI. kongresszusán ígérte meg a MÁV akkori vezetése, hogy a szintén a Nyugatiban építendő úgynevezett „többcélú kulturális létesítmény" építésével egyidőben egy új épülettel kiváltják ezt a minden ízében elöregedett épületet. A kulturális létesítmény megvalósítása az egyik várócsarnokban már jó ideje megkezdődött (igaz, most éppen áll az építkezés), de a Nyugati szégyenfoltjának bátran nevezhető ház még mindig áll.

Embertelen körülmények

Kőrösi József térfőnök, szbelnök még odamenet tájékoztatott arról, hogy ebben a szociális épületben a külső dolgozókkal együtt közel négyszázan öltöznek, fürdenek. A korábban hallottak alapján felkészültem arra, hogy egy romházat fogok látni, de hogy ilyen kicsit, arra nem számítottam. Hogyan fér el itt ennyi ember?

— *Zsúfoltan* — mondta *Teke Bertalan*, a műszaki kocsiszolgálat vezetője, aki azért jön velünk, mert jórészt az ő embereit sújtják az embertelen körülmények. — *De a földszinten helyet adunk a villamosfenntartási főnökség kirendeltségének és irodáknak is.*

A sötét, zsúfolt lukakat csak nagy jóindulattal lehet irodának nevezni. Az egyikben öt fenyőgerenda tartja a mennyezetet, a másikban, a tiszítási részleg művezetői irodájában, amit karácsony előtt festettek ki, már pereg az átnedvesedett festékréteg, s a szekrények és asztalok között egy szék is alig fér el.

— *Ezek a salétromos falak alulról-felülről nedvesednek* — magyarázza *Kőrösi József* —, *még a tetőről is ide folyik a víz.*

Valóban. A lapos tetőn nincs vízelvezető csatorna, s egy-egy esőzés a külső falon maradandó nyomot hagyott: az iroda ablaka mellett három méter szélességben egyszerűen leázott a vakolat. *A vizes falak miatt pedig erősen kell füteni, különben reumát kapnak az itt dolgozók. Vajon mennyivel több fűtési energiát emészt fel ez a „vízi-paradicsom", mint egy korszerű épület?*

Kísérőim elmondják, hogy a toldozgatás-foldozgatásnak itt semmi értelme, hiszen az épület minden alkotóeleme elöregedett, azzal bevezetnek a volt oktatóterembe, amit ma raktárnak használnak, de mint mondják, már annak sem alkalmas. Itt a fölöttünk lévő zuhanyozóból csöpög a víz és jó négyzetméteres darabon szürkéllik a meztelen tégla a széksorok mellett.

Nem tudnak belenyugodni

Angyal István vontatási részlegvezető megmutatja a vontatásiak étkezőhelyiségét. Itt az L alakban összetolt asztalok mellett egyszerre 20-25 ember étkezik, noha csak heten férnének el kényelmesen.

— A vontatás négy szocialista brigádja vállalta, hogy karbantartja a csapokat a mosdókban és vécékben, ha az épületfenntartástól megkapják a szükséges anyagokat — mondja *Angyal István.* — Ezeket minden napra várjuk. De hát ez csak tűzoltó munka.

— Vagy még annak is kevés — egészíti ki rezignáltan *Teke Bertalan.* — *Mert a szocialista brigádok kezdeményezésére hiába festenek ki egy-egy helyiséget a dolgozók társadalmi munkában, ha ez csak ideig-óráig látszik meg: három hónap múlva minden úgy néz ki mint azelőtt!*

— A Keleti rekonstrukciója óta nálunk még nagyobb a forgalom, tehát nem mondhatjuk, hogy az embereknek túl sok szabad idejük lenne, mégis részt vesznek a társadalmi munkában — pihenőidejük rovására - mert nem tudnak belenyugodni a körülményekbe — foglalja össze az szb-elnök. — És azért kényszerülnek erre, mert sok esetben a Balparti Épületfenntartó Főnökség sem szakembert, sem pénzt nem tud adni.

Azt olvastam egyszer, hogy az autógyárat alapító Ford úgy próbálta leszoktatni a dolgozóit arról, hogy a mellékhelyiségben pihenjenek, hogy maró szagú vegyi anyagot permetezett a falakra. Nos, ő le van maradva tőlünk. *A vasutasok vécéje — maga a pokol. Párás büz ragadja torkon a belépőt, a mennyezetről a padlót elárasztó gyanús folyadékba csöpög a víz, a csöveket az imádság tartja, mert már a szorítóbilincs is kirohadt a falból . . .*

Negyven ember fürdik egyszerre

Az emeleten, mielőtt a férfi öltözőbe lépnénk, *Angyal István* szótlanul mutatja, hogy meg van repedve a főfal. Aztán kiderül, hogy régóta ilyen. Kíséröim széttárják kezüket, mintha azt mondanák: „*mit lehet tenni?*" Ide már kevés a társadalmi munka.

A férfi öltöző nyomasztóan zsúfolt: 161 négyzetméteren 340 szekrény van. A félhomályos vasszekrény-labirintusban 2-3 tükör található mindössze. *A fürdőhelyiség 6 tusolójából egy rossz, előtte fenyődúc feszül a mennyezetnek. A 19 mosdóból kinyitok egyet, de nem folyik. Illetve csak akkor, ha a főcsapot kinyitják, akkor viszont itt is ott is megered a víz: rosszak a csapok.* Állítólag itt nincs zsúfoltság, hiszen csak 40 ember fürdik egyszerre, de a pára átszivárog az öltözőbe, s ezért az esőben átázott munkásruhák nem tudnak megszáradni egyik műszaktól a másikig.

A női öltöző valóságos bunker. Az alacsony, sötét helyiségben mindössze három csupasz hatvanas körte világít, de a 90 négyzetméteres terembe berakott 170 szekrény mellett — micsoda fényűzés! — öt tükör lóg a piszkosfehér falon.

Öröm az ürömben, hogy az 1. vágány mellett már megkezdődött az új szociális épület kialakítása. Állítólag jövő év végére megszűnhet ez az áldatlan állapot. Addig pedig a vasutasok tűrnek és várnak, ahogy azt az utóbbi évek alatt megszokták.

(Demeter)

Az ifjú főnökasszony

„Gyere Erzsi, nem bánod meg!"

Verebesné Szikriszt Erzsébet tavaly november 1-jétől főnöke Nagymaros állomásnak. Az ifjú főnökasszonnyal irodájában beszélgettünk.

— Még mindig nem szoktam meg az uniformist, talán azért, mert kötelező, pedig eszmélésem óta vasutas egyenruhások vettek körül — mondja. — Édesapám is MÁV-dolgozó volt, de a vasutat szolgálja férjem, a sógornőm, az unokanővérem s annak hitestársa is. Hogy ki ne hagyjam a bátyámat: eredeti szakmája őt is a vonatokhoz kötötte.

— Ezek után, úgy vélem, nem volt gondja a pályaválasztással.

— *Nem tagadom, tetszett ez a fegyelmezett életvitel, kislány koromban gyakran megfordultam édesapám munkahelyén; Sturovóban és Szobon, ahol kocsivizsgálóként dolgozott.* De hogy valamikor én is fölvegyem az uniformist? Nem, ez meg sem fordult a fejemben; a nyolcadik általános után a váci közgazdasági szakközépiskolába felvételiztem, ám az érettségi után egyetlen percig sem dolgoztam közgazdászként. A szakközépiskola harmadik osztályát követő nyári gyakorlatomat már a sturovói vasútállomáson töltöttem. Gépeltem, postáztam, levelezést intéztem, s közben ismerkedtem a szolgálatot végző vasutasok munkájával.

Érettségi után azonnal a sturovói állomásra jelentkeztem forgalmi tanulónak, mindenesnek. 1978-ban javasolta a főnökség, menjek el a győri segédtiszti iskolába. A vizsgák után Szob állomásra helyeztek naplózónak, majd 1979-ben, a forgalmi önállósító vizsga letétele után kaptam meg az egyenruhát. Ekkor már Zebegényben teljesítettem szolgálatot.

— Hogyan fogadták az alig huszonéves lányt a zebegényi munkatársak?

— *Mindenkit név szerint ismertem, hiszen magam is Zebegényben születtem, s úgy éreztem, ők is szeretettel vesznek körül.*

— Meddig dolgozott a zebegényi állomáson?

— Tizenegy hónapig, s közben a tisztképző előkészítő tanfolyamára jártam. A tisztképzőben 1981-ben végeztem. Utána forgalmi szolgálattevő lettem a zebegényi állomáson. Esztendő múlva megszületett a kislányom, rá egy évre a fiam. A gyes miatt négy esztendeig voltam távol a szolgálattól . . .

— Közben persze elévültek a vizsgák — jegyzem meg.

— *Igen, de nyolcvanhat szeptemberében újra vizsgáztam* — folytatja Erzsike. — *Később elvégeztem a három hónapos oktatótiszti tanfolyamot, és Szobra kerültem, ott dolgoztam tavaly november 1-jéig. Utána neveztek ki Nagymaros állomásfőnökének.*

— Kitől vette át az állomásfőnöki tisztséget?

— A sógornőmtől, aki szülés után gyesre ment. Ő ajánlotta: *gyere Erzsi, nem bánod meg.* Akkor még nem gondoltam, milyen mély vízbe kerülök. Létszámgondok, új, eladdig nem ismert feladatok, váratlan helyzetek. Szerencsére fegyelmezett, megértő társakra találtam az itt dolgozó emberekben. A neheze persze még hátra van, hiszen mindössze tíz hete dolgozom ezen az állomáson. Ne higgye, hogy annyira csöndes ez a munkahely: *huszonnégy óra alatt 120 szerelvény fut be az állomásra, s a bősnagymarosi építkezések miatt állandóan váltják egymást a tehervonatok.* A visegrádiakkal együtt húsz beosztott dolgozóm van, többségük családanya, akik megértőek, ha olykor kissé fáradtabban, idegesebben érkezem szolgálatba.

— Zebegényből ingázik?

— Mindössze hat kilométerre van szülőfalum, nem gond a bejárás. Reggel elviszem a gyerekeket óvodába, s ha szorít az idő, kocsival jövök. Délután fél négykor telik le a szolgálat, az este a gyerekeké, a családé . . .

Besze Imre

Társadalmi munka

A celldömölki körzeti üzemfőnökség *Széchenyi István*, MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett közössége felhívással fordult a vasi kisváros valamennyi üzemének, vállalatának brigádjaihoz. A kilenctagú forgalmi utazókból álló brigád, a város tízéves fennállásának alkalmával „*10 óra társadalmi munka Celldömölkért*" mozgalmat kezdeményezett.

Felhívásukhoz mind a 38 vasutas szocialista brigád csatlakozott. A kezdeményezők egyben kérték a város vezetőit, hogy vállalásaik sikeres teljesítéséhez adjanak a településen közhasznú munkákat.

Mint a mesében

Pécsett hetven család új lakásba költözhet

A vasútigazgatóság segít az otthonteremtésben

Mint minden nagyvárosban, Pécsett is nagy a lakáshiány. Ennek megfelelően a csillagokig szöktek a lakás- és telekárak: egy négyzetméter lakótelepi panellakás 20—25 ezer forintba kerül, telekhez meg aztán végképp nem lehet jutni. Mégis épülnek Pécsett vasutaslakások, bár az illetékesek szerint az említett körülmények miatt lehet, hogy az utolsók.

Az igazgatóságon *Weisz József* üzemviteli igazgatóhelyettes, a lakáselosztó bizottság vezetője elmondta, hogy náluk a lépcsőzetes lakáshoz juttatás jól bevált rendszerét alkalmazzák. Albérletből a garzonba, innen a kétszobásba, és így tovább. A következő lakás árába a vasút beszámítja a leadott értékét. *Ennek a rendszernek köszönhetően a közeljövőben 70 család kerül jobb körülmények közé, jóllehet csak 35 lakást építenek fel.*

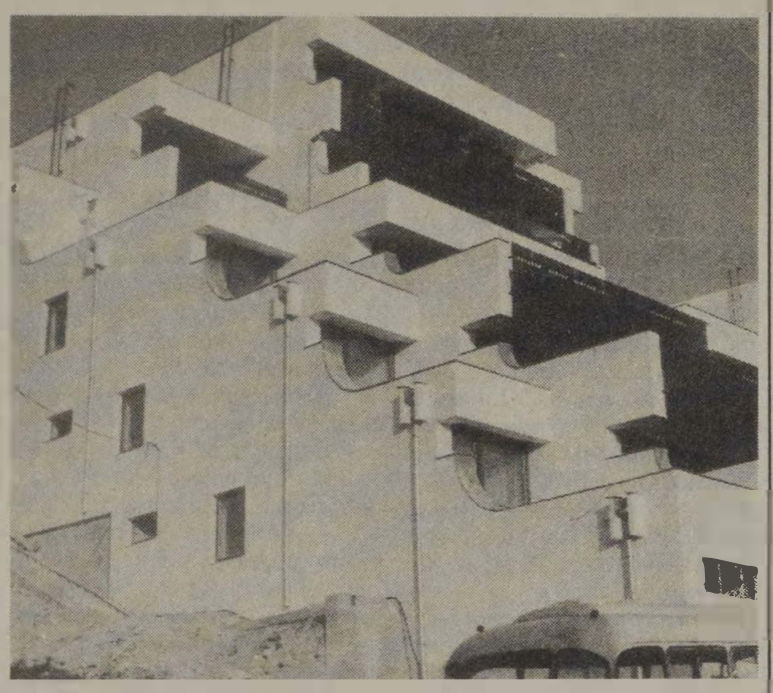
Málomban, a ma már Péccsel egybeépült faluban épül három angol típusú sorház. Kettő hétlakásos, egy pedig kilenclakásos lesz. A földszinten van a garázs, a hátsó kert teraszára néző tágas nappali, konyha, a tetőtérben pedig a hálószobák és a fürdőszoba. A lakások hasznos alapterülete körülbelül 100 négyzetméter.

Ez az építkezés szép példája a vasutas összefogásnak. Az egész úgy kezdődött, hogy a vasút megvásárolta a közművesített telkeket, ahol még gáz és csatornázás is van (úgy hangzik, mint a mesében!), majd a MÁV egy tervezőcsoportja társadalmi munkában elkészítette a terveket. *A vasút jelenleg önköltségi áron épít, a leendő lakók pedig szabadnapjaikon, szabadságuk alatt segédmunkát végeznek úgy, hogy az építtető és kivitelező MÁV, állományon kívüli bért fizet nekik.*

Az igen előnyös feltételek ellenére — hiszen mindenki megkapta az összes elképzelhető kölcsönt és támogatást —, nem volt túljelentkezés amikor az akciót hirdették, noha még 80 kielégítetlen lakásigényt tartanak nyilván Pécsett. Sajnos a vasutasoknak ennyire nincs pénze, mondta a terveket ismertető *Bicskei Károly*, a műszaki osztály magasépítményi csoportjának vezetője, majd hozzátette, hogy a legutoljára, ez év végén elkészülő tömbben még nem véglegesek a lakók, most nevesítik a kölcsönt az OTP-nél. A házakat egyébként a lakók önerőből fejezik be, hiszen a belső burkolási és festési munkálatokat nekik kell elvégezni.

A másik építkezés, amiben a vasút aktívan benne van, az Asztalos János utcában folyik. *Itt jóval bonyolultabb a helyzet. A MÁV ugyanis szerződést kötött az OTP-vel 33 lakás felépítésére azért, hogy 12 lakás úgynevezett vevőkijelölési jogát megkapja, tehát 12 vasutas család jut a korábbinál nagyobb lakáshoz.* A 33 lakás két épületben van. Az elsőt már '87-ben átadták, a második átadási határideje eredetileg '88. november 30-a volt. Hogy miért nem készült el időben? Mert közbejött az ÁFA.

Az eredeti szerződésben ugyanis az állt, hogy a szerkezetkész lakásokat a lakók önerőből fejezik be. Mindenki tudta, melyik lesz az ő lakása, s ennek megfelelően, no meg a pénztárca vastagságától függően vásárolták meg a lakók a burkolóanyagokat, különféle felszereléseket. Az ÁFA bevezetése után az OTP — mint építtető — lépést váltott, mert nem tudta, hogyan lehet elszámolni a leendő lakók saját munkáját.



Az Asztalos János utcai épület
(A szerző felvételei)

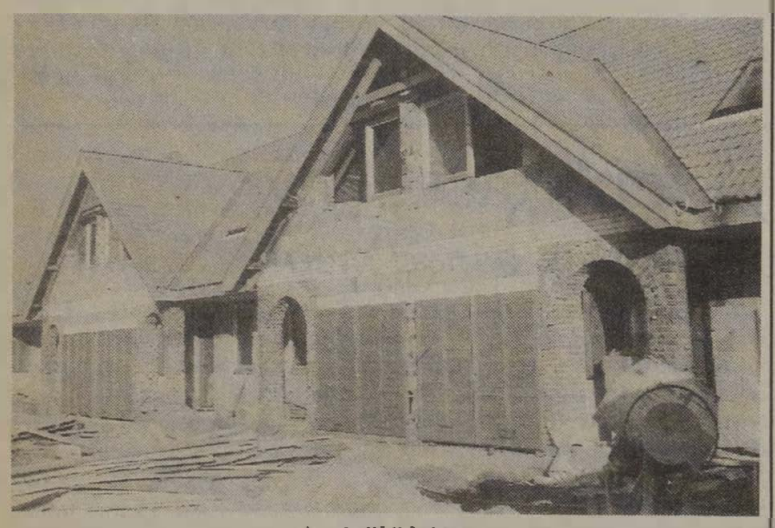
Friedmann Ferenc, az egyik lakásváromány os így mondta el kálváriáját:

— *Három év albérlet után kaptunk egy kétszobás lakást, azonban az asztmás kislányom nem bírja a panelt, ezért, amikor meghirdették ezt a lehetőséget, úgy gondoltuk, belevágunk. Igyekeztünk minden anyagot időben megszerezni, ám jött ez a változás, ami sajnos jelentősen megemeli a költségeinket. Az OTP ugyanis csak akkor járult volna hozzá az önerős befejezéshez, ha átalakulunk lakásépítő szövetkezetté, s ebben az esetben a MÁV-nak le kellett volna mondani a lakásokról. Az egyezkedés vége az lett, hogy a vasútnak kivitelezőket kellett keresni a beltéri munkákra is. Ez azért hátrányos számunkra, mert mint említettem, többe kerül, arról nem is beszélve, hogy mi gondosabban és gyorsabban dolgoztunk volna: már karácsony óta itt laknánk.*

Stir Rudolf magasépítményi ügyintéző, műszaki ellenőr végezte az alvállalkozókkal való egyezkedés nem könnyű munkáját. Kérdésünkre elmondta, hogy ugyan a szerződés szerint az Agrobernek kellett volna a szervezési-bonyolítási feladatokat ellátni, de a vasutasok nemhogy tavasszal, de talán őszre sem tudtak volna beköltözni, ha a vasút nem veszi kezébe a dolgot. Hiszen olyan alvállalkozókat keresni, akik ilyen feltételek mellett hajlandók bekapcsolódni egy már folyó építkezésbe, nagyon nehéz. Szerencsére azonban sikerült, s meg vannak elégedve a Tettye szövetkezet munkájával.

Mindez — az alvállalkozókkal való befejeztetés — persze csak úgy mehetett, hogy az OTP, a lakók korábban vásárolt anyagait átvette, azonban olyan költségvetést készített, ami az átlagárakon alapult. Az az építtető tehát, aki olcsón jutott hozzá mondjuk a csempéhez, jól, aki drágábban, rosszul jár. A számítások szerint nem is ez okozza a jelentős költségnövekedést, hanem az alvállalkozóknak fizetendő munkadíj, ami jelentős érvágás a vasutasoknak, akik nem véletlenül kívánták saját kezűleg befejezni lakásukat.

D. K.



Az épülő házsor

Nagy üzlet is lehetne

Nosztalgiaúton a Hámánban

A Tatai úti Hámán Kató vontatási főnökség bejárata után néhány lépésnyire régi mozdonyok, vasúti kocsik álmodoznak. Van közöttük százéves, de van, amelyiket csak a hatvanas években építették. Éjfekete mozdonyok, fapados személyszállítók rézkilincsei csillognak a téli napfényben. Ez kérem, Közép-Európa egyetlen gőzmozdonytelepe.

Ez az igazi mozdony

Hatalmas gépet tisztogat *Tompos Dezső* mozdonyvezető. Mintha lovat csutakolna. A csatakos ronggyal meg-megütögeti az engedelmes jószág oldalát. Tarkójára csúszik a fakó egyensapka, kockás, olajos ingének ujja feltűrve. *Tompos Dezső* megmarkolja a tisztításra használt rongyot, amikor kézszorítás helyett a csuklóját nyújtja.

— *Úgy szép a 424-es, ha tiszta* — mondja, miközben alsó karjával megtörli izzadó homlokát. — *Sajnos sok helyhez nem férek hozzá, be kellene indítani a masinát.*

Vasútszerte beszélik, úgy látszik mégis kevesen tudják, hogy a nosztalgiavonatokban óriási lehetőség rejlik. Sokkal nagyobb, mint amennyit eddig kihasználtunk belőle.

— A németek, meg az angolok teljesen meg vannak őrülve ezekért a vonatokért — meséli *Tompos Dezső*. — Itt rázatják magukat ezeken a kemény fapadokon, csodamasinákkal készítenek felvételeket a mozdonyról meg rólam. A jó ég tudja, hányszor ígértek fényképet. Na de, ahogy maga nem kapott, úgy én sem.

A laikus első pillanatra azt hihetné, hogy a 424-es valami őskori lelet. Pedig még krisztusi korban sincs, vagyis nincs még harminchárom éves, hiszen csak 1956-ban gyártották.

— *Ez az igazi mozdony. Ez . . .* — ütögeti szeretettel a mozdonyvezető annak a gépnek az oldalát, amelyen húsz évvel ezelőtt vizsgázott. Azután a szemébe húzza a sapkáját és kissé dacosan jegyzi meg. — *A többi pléhkaszni.*

A filmesek kedvence

A régi mozdonyoknak, vasúti szerelvényeknek sok szerelmese van a Hámán Kató fűtőházban. Az egyik legszenvedélyesebb közülük *Gelléri László*. Órákig képes beszélni az ósdi, de még életre kelthető, a századelő hangulatát, *Krúdy* világát, *Agatha Christy* regényeit idéző lokomotívokról, hajdani titkokat őrző szerelvényekről. Soha nem unja meg a kíváncsiskodók kalauzolását, zsebében mindig ott csörög a kincseket rejtő fűtőház kulcsa.

— *Hát én csakugyan a gőzmozdonyokkal élek együtt* — mosolyog a bajusza alatt. — *Ahhoz, hogy alaposan megismerjem a régi gépeket, rendszeresen böngésznem kell a szakirodalmat. Szerencsére egyre több régi szerelvényt sikerül újjávarázsolni. Hogy mekkora lehet ezeknek az értéke? Szerintem felbecsülhetetlen. Csak a felújítás került körülbelül harminc-negyven millióba.*

A fűtőháznak abban a részében járunk, ahol a félhomályban békésen pihen egyebek között a Dráva—Száva Adriatika Vasúttársaság gyönyörű étkezőkocsija. A lépcsőn felkapaszkodva, úgy érezzük, egy századfordulói bécsi vagy budapesti kávéházban járunk. Kellemes, meghitt fényt árasztó hangulatlámpák minden asztalon, a frakkos pincér sürgésére várnak a most még árván álmodozó korhű, vendég nélküli székek, pirospozsgás szakácsnők szakértelme után áhítoznak a konyha rézüstjei, sárgán fénylő tűzhelyei. Nemhiába kedvence a filmeseknek is ez a kocsi.

A legjobbakkal a világ végére

— *A mozdony ma is harminc kilométeres sebességgel „száguld"* — magyarázza *Gelléri László* — *Így az utasoknak is több idejük marad arra, hogy a tájban gyönyörködjenek.*

A nosztalgiajáratok három-négy évvel ezelőtt indultak. Abban az időben kezdődtek az irattári kutatások is, de a vasútmodell-szakkör tapasztalatai is sok segítséget nyújtottak a régi vonatok rekonstrukciójához. Hogy mindez nem volt hiábavaló fáradozás, bizonyítja a siker, anyagi okok miatt elsősorban a külföldiek körében.

Az élénk színű Árpád vonat is itt pihen most a fűtőházban. A Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő vonatot a Kandó brigád állította helyre, társadalmi munkában. A kérdésre, hogy hányan vannak akik még tudják vezetni a régi járműveket, a legjobbakat sorolja *Gelléri László, Matejesz Béla, Tompos Dezső, Bágyoj Attila* mozdonyvezetők nevét említi, de mivel a füstös nem működhet fűtő nélkül, *Horváth Nagy János, Biczó Kovács György, Juhász Ferenc* nevét is mondja.

— Velük a világ végére is elmennék — bólogat meggyőződéssel a nosztalgiavonatok mestere.

Pataki Kálmán

Húsz országba

Az elmúlt napokban egymás után tartották szokásos év eleji programismertető tájékoztatójukat az utazási irodák, köztük a Lokomotív Tourist és az Utas Tours.

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút utazási irodája immár tizenöt éves múltra tekint vissza. Ez egyben azt is jelenti, hogy neve már ismert, rendezvényei, utazási programjai népszerűek. Mint azt *dr. Menyhárt Ádám*, az iroda vezetője elmondotta ez évi utazási programjaik összeállításánál is arra törekedtek, hogy a lehetőségekhez mérten alkalmazkodjanak az utazni vágyók igényeihez. Pontosabban fogalmazva, két fő szempontot vettek figyelembe. Az egyik; *nagy gondot fordítottak arra, hogy a legnépszerűbb ausztriai úticélok széles választékát kínálják az utazni vágyóknak.* Megítélésük szerint ugyanis az Ausztriába irányuló idegenforgalom kezd egyenértékűvé válni a belföldi turizmussal.

Ebből a következtetésből fakad a másik fő szempont, mely szerint *ajánlataikban a mindenki számára elérhető, olcsó utazási lehetőségek biztosítására törekszenek.* A szomszédos Ausztriába egyénileg utazókat például a csoportos utazásokat megillető kedvezményekben tudják részesíteni.

A Lokomotív Tourist közkedvelt szolgáltatásai közé tartozik a Sopronban üzemelő *Hotel Sopron* és *Lokomotív Szálló*, valamint az e térségben levő étermeik szolgáltatásai. Ezeket jobbára külföldön értékesítik, méghozzá *„luxus módon, de olcsó áron"*. Ezeket a szolgáltatásokat a jövőben a belföldi utazóközönség körében is szeretnék értékesíteni.

A Lokomotív Tourist utazási irodái egyébként Budapesten, Sopronban és Keszthelyen állnak a belföldi utasok rendelkezésére.

Az Utas Tours a fiatal utazási irodák közé tartozik, hiszen mindössze öt éve áll a közönség rendelkezésére *Kiss Sándor*, az iroda vezetője az ez évi programajánlataikkal kapcsolatban elmondotta: *az igényekhez alkalmazkodva új kiutazási programokat, úttípusokat dolgoztak ki.* A vonatos turizmus fellendítését szolgálják a főszezonban közlekedő új hálós és fekvőkocsijáratok. Budapest és Isztambul között például hetente két. Aachenbe egy alkalommal közlekedik fekvőkocsi. Malmőbe hálókocsi mindennap, Athénbe hetenként kétszer közlekedik.

Bővítették ajánlatukat és üdülőprogramjukat Görögországba, Jugoszláviába, Izraelbe, Olaszországba és Bulgáriába.

A belföldi programoknál bővítették az 1-2 napos hegyvidéki és gyógyüdülőhelyi utakat. Külön ajánlatokat dolgoztak ki iskoláknak és felnőtteknek a legrangosabb hazai kulturális rendezvényekre.

Az Utas Tours az 1989. évi programfüzetében húsz országban több mint száz útvonalon hirdette meg ajánlatait.

(visi)

A MÁV tehetetlen?

Tatabányáról írt szerkesztőségünknek *Széll Ferenc* vonatvezető, aki idei első (január 5-i) számunkban megjelent egyik olvasói levélhez fűz megjegyzéseket.

„*Pintér Lajos* nyugdíjas állomásfőnök észrevételeit csak megerősíthetem — sajnos . . . A kocsik takarításával valóban baj van. Gyakran előfordul, például a Déli pályaudvaron is, hogy a vonatból csak az üres üvegeket szedték össze, de takarítani »elfelejtettek«. Ez még legfeljebb lazaságnak tekinthető, az viszont már nem, ami a kocsi világításával kapcsolatos.

A világítás ügyében gyakran kell vitatkozni; sokszor azzal érvelnek, hogy kevés az akkumulátor. Előfordult többször is, hogy egy nyolc kocsiból álló szerelvényből a hibás világítás miatt négyet kisoroztak, a maradék négy kocsi pedig kevés, különösen hétvégeken, a munkásvonatoknál.

Nemegyszer jártunk úgy is, hogy írásbeli rendelkezés alapján utasítottak bennünket, hogy sötéten és lezárva továbbítsunk egy vagy több kocsit. Még furcsább az, hogy a menetirányító (sőt: főmenetirányító!) is elrendeli, hogy kötelesek vagyunk a vonatot továbbítani, illetve, hogy a sötét kocsikat zárjuk le. Csakhogy! Mi van akkor, ha a vonat közepén rossz a világítás, és a vonaton netán büfés kocsi is van? Ebben az esetben le sem lehet zárni a kocsit . . .

A kocsik fűtésével is baj van. Hiába írjuk az eseménykönyveket, nincs foganatja. Folytathanám még, mert panasz akadna bőven. Mielőbb orvosolni kellene ezeket!"

Száztízezer adag étel

Üzemi konyhán is lehet jól főzni

Január 12., csütörtök: „Karalábé leves, rántott máj, burgonyapüré, befőtt" — olvasható a szegedi oktatási főnökség üzemi konyhájának étlapján.

— Naponta 300—350 személy részére főzünk, de volt már 400 személyes napi étkeztetésünk is — tájékoztat munkájukról *Kucsera Józsefné* konyhavezető. — A bentlakásos tanfolyam hallgatóinak napi háromszori étkezést biztosítunk, mellettük mi főzünk ebédet a rókusi állomás, a távközlési és biztosító berendezési főnökség, a MÁVTOURS, a számítás-technikai üzem dolgozóinak. Igény esetén az üzemfőnökség szakvizsgáira készülő hallgatóinak is adunk meleg ételt. Két éve, a nyári időszakban a sportnapközis gyerekek is innen étkeznek.

— Egy jó ebéd után még a tanulás is könnyebb . . .

— *Tizenegy tagú kollektívánk mindennap arra törekszik, hogy finom, változatos étrenddel, figyelmes és udvarias kiszolgálással, az egészséges táplálkozás biztosításával segítse a tanulók felkészülését.*

— Mennyit költhetnek?

— A tanfolyamon hallgatók egész napi nyersanyag normája 56 forint, amit csak spórolással, előrelátó nyersanyagbeszerzéssel és saját készítésű savanyúság előállításával tudunk betartani.

— Elégedettek az itt étkezők?

— Úgy érzem, igen.

Kucsera Józsefné elmondotta, tavaly több mint 116 ezer adagot főztek meg, ez lényegesen több a megelőző évinél. *Egyetértés* névvel szocialista brigádot szerveztek, legutóbb elnyerték a szocialista brigád címet. Mindennapi munkájuk mellett egy sor helyi és országos jellegű rendezvényen működnek közre. A brigád tagjai elvállalták, hogy a védőruhákat, konyharuhákat maguk mossák ki, ezzel tavaly mintegy 60—65 ezer forintot takarítottak meg a főnökségnek.

(Gellért)

Jó lenne újra kezdeni!

A nagykanizsai Kodály Zoltán Vasutas Művelődési Ház üzemtörténeti klubjának kezdeményezésére baráti találkozót szerveztek a nagymúltú vasutas dalárda egykori tagjainak. A dalosok feleleventették a dalárda történetét.

A nagykanizsai fűtőházi kézművesek Önsegélyező Egyesülete a századfordulón alakult, pár évvel később pedig Önsegélyező és Önképző" egyesületté bővült. Az önképzés elősegítésére könyvtárat alapítottak, színielőadásokat rendeztek, majd 1907 május 1-jén önálló műsorral mutatkozott be az egyesület 40 tagú férfikara. Első karnagyuk *Lukács József* piarista tanár volt.

A kórus ezek után évről évre bővítette repertoárját, egyre igényesebb műveket szólaltatott meg Rácz János, akkor nevesnek számító karmester betanításában.

A húszas évek elején rövid ideig hallgatásra kényszerült a kórus, de 1925-ben újra „föléledt", sőt a férfikar mellett vegyeskar is alakult „Fűtőházi Kézművesek Vegyeskara" elnevezéssel. (A férfikarral és a vegyeskarral egyidőben Vasutas Dalkör néven a pft-nél is működött egy férfikar egészen a húszas évek végéig.)

A két fűtőházi kórus a 30-as évek végére megszűnt: a próbákra egyre kevesebben jártak, majd a háborús események, a feszültségekkel teli belpolitikai helyzet végképpen lehetetlenné tette a kórusok további működését.

A megújulás 1945 után kezdődött: ismét működni kezdett a könyvtár, életre kelt a színjátszó csoport, ismét megalakult a dalárda (férfikar) Németh József vezetésével. A kórus hamarosan vegyeskarrá bővült, és Ivánkovits Ferenc zenetanár vezetésével folytatta munkáját.

1951 januárjában az országosan is elismert *Ketting Ferenc* karnagy lett a kórus vezetője. Ettől kezdve a város kulturális életének egyik állandó szereplőjévé vált a vasutasok dalárdája. A létszám ekkor volt a legteljesebb, közel százan énekeltek a kórusban. Ebben az időben adták elő *Kodály* remekművét, a Mátrai képek című kompozíciót. (Kodály személyesen járult hozzá, hogy az 1954 őszén megnyílt Vasutas Művelődési Ház, az országban másodikként az ő nevét vegye fel.)

A kórus 1957-ben unnepelte 50. évfordulóját, még Ketting Ferenc vezetésével, de 1959-től Gazdag István lett a karnagy. A Szocialista Kultúráért kitüntetést 1960-ban vehették át.

A hatvanas évek elején *Jakabos György* állt a kórus élére: az énekkar élete ekkoriban mozgalmassá vált, dalos találkozók, kirándulások színesítették, de megváltozott a kórus repertoárja is. Népszerű operai kórusműveket mutattak be, önálló koncertjeikre neves szólistákat hívtak meg. (*Simándi József* is énekelt a kórussal!)

E sikerek közepette érte a kórust az első „hideg zuhany": radikálisan csökkentették a támogatást, fokozatosan elsorvasztották a kórust, a hatvanas évek második felében a próbák és hangversenyek megszűntek, a kórus feloszlott. Az elegáns gálaruhák a bizományiba kerültek, a könyvtárnak nyoma veszett — a város kultúrája szegényebb lett, elszürkült.

A dalosok találkozóján mindezekről sűrűn esett szó, az egykori kórustagok felidézték a jó hangulatú próbákat, az emlékezetes szerepléseket, de a kudarcokat is. *Végül egyöntetűen arra a megállapításra jutottak, hogy súlyos hiba volt a támogatás megvonása, a kórus megszüntetése.*

A kórus történetét bemutató kiállítás (*Horváth Krisztina*, az üzemtörténeti klub vezetőjének rendezésében) nagy sikert aratott. A látogatókban nagy érdeklődést keltett, kimondatlanul is azt sugallta: jó lenne újra kezdeni, legyen ismét kórusa a nagykanizsai vasutasoknak . . .

Úgy legyen!

Nagy Antal Géza

Közművelődés

A szombathelyi területi intézőbizottság a közelmúltban tárgyalta a tapolcai vontatási főnökség közművelődéssel, illetve sporttal kapcsolatos tevékenységét.

Az írásos beszámolóból, továbbá *Csermák József* szolgálati főnök és *Németh Tibor* szbtitkár szóbeli kiegészítőjéből néhány adalék:

A legutóbbi vasutasnapot legalább százan ünnepelték. Különvonattal 140-en jártak Nagycenken és 160-an Pannonhalmán. A tapolcai fűtőházi vasutasok voltak közös kiránduláson Ausztriában és Csehszlovákiában is.

Jó hagyományai vannak a nőnapi, illetve a Télapó-ünnepségeknek. A legutóbbi Mikulásnapon 200 gyermek kapott ajándékot. A kedves hangulatú műsor után a gyerekek az oktatási központban lévő modellvasúttal ismerkedhettek.

Jól működik a szocialistabrigádvezetők klubja és a vasútmodellező szakkör is. Az elsősegélynyújtó tanfolyamra 23-an jelentkeztek. Művészeti kiscsoportjuk, a Páva-kör is sikeresen tevékenykedik.

A tapolcai vasutasok közül sokan rendszeresen látogatói az Operának, a József Attila és Thália színházaknak, illetve a Radnóti Színpadnak.

Tavaly januárban 130-140 vasutas és családtagjaik részvételével teremfoci-bajnokságot szerveztek, május 1-jén pedig két csapatunk szerepelt az erre az alkalomra rögtönzött városi bajnokságon.

A véradómozgalomban is derekasan kiveszik a részüket a tapolcai fűtőháziak. *Májusban például ötvenen adtak vért ingyenesen. Tíz vasutast állandó készenléti véradóként tartanak nyilván. Számos dolgozójuk kapott a véradásért különböző fokozatú kitüntetést.*

A tanácskozáson a területi intézőbizottság az itt csak vázlatosan ismertetett értékelés alapján jónak ítélte a tapolcaiak közművelődési munkáját. Ezt a tényt erősítette meg hozzászólásában *Hajas Endre* tib-titkár, és *Szabó Imre*, a szombathelyi vasútigazgatóság igazgatóhelyettese is.

Sz. Jakab István

Üzleti fantáziával

A Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési háza szakszervezetünk 24 ilyen intézménye közül az egyik legnagyobb. Az új igazgató, a november 1-jén kinevezett *Pál Gábor*, úgy tűnik, a legrosszabb időben vállalta el a megbízatást, hiszen a dolgozók munka után nem a kultúrházba, hanem a második gazdaságba rohannak.

— *Ma, amikor a kulturális területen a maradék elv érvényesül, merész húzásnak tűnik erre a területre átnyergelni. Nem tagadom, egy kicsit ezért is vágtam bele. Izgalmas feladat manapság művelődési házat vezetni* — kezdte a beszélgetést *Pál Gábor*. — Mivel az elsődleges feladatunk, hogy a járműjavító 1200 dolgozójának kulturális igényeit kielégítsük, a gazdasági helyzet által ránk kényszerített üzleti-vállalkozói szemlélet, és az ezzel összefüggő műsorpolitika mellett elsősorban a bevált hagyományokat kívánom erősíteni.

— Mi volt az első lépése az új poszton?

— Novemberben 300 igényfelmérő kérdőívet osztottunk ki az üzemben, és ennek alapján szervezünk új programokat a dolgozók számára. Ilyen például az elektronikai szakkör, amit az üzem minden szempontból támogat, s a könyvtárosunk már ki is gyűjtögette a meglévő szakkönyveinket. Így növekedni fog a könyvtárlátogatók száma, bár eddig sem panaszkodhattunk: 760 aktív olvasónk van.

Még ebben a hónapban indul három hónapos angolnyelv-tanfolyamunk, amit szintén a dolgozók igényeltek, akárcsak a videoklubot. De itt nem karatefilm-dömping lesz, hanem a kölcsönzött sport- és művészetfilmeket előadásokkal, beszélgetésekkel kapcsoljuk össze.

— Hogyan hasznosítják a 400 személyes színháztermet?

— Korábban itt nem volt hagyománya a rock koncerteknek. Egy kezdő zenekarral szerződést kötöttünk, hogy itt lehet a klubjuk, a próbalehetőségért cserébe pedig a bevételükből havonta 10 ezer forintot fizetnek. *Túl vagyunk már az első koncertjükön is, amit plakátokon, és a Danubius-rádióban hirdettünk. Azt gondoltam, jó, ha bejön 200 ember, végül azonban 650-en jöttek el.* A víz kivert, amikor megláttam a bőrruhás tömeget, de végül is fegyelmezettek voltak, bár hozzá kell tennem, a büfében nem volt szeszes ital, és a magyar rögbiválogatott 190-es legényei voltak a rendezők.

A teremben próbál a Landler FORMÁCIÓS tánccsoport is. Nem volt helyük, megkerestek bennünket, mi pedig fantáziát láttunk bennük.

— Mi is a formációs tánc?

— *Olyan klasszikus versenytáncokat adnak elő, amit a Savária táncversenyen lehet látni, csak nem párban, hanem csoportban. Decemberben a magyar bajnoksagon két különdíjat is kaptak, s a nevunkkel ők fogják képviselni hazánkat a dortmundi Európa-bajnokságon.*

— Ez önöknek üzlet?

— Hogyne! A szerződés szerint minden fellépti díjuk 60 százaléka minket illet. És úgy néz ki, kezdik megismerni őket. Arról nem is beszélve, hogy már vasutas is van közöttük. Ezért aztán szponzorokat is keresünk számukra.

— Úgy látom, üzletemberként, mondhatni, menedzserként vezeti a művelődési házat.

— Rákényszerültünk. Különféle üzleti tárgyalásokat folytatunk a ház délelőtti hasznosítására az Országos Vezetőképző Központtal és a Ring lemezkiadóval. *Az ilyen bevételekből származó haszon segítségével tudunk a Landler dolgozói számára nagyon olcsó, vagy ingyenes programokat szervezni. Ez egyébként erkölcsi kötelességünk is, hiszen az üzem dolgozói és vezetése egyaránt magukénak érzik a kultúrházat, s ez nemcsak szavakban, hanem komoly segítségben nyilvánul meg.*

Ilyen ingyen program a havonta megrendezendő fórum, amire ismert embereket, politikusokat, művészeket, sportolókat hívunk meg beszélgetésre. Az a véleményem, hogy talán sosem volt időszerűbb az emberi kapcsolatok erősítésére törekedni, ezért azt szeretnénk, ha a szocialista brigádok nálunk tartanák meg összejöveteleiket. Korábban nagy hagyománya volt a dolgozók családi estjeinek. Most e hagyomány felélesztésével foglalkozunk, s egy-egy ilyen rendezvényen színvonalas műsort kívánunk bemutatni.

— Nem túlságosan befelé forduló az önök művelődéspolitikája?

— *A közelmúltban tárgyaltunk a tatai úti 400 személyes munkasszálló illetékeseivel, akik elmondtak, hogy szeretnének bekapcsolódni a szakköreink, klubjaink munkájába.* Az ott lakó 50 lengyel vendégmunkás pedig azt kérte, hogy tegyük lehetővé, hogy lengyel nyelvű filmeket nézhessenek. Ez ügyben már fel is vettük a kapcsolatot a FŐMO-val.

A kifelé nyitást pedig úgy kezdtük el, hogy a közeljövőben az újpesti és az újpalotai kábeltévé sugározni fogja a ház programjait. Az alapvető feladatunk ugyan a járműjavító igényeinek kielégítése, de területpolitikai feladat, hogy a lakóterület felé is nyitottak legyünk, arról nem is beszélve, hogy a látogatottság hozza a bevételt. És a bevétel nélkül a színvonal csak esne vissza.

— Az a benyomásom, hogy az új programok és a sokirányú üzleti tevékenység alaposan igénybe veszi a ház dolgozóit. Milyen módon tudja honorálni a pluszmunkát?

— *Ez egy lényeges kérdés, ugyanis ha a bevételekkel szabadabban gazdálkodhatnék, mind a kulturális, mind gazdasági vonalon többet érnénk el.* A munkatársak sokat, nagyon sokat dolgoznak, de nincs módom ösztönözni őket, hogy érdekeltek legyenek mind több új program létrehozásában. Minimális összeget, a költségvetés 1,5 százalékát oszthatom szét évente egyszer jutalomként. Az érdekeltségről elmondok egy példát. Volt egy felesleges biliárdasztalunk. Évekig hirdettük újságokban is, de nem jött rá vevő. Egyszer aztán felajánlottam a biliárdszakkör tagjainak, ha eladják az asztalt, a vételár 10 százaléka az övék. Rögtön lett vevő a 35 ezer forint értékű asztalra.

Demeter Kálmán

Takács Tibor

OSTROM UTÁN

Milyen csípős ez a reggel! És a szél is fúj itt fönt, a budai Várban egészen másként csapkod, mint odalent. Bebújik a köpeny alá, megcsavarja az ember orrát, belecsíp a védtelen fülbe, lilára marja a kezet. Hófelhők az ég alján. Lehet, hogy esni fog? Épp itt az ideje, egy csodálatos hófehér paplan kellene, szépen alászállna a városra és betakarná a szennyet, a mocskot, a hullákat, a döglött és már el nem fogyasztható lótetemeket, kiegyenlítené az úttest gödreit, az aknák, gránátok, lövedékek nyomát, betakarná az utcákat borító halottakat, hogy ne fázzanak soha többé.

Papp Lorándék a Bécsi kapu felől jönnek a Várba. Most indulnak az utolsó feladatra. Végigfésülik a házakat, megtisztítják a terepet a magányos, elszigetelt lövöldözőktől, ha még találnak ilyenekre. Házról házra mennek. Ez a feladatuk.

Hát elérkezett ez a nap is? Mikor is volt, amikor Szilveszter éjszakáján nekivágtak az új esztendőnek, az ismeretlennek, bátorságos lélekkel, csodálatos hinni akarással, megbékélve önmagukkal. Még csak 44 napja ennek? Negyvennégy nap az ember életében semmi, ha béke van, szinte úgy megy el az ember feje fölött, hogy nem is tudja, történik-e vele valami fontos, valami lényeges. És most? Ez a 44 nap megforgatta a történelem kerekét.

Hol van már az elmúlt Szilveszter éjszaka? Amikor még nótázni tudtak, dalolni. Meghatottan zengeni a Himnuszt. „Isten áldd meg a magyart!" Hát megáldotta. Sok mindent el tudott képzelni Papp Loránd, a volt nagyságos második huszárszázad egykori főhadnagya, de ezt nem! Ilyen „áldást" soha többé. Végigharcolta a háborút, megjárta Ukrajnát, látta az égő Varsót és most végigélte Budapest ostromát. Szeme minduntalan a házakon jár. Némelyiknek áll még egy-két fala, a tűzfalak és a kéménysek mementóként emelkednek a magasba. Valahol kibukkant egy gótikus boltív, emlékeztetőül az elmúlt világra. S erre a mára ki fog emlékezni? Lesz itt még élet? Lesznek itt egyszer házak? Hol vannak az emberek, akik mindent felépítenek? Mintha egy soha nem látott, senki által túl nem élt földrengés rázta volna meg ezt az ősi várost, amelynek az utcáin csak mennek előre.

Igen, 44 nap múlt el az életéből, amikor is önként választotta az ismeretlen, új világot. Istenem, mit szól majd hozzá Júliája, ha megtudja a valót? De egyáltalán, él-e még Júlia, van-e még felesége? Megtalálja vajon a Fővám téri házban?

Katonái a házakat kutatják át. Katonái? Harcostársai! Bajtársai! Most azután csakugyan társai a bajban. És persze az örömben. Hiszen lövöldözés már csak lentről hallatszik, a Naphegy felől, és távol, a budai hegyek irányából. Ezt a mai átfésülést jutalmul kapta a század.

Ma reggel, még nem is szürkült, amikor megrázta vállát Kirinko Viktor, a tolmács.

— Főhadnagy úr!

— Mi van, Viktor?

— Ma magára hagyom a tovaris majort, ma magukkal tartok.

— Te Viktor, hát már sose tegezel vissza?

— Nem jár rá a szám, főhadnagy úr!

— És mit mond a tovaris major?

— Nekem ma itt a helyem!

— Hol?

— A többiekkel, a társaimmal, a nagyságos második századdal . . .

— Abból már csak ketten vagyunk, Viktor. Ez már egy másik század. És ez nem huszárszázad és nem is nagyságos.

— Nem ketten, főhadnagy úr, hanem hárman.

— Ki a harmadik?

— Nem ki, hanem mi. A főhadnagy úr, meg én, meg a győzelem! Hitte volna ezt főhadnagy úr? Még azt sem nagyon akarta elhinni, amikor átálltunk, hogy szüksége lesz ránk a szovjeteknek. Aztán itt van ni, tegnap Variházy Oszkár alezredes úr bejelentette hivatalosan, hogy megszületett a Budai Önkéntes Ezred.

— Na, ez igazi születés volt.

— Hogyhogy?

— A gyerek is vérben születik, az új világ is. Ez az ezred vérben született.

— És mi végig itt voltunk, főhadnagy úr!

Nézik a házakat és nem tudják, nem merik elhinni, hogy újra lesz itt élet. Előttük meredezik a Mátyás-templom. Szinte romhalmaz. Csipkéi, díszei, ablakai összetörve. A sarokház volt, nincs! A másik épület is romokban. És a tetőzet szép fajanszcserepeit is nagyrészt levitte a légnyomás.

Ellenállhatatlan érzés kerítette hatalmába, hogy kifusson a Halászbástyára. Kirinkó Viktor a főhadnagy nyomában. A lépcsőket gránát szaggatta szét. De azért feljutottak. Nézték a halott várost, az elterülő Pestet, s lent, Víziváros romjait. A Dunába hullott hidakat. Az összelőtt, tönkretett, meggyalázott várost.

Visszatértek a századhoz. Az emberek szédelegve jöttek ki a házakból. Dél lett, mire elérték a Dísz teret. Előttük a Honvédelmi Minisztérium hatalmas tömbje. S mögötte a kiégett, lerombolt palota. Mentek előre. Velük szemközt szovjet katonák jöttek. Integettek. Olyan jó volt visszainteni.

Álmélkodtak a pusztuláson! De csodák csodája, a várfalon ülő, kiterjesztett szárnyú turulmadár túlélte az ostrom viharát. Közelében, a barokk vaskerítésen vörös zászlót lengetett a szél. Katonák jöttek-mentek, de az arcok mosolygósak voltak, a kéz már csak megszokásból volt a fegyveren. Hát nem furcsa ez? Magyar katonák a várban? Sapkájukon vörös szalag, a szovjetek tudják, hogy ők kicsodák.

Megálltak egy pillanatra, s kifújták magukat. Néhányan cigaretta után nyúltak. És ekkor, valami furcsa csönd telepedett a városra. Nem értették, hogy mi ez? Pedig munkált a természet, hangot adott a kopogó macskakő, lobogott a vörös zászló selyme, hallották gyors csapkodását. És mégis, ez a hirtelen kerekedett csönd bántotta a fület. Valami hiányzott a világból.

Elhallgattak a fegyverek!

Se közel, se távol egyetlen fegyver se dörrent. Nem fütyültek a lövedékek, megpihentek a golyók. Befejeződött! Csak néztek egymásra és nem akartak hinni a füleiknek. Várták a golyók sziszegését, az oly jellegzetes apró pukkanásokat. De nem hallatszott semmi.

Budapest ostroma befejeződött.

Odatódultak a vasrácshoz.

Hányan voltak? A Budai Önkéntes Ezred erősen megfogyatkozott százada nézte a várost. És ekkor valaki kigombolta a köpenyét. Miféle varázslat történt? A köpeny alól egy piros-fehér-zöld zászló selyme villant fel. Nem volt nagy lobogó, nem volt akkora, mint egy ünnepi zászló, de égtek, lobogtak színei. Most érezték csak, hogy mit jelent a zászlóban a piros, mit a fehér, és mit a zöld szín. A piros volt a vér, a fehér a hó és a zöld a remény örökké élő üzenete.

Nézték az ég szürkeségére csapódó színeket.

Papp Loránd a könnyeivel küszködött. Nem is akartak mást ebben a pillanatban, mint egy minutára megcsöndesedni, elhallgatni, a gondolatokkal viaskodni. De az egyik szovjet katona már ott is volt mellettük. Mutatta, hogy szívesen segít. Már fent is volt a vasrácson.

Mindez egy pillanat alatt történt. És mellette már kúsztak is föl ketten a századból. Vitték a zászlót. Lenyúlt a szovjet katona és húzta föl magyar társait. Oda kellett erősíteni a kicsiny zászlórudat, mely csak éppen akkora volt, hogy elbírta a zászlót. És már kötözték is a rudat a vasrácshoz. Ott lengett, közel egymáshoz a két lobogó. A vörös és a magyar.

Valaki már énekelt is. Halkan kezdte, mintha csak magának dúdolná a dallamot. Csak nem Kirinkó Viktor, a tolmács? De bizony. És vele énekeltek már a többiek is. Még soha így nem szólt a Himnusz. Nem mámorosan, nem hangosan, inkább a perchez illő ünnepi lassúsággal. Azok helyett is szólt, akik elestek, életüket áldozták, hogy ők most itt lehessenek. Hogy együtt loboghasson a két zászló. Hogy megmenthessék a becsületet, hogy kitapossák azt az utat, amelyen elindulhatnak mások is, tízezrek, százezrek, milliók.

„Isten áldd meg a magyart . . ." Lehet ennél szebbet kívánni a perc varázsában? S aztán elzengett a dallam. Beleveszett a csípős februári szélbe.

Mitől lettek pirosak az arcok? Mitől csukódtak be a szemek mámorosan, ha a zászlóra néztek? És e pillanatban a köréjük gyűlt szovjet katonák egyike égre emelte dobtáras géppisztolyát és belelőtt egy sorozatot a hirtelen támadt csöndbe! Ez a sortűz értük kiáltott. A második is, a harmadik is. De mennyivel más hangja van így a géppisztolytűznek, mint mikor emberre lőnek. Nem félelmet keltett, hanem örömöt.

Hatvannégy éves sportember

Gürcöl minden fáért

Példaképe lehet a fiataloknak

Ha valaki nyugdíjba vonul, nem a versenyszerű sportolás a legfőbb gondja. Ezért kerestem fel a Szolnoki MÁV MTE tekecsarnokában edzés után *Dedrák Györgyöt*, a szolnoki vasutasok tekecsapatának játékosát, az ország legidősebb NB I-es versenyzőjét.

A 64 (!) éves sportembernek ma sem kottyan meg a heti három edzés, és a hétvégi, gyakran hosszú utazásokkal járó bajnoki mérkőzések. Ezt azt jelenti, hogy hetente 800-900-at gurít!

— *Nem iszom, nem dohányzom* — magyarázza Gyuri bácsi. — *Egész életemben két dolog létezett számomra: a család és a sport. Sokak számára közhely, és talán unalmasan is hangzik, de nem tudok mást mondani: az előbbinek köszönhetem, hogy még ma sem vagyok fáradékony, ma is szívesen járok edzésekre. Azt nem tagadom, hogy újabban egyre nehezebb az első csapatba kerülni, de ha nem lesz rám szükség, szívesen játszom a másodikban is.*

— Ez a hosszú, nem mindennapi pályafutás bizonyára bővelkedik érdekes, izgalmas eseményekben. Kérem, mondjon ezek közül legalább egyet . . .

— Egy alkalommal, ezer kilométer utazás után (Berlinből érkeztünk családommal a Keleti pályaudvarra) rögtön egy versenyre kellett rohannom: talán egy órám volt a mérkőzésig. Az természetesen meg sem fordult a fejemben, hogy kihagyom a versenyt — korábban sem tettem soha. Nos, időben megérkeztem a Vegyterv elleni mérkőzésre, és életem egyik legjobb eredményét értem el: 471 fát, pályacsúcsot ütöttem, s nagyban hozzájárultam csapatom győzelméhez.

— Szép eredmény, sok fiatal megirigyelhetné, de mondja meg őszintén: milyen érzés hatvanon túl világbajnokokkal, sokszoros válogatottakkal egy párban versenyezni?

— *Ha megy a játék, akkor teljesen mindegy, hogy ki a párom, sőt: a jó formában lévő ellenfél inkább inspirál a nagyobb teljesítményre. Ha rossz napot fog ki az ember, ilyen is adódik, akkor azért gürcöl minden fáért, hogy jobb legyen a csapateredmény.*

Biró József, a vasutas tekések edzője is a legnagyobb elismeréssel szól Gyuri bácsiról. Véleménye szerint példaképe lehet a fiataloknak.

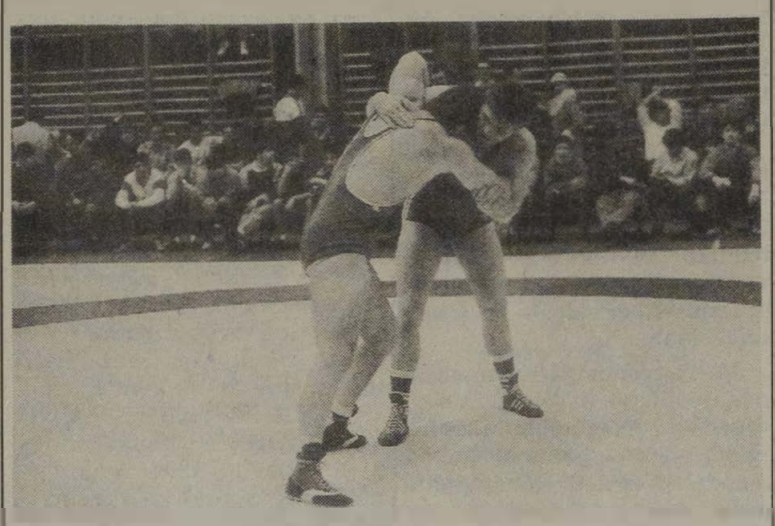
Reméljük: az is!

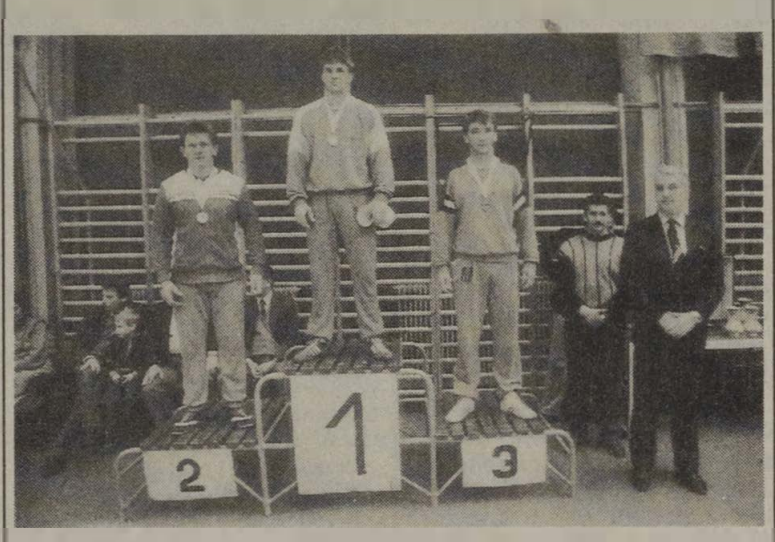
N. K.

Birkózó emlékverseny

Január utolsó napjaiban rendezte meg a BVSC a *Szilvási Miklós* nemzetközi felnőtt kötöttfogású birkozó emlékversenyt, amely egyben az év első sportág szakvezetői, annál is inkább, mivel újabb olimpiai ciklusba léptunk.

A szakemberek szerint a verseny színvonalas volt, és az új válogató versenye is volt. A 170 induló között képviseltette magát a moszkvai Lomonoszov Egyetem MGU sportklubja, a szabadkai Szpartak vasutas-egyesület csapata és az olasz Stato Maggiore della Marina birkózói.





Eredményhirdetés

(A szerző felvételei)

A versenyen Sike és Komáromi kivételével indult a teljes hazai élmezőny, s a küzdelmeket végig nagy figyelemmel kísérte dr. Hegedüs Csaba szövetségi kapitány, valamint a szabályértelmezés akciódúsabb mérkőzéseket eredményezett.

A csapatversenyt a Honvéd nyerte az FTC, a Vasas és a BVSC előtt, de egyéniben a házigazdák jól szerepeltek: 90 kilogrammban *Major* első, *Vetró* harmadik lett, a 100 kilogrammos súlycsoportban *Takács* és *Illés* a második illetve a harmadik helyet szerezték meg.

(Tüttő)

Gyöngyösi lövészek sikere az országos bajnokságon

Az MHSZ Országos Központ lövészsport szakosztálya január végén rendezte meg Kaposváron a XIV. téli sportlövő országos bajnokságát közel 450 résztvevővel. A klubok versenyzői a háromnapos viadalon 16 versenyszámban vetélkedtek. A gyöngyösi Kitérőgyártó üzem vasutas lövészei közül 17-en neveztek. A *Tóth József* vezető edző és segítője, *Szőke Csaba* edző által felkészített csapat a rangos mezőnyben jól szerepelt, a tervezett 12 olimpiai pontot megszerezték.

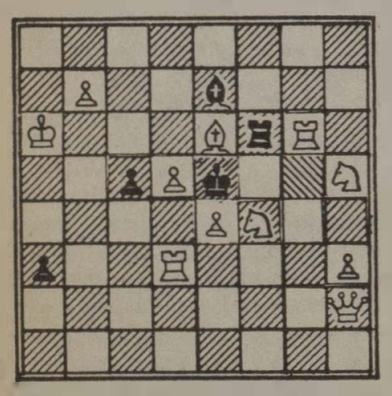
A serdülő korosztályban a Gyöngyösi III. Számú Általános Iskola tanulója, *Németh Zoltán* a légpuska 40 lövéses számában 53 versenyző között 371 köregységgel aranyérmet szerzett.

Az ifjúsági leánycsapat ugyanebben a számban bronzérmes lett, a juniorok versenyében, a 60 lövéses számban a gyöngyösiek az ötödik helyet szerezték meg. Aranyszintes eredményt ért el a légpuska 40 lövéses számában *Molnár Gábor*.

Ezzel a versenysorozattal befejeződött a légfegyveres idény, ezután ismét a robbanófegyverek kapnak majd szerepet.

SAKK

37. SZ. FELADVÁNY
J. J. Burbach
(Hilversum — NL)



Mindkét feladvány követelménye: *világos indul, és a második lépésben mattot ad a sötét királynak.*

A feladványok elemzését a lap kézhezvételéhez számított két héten belül kell postára adni rovatvezetőnk címére: **Siklósi Pál**, Baja, Jobbágy u. 1. — 6503

P. A. Novickij 31. sz. feladványát a b2-n álló világos gyalog sötétre cserélésével javította, továbbá al-re feltett egy sötét futárt (ami bizony szegbáb). Kérjük a javítás ellenőrzését.

A november 24-én közölt két mű elemzése:

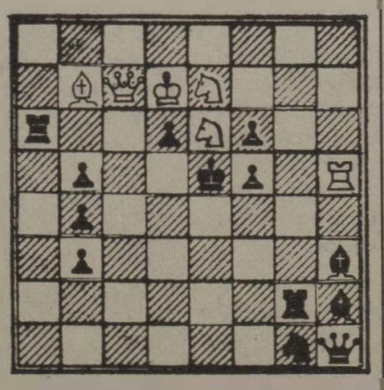
33. sz. **(Csobanyan)**: Megtévesztés: 1.Vf3?, feny. 2 Vf4. 2 Hxc2 és 2.Hc6. 1. — Vc1. Htsz. c1b 2.Hc6. Hxc2. Vf4. Ez Fleck-téma. De véd 1. — c1V! — Megoldás: 1.Hf4!, feny. 2.He6. 1. — Kc5. Hc5. Vg4 2.Vc4. Hc2. Ff2. — Más játék jött tehát létre

34. sz **(Salai)**: 1.Vg3?, feny. 2.Vxe3. 1. — Hetsz. Hexc4, dexe4! 2.Hxb6. Ve3. ? — 1.d8V?, feny. 2.Vxb6. 1. — Hbtsz. Hbxc4, bxc6! 2.Hxe3. Vb6. ?. — 1.Vh5! feny. Vxe5 1. — Betsz. Bf5. Bxe4 2.e5. exf5. Ve5. — Mindhárom játékra jellemző, hogy a fenyegetés ellen véd a fenyegetett báb általános ellépése. Van azonban ennek a bábnak egy önkötő lépése, amely után az eredeti fenyegetés újra érvényesül.

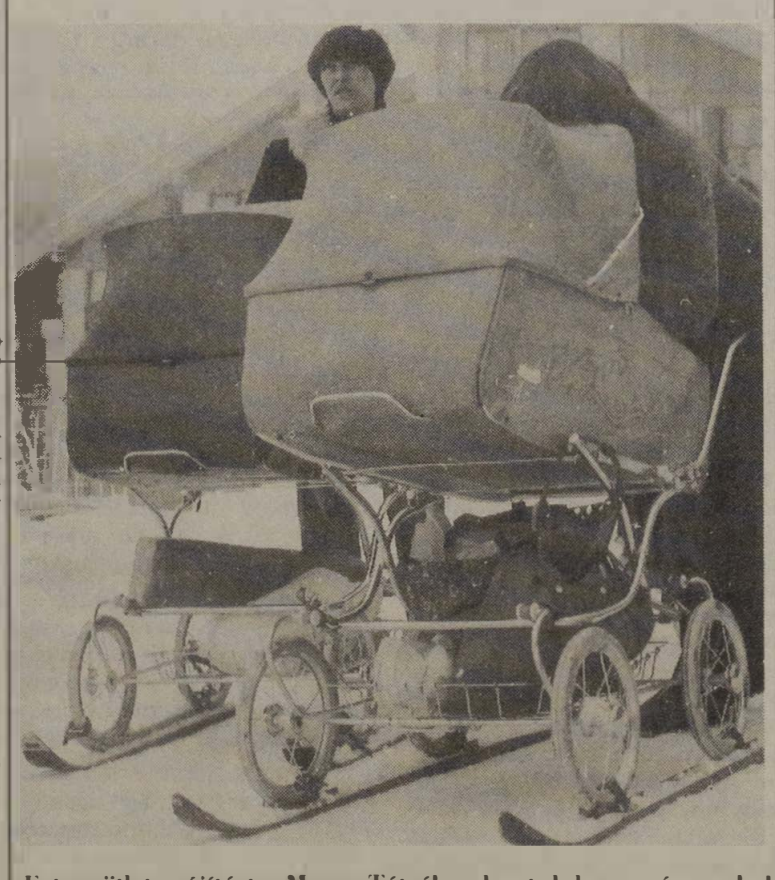
Fejtőink többsége figyelemre méltó pontossággal ügyel a beküldési határidőre. Ezért feltétlenül köszönet illeti őket, hiszen a rovat szerkesztésének zavartalanságához járulnak hozzá.

Akadnak minden alkalommal néhányan olyanok, akik egyik vagy mindkét feladvány megfejtésében tökéletes figyelmetlenséget árulnak el. Nekik viszont azt tanácsoljuk, hogy inkább várjanak még egy ideig a megfejtés beküldésével, és vizsgálják meg, nem néztek-e el valamit, gyorsan fejtvén a feladványt.

38. SZ. FELADVÁNY
S. Trommler
(Zwickau — DDR)



Jutalmaink nyertesei ezúttal **Szucharda Gyuláné** (Mezőberény) és **Kiss János** (Budapest). Reméljük, továbbra is támogatni fogják rovatunkat megfejtéseik beküldésével



Ezt az ötletes újítást a Magas-Tátrában kaptuk lencsevégre, ahol két kismama törött sílécekből fabrikált „szánkót" a hahakocsi alá. A nagy hóban lényegesen megkönnyíti a mamák dolgát a találékony megoldás (Fotó: Zelman)

Futó Géza emlékverseny Szegeden

Minden idők egyik legeredményesebb, legnagyobb szegedi birkozó egyénisége volt *Futó Géza*, aki 1929-ben alapította meg az SZVSE birkózószakosztályát, edzői képesítést szerzett, oktatta a fiatalokat és közben a szőnyegen sikert sikerre halmozott. Tiszteletére 1979 óta minden évben megrendezik kötött fogásban a *Futó Géza*-emlékversenyt.

Idén, január 21-én rendezték meg Szegeden, a vasutas sportcsarnokban. A válogatott keret valamennyi tagjának részvételével megtartott versenyen 30 klub 132 birkózója indult. A vasutas sportolók sikeresen szerepeltek.

Eredmények: 52 kg. 3. *Kurucsai*, 4. *Ádám* (mindkettő SZVSE); 57 kg. 1. *Hunyadi* (BVSC), 62 kg. 4. *Varga* (SZVSE), 74 kg. 1. *Rizmayer* (BVSC), 90 kg. 1. *Vetró* (BVSC), 130 kg. 1. *Sándor* (SZVSE).

— g —

HÍREK

— **Gyűjtés.** Az örményországi földrengéskárosultak javára a záhonyi üzemigazgatóság vasutasai a közelmúltban több mint 200 ezer forintot gyűjtöttek. A segélyakciót a helyi Vöröskereszt-szervezet vezetésével végezték.

— **Véradó nap.** Az év első térítésmentes véradó napját a hatvani csomóponton tartották. A környék vasutasai közül nyolcvanan jelentkeztek a városi kórház véradó állomásán. Érdemes megemlíteni, hogy a jelentkezők között nyolc húsz éven aluli fiatal is volt.

— **Szupervonat.** A világ leggyorsabb vonatát egy japán konszern és vezető ausztrál nagyvállalatok, Melbourne és Sydney között akarják közlekedtetni. A vonat három óra alatt tenné meg a 880 kilométeres távot, útba ejtve a fővárost, Canberrát is. A menetsebesség elérné a 350 km/órát.

— **Felújítás.** Szeged állomás, az 1902-ben Pfaff Ferenc tervei alapján készült épület felújításra szorul. Az első ütemben a tetőszerkezet javítását, a műemlék értékű palák cseréjét végzi a Csomiép és az Országos Szakipari Vállalat.

— **Videobázis.** Korszerű videofelszerelést vásárolt a záhonyi közlekedési szakközépiskola. A 400 ezer forintos berendezés révén jelentősen javulhat az oktatástechnológia. Az új „videoállomással" a leendő vasutasok képzését különösen az anyagmozgató szakon segíti hatékonyan.

— **Célfeladatok.** A hatvani vontatási főnökség a tavalyi jutalmazási keret 60 százalékát célfeladatok megvalósítására fizette ki. A kocsijavítóknak ebédlőt építettek, oktató- és kultúrtermet alakítottak ki, az utazószemélyzet pihenőhelyiségeibe egy-egy színes televíziót vásároltak.

— **Pótszilveszter.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas szakszervezeti csoportja január végén pótszilvesztert rendezett. A jól sikerült rendezvényen fellépett az újszászi Rozmaring népdalkör Barta Ferenc vezetésével. A dalosok Kodály és Bartók népdalfeldolgozásaiból állították össze műsorukat.

— **Farsangi bál.** A Hámán Kató Vontatási Főnökség Művelődési Otthonában március 3-án farsangi bált rendeznek. A műsor házigazdája Kopeczky Lajos, a tv népszerű sportriportere lesz, fellép még Illés Melinda, Zsiborás Gábor, az FTC kapusa, és Dévényi Tibor lemezlovas. A báli programban számítógépes játékok és táncverseny is szerepel.

— **Vasutas bérleti előadás.** Az Erkel Színházban február 19-én Gounod: Rómeó és Júlia című operáját tekinthetik meg a bérlettulajdonosok. Az előadás rendezője Gulyás Dénes, aki Rómeó szerepét énekli.

Halálozás

Pánti Béla, szakszervezetünk egykori alelnöke 85 éves korában elhunyt. A vasutas munkásmozgalomban jelentős szerepet vállalt. A második világháború idején a budapesti vasutasok önálló szervezkedésének új formáját kezdeményezte. 1945 februárjában a Magyar Szállítómunkások Szabad Szakszervezetének egyik vezetője lett. Munkásságát kitüntetésekkel ismerték el, többek között a Szocialista Hazáért Érdemérmet is megkapta. Hamvasztás utáni búcsúztatása január 26-án volt a farkasréti temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném centrumban lévő 50 négyzetméteres első emeleti korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz kék busz vonalán lévő 200 négyszögöles zárt kertemet, budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Őrs vezér tér 15. I. 7. 1148

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás komfortos, gázfűtéses, földszinti udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC, második emeleti tanácsi lakásokat, egy szoba, két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásra (V., VI., VII. kerület előnyben). Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

Elcserélném tatai 3 szobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat, budapesti egy- vagy másfél szobás tanácsi lakásra. (Minden ajánlat érdekel.) Érdeklődni lehet: Budapest VII., Verseny u. 6. III./43. Lovas Ferenc. Levélben vagy személyesen: Tata MÁV-állomás, 60. őrház. Túlliusz Gábor.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű I. emeleti másfél szobás, összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, földszinti komfortos és 58 négyzetméteres 2 szobás komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesttől 40 km-ig, kertes összkomfortos 2 szobás tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel, 39 négyzetméteres, 1 szoba étkezőkonyhás, összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig, Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A II/3.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egy két szoba összkomfortos és egy 1+1/2 szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczi, Budapest XV., Lenin u. 11 II. lépcsőház II. emelet 7.

Elcserélném rákospalotai 2 szobás, összkomfortos vállalati bérlakásom nagyobbra. Érdeklődni lehet: a 34-71 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 2 szobás komfortos zöldövezeti, 80 négyzetméteres MÁV-szolgálati, hét helyiséges felújított lakásomat, két kisebbre egy és félszobásra, és egyszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra. (MÁV szolgálattevői munkakörűek előnyben). Érdeklődni lehet: Szamosfalvi, 1097 Budapest Péceli u. 2. földszint 2. (Közel a MÁV Központi Szertár és Ferencvárosi pu.)

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0389. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. MÁRCIUS 9.

Köszöntjük március 15-ét, nemzeti ünnepünket!

Aktívaértekezlet

Február 21-én a Keleti pályaudvar kultúrtermében aktívaértekezletet tartott a budapesti vasútigazgatóság, amelyen részt vettek a főnökségek vezetői, a politikai és társadalmi szervezetek képviselői.

Az aktívaértekezleten megjelent és felszólalt *Koszorus Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára is.

Csárádi János vasútigazgató adott tájékoztatást a budapesti vasútigazgatóság múlt évi munkájáról, valamint az idei feladatokról. Hangsúlyozta többek között, hogy az üzemi balesetek száma az utóbbi öt évben tavaly volt a legalacsonyabb.

A tanácskozáson felszólaló *Koszorus Ferenc* főtitkár bevezetőjében elmondta, hogy az értekezlet napjának hajnalán megbeszélést tartott a vasút vezetőivel, köztük *Urbán Lajos* elnök-vezérigazgatóval, amelyen fontos téma volt a Keleti pályaudvaron folyó átépítés, rekonstrukció.

Kiemelte továbbá, hogy a vasutasok teljesítménye, fegyelme még mindig példa lehet.

Szombathelyi vontatás

Több a megbízható mozdony

Az 1988-as esztendőt is kiváló eredményekkel zárta a szombathelyi vontatási főnökség. Az állandóan emelkedő árak mellett a tervezett 54,5 millió forintos fenntartásra szánt költségkeretükből kevesebbet használtak fel.

Az elöregedő mozdony- és motorkocsipark ellenére 2,5 százalékkal javult az üzemkészségük. Lényegesen csökkent a műszakban lévő vontatójárművek szolgálatképtelensége. *Egy gép tavaly átlagosan 60 ezer kilométer lefutása után hibásodott meg menet közben, az 1987. évi 40 ezres átlaggal szemben!*

Az anyagok, eszközök, az üzemanyagok évközi áremelkedése, valamint a bérek és ezek vonzatainak a növekedése ellenére a 412 millió 600 ezer forintos önköltségi tervükből kereken egymilliót takarítottak meg.

Csökkentek a személyi és a tárgyi balesetek is, megszilárdult a vontatási főnökség fegyelme. Az előző években kiszabott átlag harminc fegyelmivel szemben tavaly mindössze ötöt kellett indítani.

Kisebbségi érdekek

A bérkövetelések realitása

A közelmúltban a ferencvárosi mozdonyvezetők bérkövetelést fogalmaztak meg, amelyet többek között — igaz, némileg más formában — a közlekedési miniszternek is elküldtek. Egészen pontosan a műszakpótléknak a törzsbér 40 százalékában történő megállapítását kérték.

Követelésük pontos tartalmának a sajtóban való közzétételétől elzárkóztak. Nem sokkal később a Déli pályaudvar jegyvizsgálói és vonatvezetői — elfogadva az ez év januárjától érvényes sávos százalékos rendszert — a műszakpótlék közel 50 százalékos emelését követelték. Ezenkívül — több más, közérdeklődésre kevésbé számot tartó kívánság mellett — *bejelentették az igényüket az alapbérük 10 százalékos emelésére, és a szerződéses túlmunka 100 százalékos pótlékolására.*

Ez utóbbi levél címzettlistáján nem szerepelt a közlekedési miniszter, viszont a Magyar Vasutas felelős szerkesztőjét kérték, hogy a lapban tegye közzé követelésüket.

Eddig röviden a két hír, amelyekhez hasonlókat lassan szokványosnak lehet tekinteni a szakszervezeti mozgalomban. Nem érdektelen tehát végiggondolni, hogy milyen gondokat vetnek fel a követelések, illetve mennyire reális azok teljesítése?

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy természetes, ha egy-egy szakmai réteg vagy csoport — akár ilyen formában is — *megjeleníti az érdekeit.* A törvényes kereteken belül mindenkinek jogában áll a legjobbnak vélt módszert választani. Ez hozzátartozik a szakszervezeti érdekvédelmi munka lényegéhez. De az is hozzátartozik, hogy a szakszervezeti mozgalom rendelkezzen olyan belső mechanizmussal, amely képes a csoportok közötti különböző érdekütközések feloldására és a közös érdekek szintetizálására.

Képes legyen a másokat hátrányos helyzetbe nem hozó, de valamilyen okból általánosan mégsem vállalható *kisebbségi érdekek érvényesítésére* is, és ne korlátozza azok mozgásterét. E mechanizmus működési alapelvéül egyfelől a szakmai rétegek önállóságának, másfelől a nagyfokú belső szolidaritásnak kell szolgálnia.

A szakszervezeten belül senkinek nincs tehát joga a különböző követelések, rétegigények kívülről való rangsorolására, vagy azok jogosságának minősítésére, viszont a követelést támasztók erkölcsi kötelessége azt mérlegelni, hogy mások helyzetét ezzel hogyan befolyásolják.

E sorok írójának sem törekvése a minősítés. Mindössze ahhoz szeretne segítséget nyújtani, hogy az igények megfogalmazói és az érintett többi vasutas tisztábban lássa, milyen lehetőségei vannak a teljesítésnek, és az kit, hogyan érinthet.

Az utazói műszakpótléknak például a törzsbér 40 százalékában való esetleges megállapítása — az érintettek összes keresetére vetítve — évi szinten körülbelül 12 százalékos béremelést jelentene és 200 millió forint bérkihatása lenne. Szemben az ez évre belső konszenzussal megfogalmazott és az eddigi tárgyalásokon képviselt — a vasutasok egészére vonatkozó — 8-10 százalékos igénnyel, amelyből 4 százalékot már elvitt a januári béremelés és a múlt évi emelések áthúzódó hatása. (Csak emlékeztetőül: ebből 30 milliót elkülönítve közvetlenül az utazói műszakpótlék emelésére fordított a MÁV.)

A követelés kielégítése tehát két úton lenne lehetséges. *Vagy a vasúttal szembeni általános bérigény 10 százalék fölé emelésével, vagy a belső elosztási arányoknak a többi vasutas hátrányára történő megváltoztatásával.*

A második út járhatóságán még csak töprengeni is felesleges. Egy erős ütemű reálbércsökkenési helyzetben a bérarányoknak más rétegek rovására való jelentős megváltoztatásával szemben nincs tűrőképesség. Ezt a vasutas országos szakszervezeti értekezlet is jól bizonyította.

Ami az első utat illeti, egy 10 százalék fölötti béremelésre benyújtott számla kiegyenlítésének alig van esélye. Noha a bérszabályozásban biztosított 3 százalékos adómentes bértömeg-növelési lehetőséget kétségkívül érdekvédelmi sikernek lehet elkönyvelni, de az valójában csupán annyi kedvez-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Tisztázni kell az állami felelősségvállalás mértékét

Vendégek a Magyar Gazdasági Kamarától

Szakszervezetünk elnökségének kezdeményezésére február 5-én a Magyar Gazdasági Kamara vezetői látogatást tettek a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházában. A kapcsolatfelvételnek az adott különleges hangsúlyt, hogy erre olyan időszakban került sor, amikor — az állami szerepváltozás következményeként — a munkaviszonnyal közvetlenül összefüggő kérdésekben a kamara válik a szakszervezetek egyik fő tárgyalópartnerévé.

A megbeszélésen a kamarát dr. Martos István és dr. Zányi Jenő alelnökök, valamint Kelényi Gábor főtitkárhelyettes képviselték. Szakszervezetünk részéről a tárgyalást Koszorus Ferenc főtitkár vezette.

A főtitkár bevezetőjében — rövid történeti áttekintést adva — tájékoztatta a vendégeket szakszervezetünk érdekvédelmi felfogásáról. Hangsúlyozta, hogy a dolgozói érdekvédelmet nem lehet elválasztani a vasútról hozott gazdasági és politikai döntésektől, ezért szakszervezetünk soha nem mondott le ezen döntések befolyásolásáról. Így tehát a kamarában, mint a vállalatok érdek-képviseleti szervezetében nemcsak az ellenérdekű tárgyalópartnert látjuk, hanem azt a potenciális szövetségest is, aki közreműködhet a vasút helyzetének stabilizálásában.

— *Közös fellépésre alkalmat adó kérdésnek tekintjük egy új közlekedési, és ezen belül vasútpolitika kidolgozásának kezdeményezését, illetve a MÁV működése közgazdasági feltételrendszerének stabilizálását és a mostani szabályozásban meglévő, a vasutat sújtó elemek kiiktatását* — hangsúlyozta a főtitkár.

Ezzel összefüggésben *Zányi Jenő* kifejtette, hogy a vasút a kamara alapállása szerint is a hazai infrastruktúra része, és mint ilyen, nem kezelhető csak vállalatként. *Sürgősen tisztázni kell az állami felelősségvállalás mértékét és területeit.*

Ilyen szabályozás érdekében lépett fel eddig is a kamara, igaz, nem sok eredménnyel. Jó lenne, ha nagyobb nyilvánosságot kapnának ezek a törekvések — vetette közbe *Koszorus Ferenc.*

Fontos, hogy a MÁV ebben az eddiginél kezdeményezőbb legyen, és saját tevékenységi rendjének, szervezetének átalakításával és elősegítse a kívánt változást. Segíteni annak lehet, aki maga is keresi a megoldást — összegezték véleményüket a vendégek.

Bér- és foglalkoztatási kérdésekre áttérve a tárgyalópartnerek némi meglepetéssel vették tudomásul, hogy a MÁV egyes területeken súlyos munkaerőgondokkal küzd. A közelmúltban zajlott OÉT-tárgyalásokra utalva *Martos István* szerint a kamara hosszú távon nem érthet egyet a szcciálpolitikai indíttatású kötelező minimálbér intézményével.

— *Mi egy reális szakmai bértarifarendszer kialakításában és megegyezésen nyugvó szakma bérminimum megállapításában vagyunk érdekeltek* — mondta az elnökhelyettes, majd szóba hozta a 13. havi fizetés ügyét. Az OÉT-en a kamara javasolta ennek bevezetését, és örömmel vennék, ha a MÁV-hoz hasonló nagyvállalatok az elsők között alkalmaznák.

A kapcsolattartás és a jövőbeni tárgyalások lehetséges formáiról szólva *Kelényi Gábor* főtitkárhelyettes tájékoztatott arról, hogy az egyes tagozatok vezetőségei a kamara autonóm testületei, ezért a vasutas-szakszervezet a közlekedési tagozattal a kamara szempontjából teljes értékű tárgyalásokat folytathat és megállapodásokat köthet.

A mostani megbeszelést mindkét fél hasznosnak minősítette és kifejezte reményét, hogy a tárgyalások a tagozat szintjén hamarosan folytatódnak.

Urbán Lajos a MÁV elnök-vezérigazgatója

Derzsi András közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter *Urbán Lajos* volt közlekedési minisztert nevezte ki a MÁV új elnök-vezérigazgatójának. Február 15-én, az ünnepélyes beiktatáson a miniszter hangsúlyozta: *Urbán Lajos* személyében olyan szakember került a vasút élére, aki jól ismeri a magyar közlekedést, annak minden ágazatát, de legfőképpen a vasutat. Személye biztosíték arra, hogy a MÁV helyzete stabilizálódjon s mielőbb felzárkózzon az európai vasutak színvonalára.

Derzsi András egyúttal megköszönte *Onozó György* munkáját, aki — mint mondotta: *a MÁV élén eltöltött kilenc hónap alatt igyekezett tapasztalatait a vasút javára kamatoztatni.* Bejelentette azt is, hogy *Onozó György* továbbra is a közlekedés területén marad, ugyanis a Malév nemzetközi szolgálatában kapott fontos megbízatást.

Urbán Lajos megköszönve a bizalmat, örömét fejezte ki azért, hogy újból visszatérhetett a vasúthoz, hogy a nagyvállalathoz, ahol mint fiatal mérnök kezdte pályafutását, s ahol a hetvenes évek közepén miniszterhelyettesi rangban, vezérigazgatóként már irányította a MÁV munkáját. Ezért, az ilyenkor szokásos bemutatkozás helyett, röviden elképzeléseiről beszélt. Mint mondotta: *szervezeti változtatásokat, személycseréket nem tervez.* A vasút vezetőivel, szakembereivel közösen azt szeretné elérni, hogy a lehető legrövidebb idő alatt megváltozzon a MÁV-ról az utóbbi években kialakult, nem éppen kedvező kép. Ebben s a még kiaknázatlan tartalékok feltárásában, hasznosításában számít minden elkötelezett vasutas munkájára.

A debreceni pályaudvarról naponta 45-50 vonat indul, a napi utasforgalom meghaladja a negyvenezret. A kulturáltabb utazás érdekében a kocsikat lelkiismeretesen tisztítják, de azok elavult műszaki állapota miatt a takarítók munkájának szinte alig van látszatja. Kopottak a vagonok belső berendezései, homályosak az ablakok. Az enyhe télvégén már üzemeltették a kocsimosó-berendezést, amely naponta 6-8 vonatot tisztít meg.

(Zelman Ferenc felvételei)

EMLÉKEZŐ

A jogegyenlőségért harcoltak

Pontosan 132 évvel ezelőtt, 1857. március 8-án, a New York-i Lower East Side negyedbeli ruha- és textilipari nődolgozók előzönlötték az utcákat, hogy bérük felemelését, a munkaidő csökkentését és a munkafeltételek javítását követeljék. Ebben a korban a heti munkaidő tartama 55-60 óra volt.

Nyolcvanegy év telt el 1908. március 8-a óta, amikor — az előző évekéhez hasonlóan — a nők ezrei árasztották el New York utcáit, hogy a szavazati jogot és a szakszervezet-alapítás jogát követeljék. *Ezen a tüntetésen vetették fel azt a javaslatot, hogy minden évben emlékezzenek meg a „Nemzetközi Nőnapról", annak a harcnak elismeréseként, amelyet a diszkrimináció megszüntetéséért és a kettős kizsákmányolásnak kitett dolgozó nők jogainak kivívásáért folytatnak az egész világon.*

A második nemzetközi nőkongresszus 1910 márciusában zajlott le Koppenhágában. Itt hangzott el *Clara Zetkin* javaslata, hogy „a világ szocialista asszonyai, saját országuk proletariátusának osztályöntudatos, politikai és szakmai szervezetével egyetértésben évente egy nőnapot rendezzenek, amely elsősorban a nők választójogáért folytatott agitációt szolgálja . . . A nőnapot nemzetközi jellegűvé kell tenni és gondosan elő kell készíteni."

A nemzetközi nőnap megünneplése a szakszervezetek számára is alkalom arra, hogy tisztelettel adózzanak a dolgozó nőknek a jogegyenlőségért és az emberhez méltó munkakörülményekért folytatott harcukért.

A Nők Nemzetközi Éve (1975-ben, és a Nők Évtizede (1976-tól 1985-ig), amelyeket az Egyesült Nemzetek Szervezete hirdetett meg, fellendítette a nők teljes jogegyenlőségéért folytatott harcot, valamint az élet- és munkakörülményeik javítását szolgáló akciókat. A szakszervezetek és más demokratikus szervezetek is nagyban hozzájárultak a nők mozgósításához az érdekeikért folyó harcban. Az ENSZ által meghirdetett Nők Évtizede 2000-ig szóló akcióprogram elfogadásával zárult.

Meg kell jegyezni, hogy a szakszervezetek és a nőszervezetek egységakciói — mind nemzeti, regionális, mind pedig nemzetközi szinten — jelentős eredményeket értek el a nők jogainak kivívásában.

Az öt világrész asszonyai közül számosan aktív résztvevői a háború elkerüléséért, a béke megszilárditásáért, a leszerelésért, valamint a nemzetközi együttműködés fellenditéséért folytatott küzdelemnek. Ezért a nemzetközi nőnapról való megemlékezés egyúttal a béke és az emberi élet védelmére, az emberi jogok tiszteletben tartására, az emberiség boldogabb jövőjéért folyó küzdelemre mozgósítás kiemelkedő napja.

Március 8-a nemcsak valamennyi dolgozó nő számára fontos esemény, hanem minden haladó, demokratikus erőé is, amelyek egy igazságosabb világra és jobb életre vágynak.

Baranyai Zoltán

A szovjet szakszervezetek és a sztrájkjog

Beszélgetés Sztyepan Salavjev elnökkel

Több skandináv lap a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsának elnökére utalva arról cikkezett, hogy a Szovjetunióban változik a szrájk megítélése. Az egyik finn lap azt közölte, hogy a Szovjetunióban hamarosan elismerik a sztrájkjogot.

Igazat szóltak ezek a cikkek? *Sztyepan Salavjev* elnök így válaszolt:

— Azzal kell kezdenem, hogy a szovjet törvények korábban sem tiltották — és ma sem! — a sztrájkot. A legutóbbi időkben nem túl gyakran, de tény, hogy volt néhány sztrájk, amelyeket egyes munkáscsoportok és az igazgatóság között kialakult munkaügyi viták gerjesztettek.

— Hogyan ítélte meg ezeket a szakszervezet?

— *Először is: a sztrájkot abnormális jelenségnek tartjuk, függetlenül attól, hogy a törvény nem tiltja. Abból indulunk ki, hogy a szocialista rendszerben — amikor köztudomású, hogy a vállalat az államé, illetve a népé — a sztrájk, mint a vitás kérdések megoldási módja az egész társadalomnak okoz kárt; szóval: mindenkinek.*

Egy példával illusztrálom az elmondottakat: Kisinyovban a városi autóbusz-vezetők egy napon elhatározták, hogy nem ülnek a volánhoz addig, amíg a fizetésüket nem emelik fel 500 rubelre. Tényleges fizetésük: 340 rubel, ami már önmagában 2,6 százalékkal nagyobb, mint az országos átlag . . . Nos, az elhatározás másnapján reggel az emberek — a mindennapi utazók! — semmit sem értettek: siettek volna munkába, kórházba, pályaudvarra, repülőtérre stb. stb. —, de autóbusz sehol . . .

A buszvezetők nem tájékoztatták saját szakszervezeti bizottságukat sem; nem vették figyelembe, hogy az egész kollektíva elfogadta azt a szerződést, amely meghatározta 1988-ra a béreket is (más egyebek mellett). *Az igazgatóság természetesen nem szegte meg a kollektív szerződés egyetlen pontját sem.*

Példákat még mondhatnék bőven, a tanulság azonban világos: a szakszervezetek ellenzik a példában idézett vadsztrájkokat. Az ilyen esetek jogi rendezését mielőbb ki kell dolgozni; pontosan meghatározni, hogy a kollektív szerződés milyen megsértése, és milyen előzetes lépések után lehet beszüntetni a munkát. Jogállamban ez a szabályozás kötelező!

Tovább megyek: a szabályozásban annak is szerepelnie kell: *hogyan lehet megoldani a dolgozók és az igazgatóság nézeteltéréseit, amelyek sztrájkhoz vezethetnek.*

Dehogy akarjuk felfedezni a spanyol viaszkot! Közismert, hogy Lengyelországban és Jugoszláviában is létezik törvényben fogalmazott rend a viták megoldására. Ezekben az a legfontosabb, hogy a sztrájkokhoz csakis akkor lehet nyúlni, amikor az igazgatóság és a szakszervezetek a békés rendezés érdekében már minden más eszközt kimerítettek.

— Vannak-e a szakszervezeteknek ilyen eszközei, és azok mennyire hatékonyak?

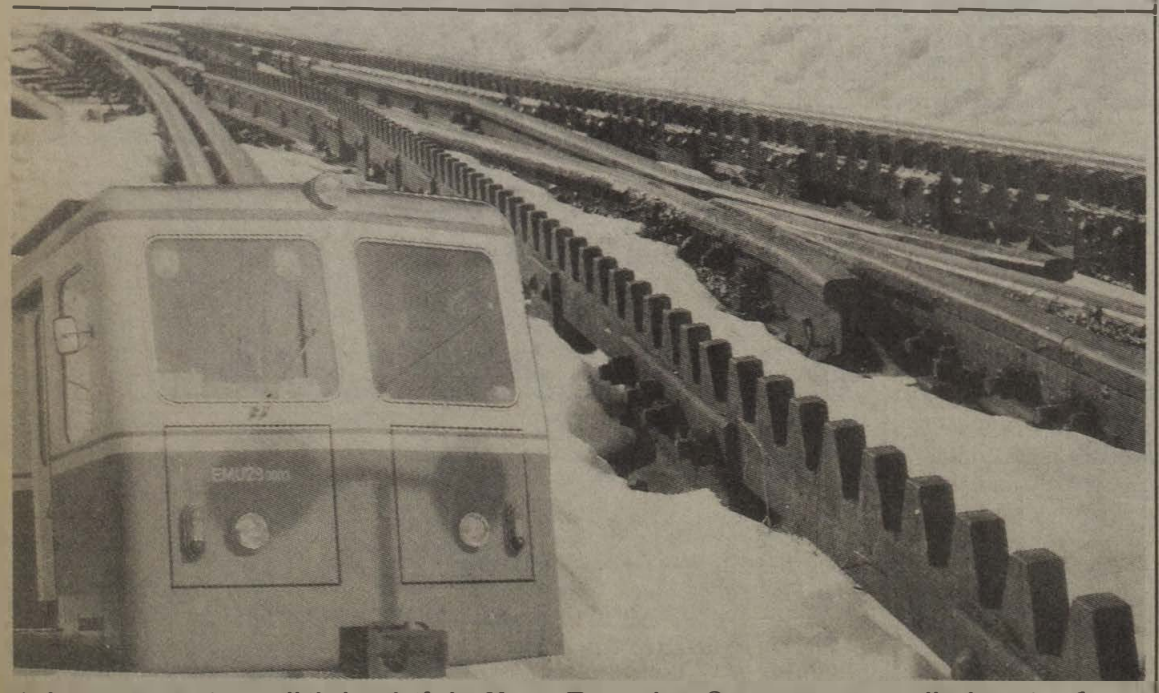
— A vállalatoknál vannak munkaügyi döntőbizottságok, amelyekben egyenlő arányban van képviselve az szb és az igazgatóság. Amennyiben a dolgozó elégedetlen a bizottság döntésével, a szakszervezeti bizottsághoz fordulhat, amelynek döntése kötelező az igazgatóságra.

A dolgozók jogait és érdekeit védelmező ügyekről ad képet a következő adatsor: *nemrégiben több mint 50 ezer ügyet vizsgáltak meg, s ezekben 96 százalékban a dolgozók javára döntöttek. Idetartozik az is, hogy a dolgozók érdekvédelmében a szakszervezeti jog is sokat tehet;* ez azt jelenti, hogy bármilyen beosztású gazdasági vezetővel szemben kifejezhető a bizalmatlanság, amennyiben a vezető figyelmen kívül hagyja a szakszervezeti szervek követelményeit és a kollektíva érdekeit bér, illetve munkakörülmények témájában.

— Élnek a szakszervezetek ezzel a jogukkal?

— *A szakszervezetek követelésére tavaly az igazgatóságok 10,5 ezer (!) képviselőjét mentették fel.* A konfliktusok elkerülésére van még egy komoly lehetőség, nevezetesen: a nemrégiben létrehozott vállalati tanácsok. Ezek önkormányzati szervek, és megvizsgálhatnak minden munkahelyi vitát, döntéseik pedig kötelezőek az igazgatóságra.

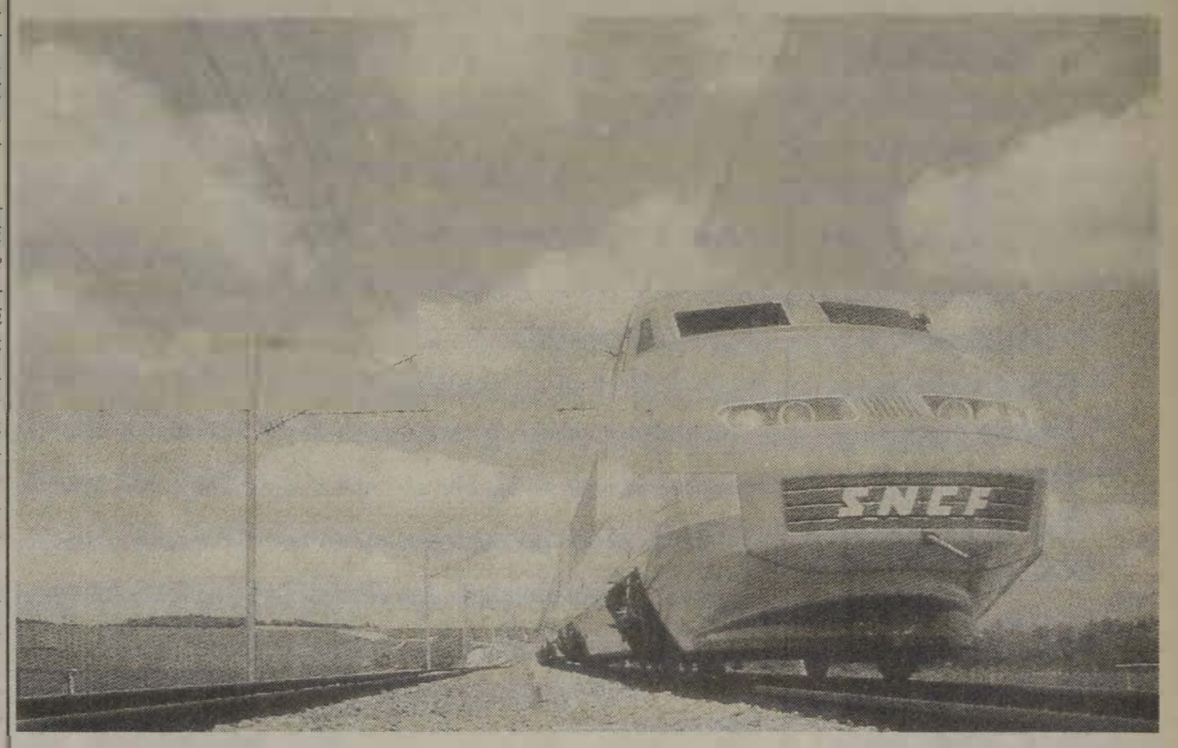
Jurij Kacnelszon



Strha gyorsvonati megállóhely a hófedte Magas-Tátra alatt. Onnan a nagy emelkedés miatt fogaslétrán viszi fel utasait a kisvonat. A speciális kismozdony — elektromos — hegymenetben csak tolva, völgymenetben csak húzva üzemelhet biztonsági okok miatt. Így jut fel a Csorba-tóhoz.
(Fotó: Zelman)

Háromszázzal száguldanak az új TGV-szerelvények

A másodosztályon játszó- és csecsemőszoba



Az elmúlt év elején mutatták be a sajtó képviselőinek a TGV-Atlantique 95 szerelvényét a belforti Alsthom üzemben. Ezt követően, ugyanazon év júniusában adták át e szerelvényeket az SNCF-nek.

Ez a teljesen új, elegáns és a legkorszerűbb technikával ellátott és megépült TGV-szerelvény — amely 1989 szeptemberétől 300 km/óra sebességgel fog Bretagne felé száguldani, majd egy évre rá Bordeaux-t is beköti a vasúthálózat vérkeringésébe — sokban hasonlít elődjére, amely már hét éve fut Párizs és Lyon között. Ám ez a TGV már korántsem ugyanaz, mint az előző nemzedékhez tartozók.

Mindenekelőtt a színe változott meg: az „újszülött" ezüstfehér, kék díszszegéllyel. Elülső részének profilja jóval hegyesebb, orr-része karcsú, és elődjénél sokkal áramvonalasabb a burkolata. Ennél az új TGV-generációnál a megnövekedett sebesség szükségessé tette, hogy figyelembe vegyék a Sud-Est TGV vonalán szerzett tapasztalatokat a teljesítmény javítása érdekében.

A technikai újdonságok elsősorban a meghajtásnál alkalmazott önvezérelt szinkronmotorokban jelölhetők meg. A nagy teljesítményű fékrendszer és a pneumatikus felfüggesztés, valamint a vezetőfülkében felszerelt számítógép az utazás nagyobb komfortját és biztonságát segíti elő.

Azoknak a vonatoknak, amelyek a teherforgalomban eddig soha el nem ért sebességgel fognak közlekedni, főleg a biztonsági rendszerét kellett továbbfejleszteni. *A szerelvények új típusú tárcsafékjei rendkívül nagy erejű fékezést tesznek lehetővé. A berendezéseket mikroprocesszoros automatikával egészítették ki, hogy a kerekek blokkolását elkerüljék.*

Az új, tíz kocsiból álló, 485 utast befogadó szerelvények két óra alatt teszik majd meg az utat Párizsból Bretagne-ba. A másodosztályú kocsikat kissé szegényesnek tűnő, padszerű, míg az első osztályú kocsikat aprólékos gonddal kidolgozott ülésekkel látták el. Éppen úgy, mint a régebbi szerelvényeken, csak az első osztályú utasoknak lesz lehetőségük ételt vagy italt az ülőhelyükhöz rendelni.

A másodosztályon az ülőhelyek számát némileg növelték, és néhány négyszemélyes félfülkét, továbbá egy játszó- és egy csecsemőszobát alakítottak ki. A többi berendezés megoldása hasonló az előző TVG-ken alkalmazottakkal. A belföldi légi szállítással szemben folyó kemény konkurenciaharc kényszerítette ki, hogy az első osztály rendkívül kényelmes és jól felszerelt legyen: asztalokkal és kerevetszerű ülésekkel négy ülőhelyes szalonokat képeztek ki, és egy különtermes kocsit terveztek különböző értekezletek megszervezésére.

Ezenkívül — okulva a Sud-Est TGV túl szűkös bárkocsiján — a TGV-Atlantique-on egy egész kocsi fogja betölteni az utaskiszolgálás feladatát. S végül, az új kocsikon telefonfülkék állnak majd az utasok rendelkezésére.

A francia tervezők abban bíznak, hogy a legújabb technikával bőven ellátott szerelvények érdeklődésre találnak Spanyolországban (ez már realizálódott is), Kanadában, Koreában, az Egyesült Államokban és Brazíliában.

B. Z.

Nem metró — vasút!

A japán vasútépítők újabb javaslattal álltak elő a vonatszerelvények sebességének fokozására. Amennyire „gyökeres" ez a javaslat, annyira váratlan is a megoldás, hiszen a vasúti síneket alagutakban fogják vezetni, csaknem hetvenméteres mélységben.

Műszaki szempontból megvalósítható, csupán a metróépítési eljárásokat kell alkalmazni — vélik a japán szakértők. A 70 méteres mélységben elhelyezett alagutak biztonságos működéséhez pedig még az sem szükséges, hogy a fölöttük levő épületek alapzatát megszilárdítsák.

Ha kivitelezik a japán vasútépítők tervét, nagy sebességű vonatok fogják a föld alatti vasútvonalakon lényegesen megkönnyíteni a külvárosi és a városközi forgalmat.

Alkohol- és nikotinbojkott

Józan tiltakozás az áremelések ellen

A Józan Élet, Egészség- és Családvédő Országos Szövetség titkársága megvitatta az alapvető népélelmezési cikkek radikális áremelésével előállt helyzetet, amely elsősorban a lakosság szegényebb rétegeit sújtja. Nyilvánvaló, hogy ez az áremelés nem a luxus és az egészségre káros árucikkek fogyasztásának csökkentésére irányul, holott a szakemberek régóta figyelmeztetnek, hogy a világviszonylatban is kiugró és minden ésszerű mértéket felrúgó alkohol- és nikotinfogyasztásunk az egyik legdöntőbb oka a munkaképes korúak növekedő, Európa-szerte példátlan halálozási arányának, a magyarság fogyatkozásának.

A józan ész nevében tiltakozunk a válság terheinek áthárítása ellen: egészség- és családellenes árpolitikával nem lehet a kibontakozást megalapozni! Ésszerűbb alternatíva volna erre a általános takarékoskodás, a szervezettebb gazdálkodás, a luxuscikkek progresszív megadóztatása és az alkoholos italokból, dohánytermékekből származó tetemes adóbevétel célzottabb hasznosítása.

A húsbavágó egyoldalú intézkedésekre a józan többség mindenekelőtt azzal adhat méltó választ, ha *a családok a kényszerű takarékoskodást úgy kezdik, hogy kevesebbet költenek szeszes italokra és dohányzásra. Így a családi kiadások 10 százaléka megtakarítható lenne.*

Véleményünknek jelképes megmozdulással is nyomatékot adunk. Március 15-től, a legnagyobb nemzeti ünnepünk napjától március 24-ig, Nagypéntekig, elevenítsük fel legszebb nemzeti hagyományainkat. Pázmány és Kossuth örökségét! Ezeket a jeles napokat alkohol- és nikotinbojkottal avassuk a józan, mértékletes többség hazafias szolidaritásának jelképévé! Aki csak teheti s még nem szenvedélybeteg, *ne vásároljon és ne fogyasszon szeszes italt vagy dohányárut ez időben.* Így adhatjuk tanújelét elszántságunknak s elkötelezettségünknek a nemzeti reformokhoz és a szocializmus igazi közösségi értékeihez egyaránt.

A bojkott sikere érdekében, 44 csatlakozott szervezet és közel 100 ezer tag nevében felhívással fordulunk minden hazáját szerető Honfitársunkhoz, világnézeti különbségekre való tekintet nélkül minden szervezethez, szakszervezethez, egyházhoz és felekezethez, vezetőkhöz és beosztottakhoz, írókhoz, tanítókhoz és kereskedelmi dolgozókhoz, mindenekelőtt pedig a józan kibontakozást szolgáló tömegkommunikáció munkatársaihoz, hogy nemzeti összefogással segítsük egymást ebben a békés, jelképes tömegdemonstrációban.

A káros fogyasztás minimális csökkentése is bojkott, egészségvédelem és családi érdek. Nyilvánítsunk véleményt, tiltakozzunk aláírásgyűjtéssel is!

Országos Dohányfüstmentes Egyesület

Józan Élet Egészség- és Családvédő Országos Szövetség

FEKETE KÖKÖRCSIN

Ülök a szerkesztőségi szobában, és a napi postát olvasgatom. Közben azon meditálok, hogy vajon mi lehet az oka a szaporodó anonim leveleknek, a nevüket, címüket vállalni nem merő olvasóknak. Az utóbbi hónapokban, a szokásos tudósítások, kérések, hozzászólások között mind gyakrabban mutatja magát egy-egy névtelen levél. Mint vadvirág a művelt kertben.

Igen, úgy tekintek ezekre az indulattól fűtött, igazságot kereső, követelő levelekre, mint az a kertész, amikor gondosan ápolt vörös szegfűi között megpillant egy fekete kökörcsint. Azt hiszem, mások is így vannak ezzel, magasabb hivatalokban ülő vezetők, akiket kiráz a hideg, ha például névtelen bejelentés nyomán kell vizsgálatot indítani, mert ki tudja, hová vezetnek majd a szálak, milyen kellemetlenségekkel jár az, ha a közérdekű, de nevét vállalni nem merő bejelentőnek mégis igaza van.

Azonnal működésbe lépnek tehát a régi beidegződések, és a gondosan ápolt kertből, a megszokott langymeleg környezetből kitépik a vadvirágot, a fekete kökörcsint, amelynek szőrbóbitás magvai a széllel messzire repülnek, s dugóhúzószerűen fúródnak a talajba. Ilyenek a névtelen levelek is; messzire repülnek, belefúródnak az íróasztalfiókokba, elegáns bőrmappákba — a lelkekbe, a jó vagy rossz közérzetünkbe.

Ülök az asztalnál, és azon töprengek, hogy miért több most a névtelen levél, most, a demokratizálódó közéletünkben, az egyre jobban kiteljesedő szabadságban, a glasznoszty szelében-viharában, mint félreismert — magyarázott közelmúltunkban?

Vajon miért ír névtelenül egy műhelyi kollektíva érdekében tollat fogó lakatos, aki a főnök vezetői alkalmatlanságát, cezaromániás hajlamait bizonygatja. *Gondosan felsorolva azokat a tulajdonságait, tetteit, amelyek jóindulattal sem hasonlíthatók az iskolában tanult, úgynevezett szocialista vezető meseszép típusához.*

Miért névtelenül hozza a szerkesztőség tudomására X., hogy Y. elvtárs már a tizennyolc éves lányának is szerzett szolgálati lakást, amikor munkában megfáradt, tisztességes családokat türelemre intenek, várakozásra kárhoztatnak.

Miért nem vonják nyilvánosan felelősségre azt a vezérigazgatót, aki *köztudottan milliókat fektetett veszteséges beruházásokba,* míg egy kocsirendezőt vagy sarust azonnal részkártérítésre kötelezneknek, ha összetör egy vagont. A leleplezésnek örül a közvélemény, de minden marad a régiben. A vétkesek megnyugszanak, s levonják a következtetést: ezután ügyesebben, diplomatikusabban kell bánni az ellenszegülőkkel, uram bocsá', az ellenzékkel. *Ebben a munkahelyi hatalomvédésben nem lehet akárki szövetséges,* barát, csak az, aki azonos vizeken evez, aki leleplezhető.

Miért ad hasonló sanszot a lassú, törvényes ügymenet a munkahelyi kiskirálynak és a perekbe kényszerített áldozatnak? A jogsegélyszolgálatok a megmondhatói, hogy hány egyéniségtől akarnak megszabadulni a munkahelyi klánok, fegyelmit indítva becsületes, ám az egyéni érdeket szolgáló együttműködésre nem hajlandó kolléga ellen. Hiába a több évtizedes feddhetetlen múlt, az eredmény, a kitüntetés — mennie kell. *Az „alattvalók" még csak tanulják a demokráciát.*

Ülök az asztalnál, és egyre világosabb lesz előttem, hogy miért sok mostanában a névtelen levél. Eszembe jut Szilágyi Ákosnak Tovább . . . tovább . . . tovább . . . című könyvének bevezetője. Ezt írja: *„A sztálinizmus ma, mint a személyi diktatúra és a tömegterror rendszer halott ugyan, de mint antidemokratikus normarendszer, nagyon is eleven. A kis megkopott sztálinok még itt vannak közöttünk — legyen az egy házkezelőség vezetője, vagy egy kerületi párttitkár . . ."*

Miközben töprengek, megcsörren a telefon. A hangja érdes, rekedtes, kopott — mint a hírközlési technikánk. Az ismeretlen, de jól tájékozott telefonáló több vasutas nevében azt panaszolja, hogy sok gazdasági vezetőtől, sőt igazgatótól burkolt, de félre nem érthető figyelmeztetést, eligazítást kaptak. Lehetőleg ne vegyenek részt (február 7-én) a MÁV Északi Járműjavítóban hirdetett munkásgyűlésen. Az értekezleten részt vevő főosztályvezetőknek, osztályvezetőknek tovább kellett adni az intelmet: *„aki elmegy, az vállalja a következményeket!"*

A nagygyűlést, amelyen részt vettek az ágazati szakszervezetek képviselői, küldöttei is, a SZOT és a vasutas-szakszervezet szervezte azzal a tiszteletre méltó szándékkal, hogy a dolgozók életkörülményein és a nyugdíjasok sorsán valamelyest enyhítsen a kormány.

Az érdekvédelmi szervezetek e békés, fegyelmezett demonstrációt az Országos Érdekegyeztető Tanács ülése előtti napra időzítették. Mint az már közismert, az érdekegyeztetés nem volt egészen eredménytelen.

Kik ellen akartak hát fellépni a parancsuralomhoz szokott, utasítások mögé sáncolt vezetők? Kiktől féltik a demokráciát? Kiktől vitatják el azt a jogot, hogy törvényesen engedélyezett megmozduláson bárki részt vehessen? Mitől féltek? Csak nem a negyvenöt előtti munkásmozgalmak harcai, összejövetelei jutottak eszükbe, vagy az ötvenes évek? Erre még gondolni sem merek, de a tollam alá tolakszik a kérdés: kiknek a kertészei ők? *És milyen kertet művelnek?*

Talán nem tudják, hogy ha kitépik a fekete kökörcsint, magvai a széllel akkor is messzire repülnek és talajra találnak? A természet törvénye ez, amely a nagy társadalmi megújulásokban is tetten érhető. Ülök a szerkesztőségi szobában, és már nem csodálkozom, amiért sok mostanában a névtelen levél.

KASZALA SÁNDOR

Egy baleset tanulságai

1986. augusztus 15-e igazi forró, nyári nap volt. K. László reggel 6 órakor kipihent, józan állapotban jelentkezett szolgálattételre a ferencvárosi vontatási főnökségnél. Telepi váltóőrként dolgozott. Ekkor még nem sejtette, hogy nyolc óra múlva a mentők életveszélyes állapotban szállítják a kórházba. Hogyan történt a baleset, és mik voltak a jogi következményei? Erről szól írásunk.

A vontatási telepen különféle tolatási munkákat végeztek. Eközben egy tartalékmozdonyt egy másik sínpárra kellett átállítani. A mozdonyfelvigyázó közölte a váltókezelővel, hogy a fűtőházi kijáróvágányon a fordítókorongról kijár az átállítós mozdony. A váltókezelő ezt tudomásul vette és őrhelyéről kiment váltót állítani. A gép kijárásakor körültekintés nélkül akart átmenni a fűtőházi tartalékmozdony vágányútján, amely elütötte.

A munkáltató felelőssége

K. Lászlót életveszélyes sérülésekkel a mentők azonnal kórházba szállították. A baleset során combtörést, fejzúzódást, baloldali mellkaszúzódást, hassérülést, lábszárcsonttörést és hátgerincsérülést szenvedett. *A balesettel okozati összefüggésben 12 hétig volt gipszben, a kórházból történt elbocsátása után két mankóval, jelenleg pedig két bot segítségével tud csak járni. A MÁV Nyugdíjigazgatóság 1988. március 1-jétől 67 százalékos rokkantságára tekintettel baleseti rokkantsági nyugdíjat állapított meg a részére.*

Mind a munkáltató, mind pedig az illetékes rendőri szervek vizsgálták a baleset körülményeit. A BRFK Életvédelmi és Üzemi Baleseti Alosztálya a sértett részére küldött névre szóló kiadványban megállapítja, hogy *„. . . a baleset azért következett be, mert Ön munkavégzés közben nem tanúsított kellő figyelmet. Körültekintés nélkül lépett a tartalékmozdony űrszelvényébe, a mozdonyvezető tartózkodási helyével ellentétes oldalon . . ."*

A munkáltató a balesetről felvett „Véleményes jelentésében" a rendőrhatóság fenti megállapításán kívül a baleset bekövetkezésének okaként állapította meg, hogy a mozdonyvezető a váltókezelő kézi jelzésének bevárása előtt elindította a tartalékmozdonyt és a fűtőház területére megengedett 5 km/óra sebességet túllépte. A sértett két oktatáson nem jelent meg, és ennek ellenére a munkától nem tiltották el. A ferencvárosi KÜF üzemfőnöke az említett mulasztások miatt fegyelmi eljárást indított a mozdonyvezető és a csoportvezető ellen.

A történtek után K. László képviseletében eljárva jogsegélyszolgálatunk a peren kívül történő egyezség reményében írásban fordult a munkáltató képviseletét ellátó budapesti igazgatóság igazgatási és jogi osztályához. *Álláspontunk szerint a munkáltatót teljes kártérítési felelősség terhelte az üzemi balesetért.* Az Mt. 62. § (1) bek. ugyanis kimondja: *„A munkáltató a dolgozónak munkaviszony keretében okozott kárért vétkességére tekintet nélkül teljes mértékben felel".* A kártérítési követelést összegszerűen és részletesen csak a munkáltató nyilatkozata után akartuk előterjeszteni.

Gyors intézkedés

A jogi osztály álláspontja az volt, hogy a munkáltató magát nem mentheti ki a felelősség alól, de az Mt. 61. § (2) bek. hivatkozva, 80—20 százalékos kármegosztást ajánlott fel. A jelzett (2) bek. kármegosztásra ad lehetőséget, mert a munkáltató *„. . . mentesül a kár azon része alól, amelyet a dolgozó vétkes magatartása idézett elő."*

A sértett, és ekkor már rokkant nyugdíjas ügyfelünk elég rossz anyagi körülmények között élt, többek között ő gondozta 80 éves édesapját is. Minderre figyelemmel a jogi képviseletet ellátó illetékes szervvel megállapodtunk, hogy az előterjesztett összegszerűségi igényt soron kívül elbírálják és a kármegosztás arányában *K. Lászlónak* kifizetik. Az ezt meghaladó igényt pedig esetleg munkaügyi vita során érvényesítheti.

A munkáltatóval szemben részletesen előterjesztett kártérítési igény érvényesítése során kértük a munkajogi átlagkereset, a táppénz közötti, a rokkantsági nyugdíj és az átlagkereset közötti különbözetet, a dologi károkat, élelemfeljavítást, ápolási-gondozási díjat, háztartási, ház körüli többletmunkát, látogatási költséget, közlekedési költséget, kertművelési többletmunkát, általános és nem vagyoni kár összegét.

A nem vagyoni kárpótlás összegét a baleset során elszenvedett sérülésekre és maradványállapotra is tekintettel félmillió forintban jelöltük meg.

A munkáltató segítőkészségét bizonyítja, hogy az előterjesztett kárigényünket szinte módosítás nélkül elfogadta az összegszerűségre és jogcímekre nézve is. Válaszlevelében közölte, hogy *K. László* részére a 80—20 százalékos kármegosztás arányát figyelembe véve a kamatokkal együtt 528 000 forintot, és 1988. július 1-jétől havi 2800 forint baleseti kártérítési járadékot állapított meg és folyósít.

Jogi álláspontunk továbbra is az volt, hogy a munkáltatót a balesetért teljes kártérítési felelősség terheli, kármegosztás mellőzése nélkül, valamint nem jelentős összegszerűségi vita is volt a felek között, ezért a Munkaügyi Döntőbizottsághoz fordultunk. A munkáltató mellett működő MDB határozatában a kármegosztás arányát 90—10 százalékos arányra emelte fel és arra a jogi álláspontra helyezkedett, hogy a sérült vétkes közrehatása miatt is következett be a súlyos üzemi baleset, ezért teljes mértékű kártérítésre nincs lehetőség.

Tekintettel arra, hogy a sértett egészségi állapota miatt, természetesen személyesen a tárgyaláson részt venni nem tudott, így közöltük vele az MDB határozatát és írásban kértük válaszát arra, hogy azt elfogadja-e, illetve keresetindítási jogával kíván-e élni a Fővárosi Munkaügyi Bíróságnál?

A sértett válaszlevelében közölte, hogy az MDB határozatát tudomásul veszi és annak megváltoztatása iránt nem fordul keresettel a bírósághoz.

Tőke és járadék

Az ilyen jogi helyzet elég ritka a jogászi gyakorlatban, mert általában súlyos és költségkihatásaiban is jelentős üzemi balesetnél valamelyik fél a rendelkezésre álló összes bírói fórumot kimeríti.

Most már csak arra volt szükség, hogy százalékos különbözetet tételesen kiszámolva a munkáltató utalja ki a volt dolgozójának. E célból a jogi képviselők ún. egyeztető tárgyalást tartottak és jegyzőkönyvben rögzítették a kiutalandó összeget. *E szerint a munkáltató a már folyósított kártérítési összegen kívül további 81 000 forint tőkét és kamatait, valamint a rokkantsági nyugdíján kívül havonta előre esedékesen 4573 forint baleseti kártérítési járadékot folyósít K. László részére.*

Dr. Dóra Béla

A bérkövetelések realitása

(Folytatás az 1. oldalról.)

ményt jelent, hogy a mentesség miatt a béremelés lényegében függetleníthető a vállalati nyereség mértékétől. *Az alól a kényszer alól nem ad felmentést, hogy a 4 százalékot meghaladó béremelés minden forintját a hatékonyság javításával ki kell termelni.*

Nem véletlen tehát, hogy az ez évi bértárgyalásokon 10 százalék körüli béremelési mérték a cél; ez tűnik reálisan elérhetőnek, egyben kielégíteni látszik azt a célkitűzést, hogy valamelyest mérsékiődjön a vasutasok bérhátránya. Ennél sokkal nagyobb igény komolytalanná tenné a szakszervezet fellépését, ezért nem vállalható.

Amennyiben tehát a 40 százalékos (vagy ennél nagyobb) *műszakpótlék bevezetését az érintettek az évi bérmegállapodások keretében realizálandó igénynek tekintik, annyiban semmiképp sem sérti a többi réteg érdekeit,* ezért — ha az utazók többsége valóban azt akarja — segíteni kell a teljesítését. Ez azonban azt is jelenti, hogy kielégítése csak a vasutasok általános bérhátránya érzékelhető csökkenését lehetővé tevő béremelési mérték mellett lesz lehetséges.

A műszakpótlék emelésére vonatkozó igény esetleges kielégítésekor a forrás megteremtésén és a többi vasutasrétegre gyakorolt hatásán kívül még egy körülményre tekintettel kell lenni.

Szakszervezetünk országos értekezletén — az utazók küldötteinek jelenlétében és az ő egyetértésükkel — a vasúti bérszerkezet egyszerűsítése, döntően az alapbérek szerepét erősítő bérrendszer kialakítása mellett foglaltak állást a résztvevők. *Ezt azért fontos hangsúlyozni, mert szó sem lehet „hirtelen felindulásból" vagy tudatlanságból fakadó döntésről.*

Éppen ellenkezőleg! A különböző, korábban alkalmazott sokféle keresetelem és ösztönző, a bonyolult, áttekinthetetlen bérrendszer tapasztalatainak birtokában vállalt, a megelőző vitákban kikristályosodott tudatos állásfoglalás volt. Az pedig nyilvánvaló, hogy a pótlékok mértékének emelése nem ebbe az irányba tett lépés lenne.

Lehetséges persze, hogy néhány helyen az ottani érdekek az általánostól elfogadottól eltérő megoldást indokolnak, és például a műszakpótlék mértékét és formáját igazgatósági vagy helyi függelékben kellene meghatározni.

Ezen a ponton azonban megint vissza kell utalni az országos értekezlet állásfoglalásával szembeni ellentmondásra. *Abban az fogalmazódott meg, hogy a tényleges érdektagoltságot követve — erősíteni kell a szakmai típusú, szakmai rétegekre épülő érdekfeltáró és érdek-képviseleti munkát.* Ha viszont az igazgatósági és helyi függelék hatóköre bérezési alapkérdésekre is kiterjedne, akkor nem lenne tere a szakmai érdekképviseletnek és az ilyen típusú megállapodásoknak.

A fenti ellentmondások sem lennének elegendők arra, hogy ne lehessen ettől eltérően dönteni, ha az utazók érdekei így kívánnák. De elég ok lenne arra, hogy elgondolkodjunk annak az érdekfeltáró mechanizmusnak a működőképességén, *amelyben az ágazati szakszervezet legfelsőbb fórumának állásfoglalása a két hónapos élettartamot sem éri meg.* Vagy amelyben — mert hogy ilyenre is akadt példa az utóbbi időben — egyes párt-alapszervezeti titkárok válnak a tagsági érdekek fő szószólóivá, kikerülve a szakszervezet érdekérvényesítési csatornáit. Vagy a szakszervezeti tisztségviselők maguk is egyre gyakrabban mellőzik ezeket a csatornákat és más eszközöket keresnek a tagság érdekében való fellépésre.

Ilyen helyzetben felvetődik a kérdés, hogy ki, kinek a megbízásából, *milyen konkrét megbízatással és milyen felelősséggel vesz részt a döntésekben?* Vagy ha már valaki részese volt a döntésnek, akkor azt hogyan vállalja a választói előtt? Már csak azért is, mert egy olyan szakszervezeti vezetés, amely a választók által ráruházott jogok gyakorlásakor egyre gyakrabban kerül szembe a saját tagságával — előbb-utóbb — elveszténé a tárgyalóképességét.

Végezetül még egy megjegyzés. A cikk elején említett két követelés tartalmában alig különbözik egymástól. De módszerében — ahogy pestiesen mondani szokták — zongorázni lehetne a különbséget a fellépést nyíltan vállaló érdekcsoport javára.

Kár volt a ferencvárosiaknak magukra terelni azt a gyanút, hogy a nyilvánosság mellőzésével esetleg hátsó gondolataik voltak.

És kár lenne a remélhetően valódi érdekvédelem irányába fejlődő szakszervezeti mozgalmat ehhez hasonló módszerekkel megosztani.

Németh László

A monoki Kossuth Kör

Monokon, *Kossuth Lajos* szülőfalujában a társadalmi szervezetek, a tanács és az itt élő magánszemélyek elhatározták, hogy az immáron munkaszüneti nappá nyilvánított március 15-ét, a magyar történelem jeles napját, nemzeti ünnepünket a nagy hazafi szellemének, forradalmi tevékenységének felidézésével rendezik meg. Ennek érdekében és a programban megfogalmazott feladatok koordinálására, *1988. december 19-én megalakult Monokon a Kossuth Kör.*

A kör megalakulásának előzményei közé tartozik egyebekközt az is, hogy a településen található emlékhelyek állagának ismertetésével, bemutatásával, annak idején már a Magyar Televízió és a Magyar Rádió műsorai (Nézőpont, MR—10—14. „Segíthetünk?") is Monokra irányították az ország figyelmét. Majd a *Kazinczy Ferenc Társaság* 1988. március 26-i ülésén — *M. Pásztor József* irodalomtörténész javaslatára — a társaság állást foglalt abban, hogy *támogatást nyújt a monoki* (Kossuth szelleméhez méltó) *március 15-i ünnepség megrendezéséhez.* E törekvésekhez kapcsolódott a Hazafias Népfront Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bizottsága is.

A Kossuth Kör 1988. december 28-án tartott kibővített ülésén megjelentek a Magyar Történelmi Társulat, a Kossuth Lajos Tudományegyetem, a Kazinczy Ferenc Társaság, a Hazafias Népfront B-A-Z Megyei Bizottsága, Szerencs Városi Bizottsága és helyi bizottsága képviselői. Itt megfogalmazták és elfogadták a Kossuth Kör alábbi programját:

— Szorgalmazzuk és kezdeményezzük a faluban föllelhető történelmi emlékhelyek felújítását, a tárgyi és szellemi emlékek ápolását, gyarapítását.

— Szándékunkban áll felvenni a kapcsolatot — a már meglevőkön túl — azokkal a bel- és külhoni szervezetekkel, intézményekkel, egyesületekkel, melyek Kossuth Lajos nevét viselik. *Továbbá az 1848-as Emlékbizottsággal, melynek szellemi törekvéseihez, elgondolásaihoz csatlakozunk.* Minden Kossuthtal, a szabadságharccal kapcsolatos helyi eseményt, ünnepséget e szervezetek, intézmények, egyesületek részvételével kívánunk megtartani.

— Kezdeményezzük az ünnepségekhez kapcsolódó tudományos ülések, történelmi vetélkedők rendezését, kiadványok megjelentését.

Az 1989-es március 15-i ünnepség tervezett programja:

1. Tudományos ülés. Történészek előadásai a 1849. évi Habsburg-trónfosztásról; az akkori kül- és belpolitikai helyzetről; Kossuth Lajos szerepéről, a Kossuth-címerről.

2. Az 1990-es ünnepi program megbeszélése a küldöttségekkel. Az 1994. évi, Kossuth halálának 100. évfordulójára rendezendő ünnepség előzetes elképzeléseinek ismertetése.

3. Nagygyűlés a Kossuth-szobornál. (Ünnepi szónoknak hazánk egyik vezető politikusát szeretnénk megnyerni.)

A fent leírt program, valamint a színvonalas márciusi ünneplés tárgyi feltételeinek megteremtésénél számítunk mindazon személyek, intézmények, vállalatok erkölcsi és anyagi támogatására, akik egyetértenek e megfogalmazott gondolatokkal.

Kossuth Kör
(Monok)

Hiába sok a munkanélküli...

Péntek délután a Tiszain

Több mint egy hónapig ez az ország nem látott napot. Fojtogató, fekete szmog ereszkedett a városra. Már mindenki csak az időjárásról beszélt. Panaszkodnék én is itt Miskolcon, hogy Pesten már levegőt sem lehet kapni, de csak legyintenek. Nekik igazán nem kell mondani, mi az a füstköd.

Azután váratlanul felszakadnak az alacsonyan álló felhők és kisüt a nap a Tiszai pályaudvar felett. Hátratolják sapkájukat a vasutasok, szemüket törölgetik a délelőtti álmukból ocsúdó csövesek, úgy nézik az égi jelenséget.

Kevesebb ideig állnak a vagonok

Mintha *Boldizsár László*, az állomásfőnök helyettese is megvidámodna. Még az egyensapkát is a szobájában felejti, amikor *Gávay Pálhoz*, a KÜF főnökéhez indulunk.

— *Kétezerhétszáz ember dolgozik itt a körzeti üzemfőnökség területén* — meséli útközben. — *Ez bizony kevés. Annak ellen[illegible] keves[illegible] jönnek a vasút[illegible]oz, [illegible]ogy Borso[illegible] megyében so[illegible] mun[illegible]. Persze [illegible] akár[illegible] berre. [illegible] nincs szükségünk. Különösen a kocsirendezőknél van nagy hiány.*

Miután a körzeti üzemfőnökkel találkozunk, bemutatkozás után jobb híján azt kérdezem, hogy hogy van.

— Hát ha lenne mit szállítanunk, azt hiszem, sokkal jobban lennénk. Az ország gazdasági problémái itt a megyében koncentráltan jelentkeznek. Ezt sajnos tartós állapotnak kell felfogni, és ehhez kell igazítani gazdálkodásunkat is.

Bizony szükség van az úgynevezett létszám-felülvizsgálatra is a KÜF egyes területein. Ahol gyérebbé vált a forgalom, mint például Kazincbarcikán vagy Rudabányán, onnan máshová, más vasúti feladatra irányítják az embereket. A lehetőségekhez képest a korábbi szolgálati helytől, illetve a lakóhelytől húsz-harminc kilométerrel nem nagyobb sugarú körzetben. *Gávay Pál* örülne, ha nem lenne erre sem szükség, azonban ebben a pillanatban még kénytelen ezekre az átcsoportosításokra.

Miskolcon, akár más határközeli állomáson, fokozottan érvényesül a dominóelv. Vagyis az, hogy egy-egy exportszállítás meglódulásakor egymásra halmozódnak, szinte egymásra rohannak a kocsik. Ez persze csak képletes, hiszen sok az iparvágány. De vajon mennyi az állásidő?

— *Az iparvágányokon az előző évhez képest 6-7 százalékkal, mintegy három órával csökkent a kocsik itt-tartózkodásának az ideje* — mondja *Gávay Pál.* — *Volt torlódás tavaly júliustól októberig, mert Záhony és Ferencváros nem tudta fogadni az innen induló vagonokat.*

Tavaly, noha ebben jelentős szerepe volt a csökkenő teherforgalomnak, nagy mennyiségű túlórát spóroltak meg a miskolciak, mintegy 7,6 millió forint értékben.

— A személyszállítás területén is vannak gondjaink — folytatja *Gávay.* — Noha a menetsűrűség javult, és ha ezt tartani tudjuk, annak nagyon fogunk örülni, naponta mégiscsak hetvenezer ember fordul meg ezen a pályaudvaron. *Évente tizenkét és fél millió fizető utas közlekedik a KÜF területén.*

Elfuserált pénztárak

Való igaz, a Miskolc—Tiszai pályaudvar aluljáróiban egy-egy vonat érkezése után alig lehet közlekedni. Ezek a létesítmények, úgy tűnik, már tervezésük pillanatában is elavultak voltak. Akárcsak a személypénztárak.

Mondják, keressem *Bogdál Péternét*, az egyik pénztárost, ő mondott néhány keresetlen szót a termelési tanácskozáson.

Bogdálnét ugyan nem találtam, mert már elment, de a személypénztárak és pénztárosok helyzete önmagáért beszél. Agyafúrtan (vagy inkább eltervezett) levegőtlen fülkékben ülnek a pénztárosok. *Ki tudja, talán büntetésből. A szellőzőberendezésen (másra úgysem jó), tejeszacskó melegszik. Az öltözőszekrényben tárolják a menetjegyeket, mivel erre szolgáló alkalmatosság nem található a környéken.* A pénztárfülkékben tenyérnyi asztalka sincs, ahol az adminisztratív munkát el lehetne végezni. Szennyvízgyűjtő húzódik az ablakok alatt, ami rendszeresen eldugul.

— A régi fabarakkok jobbak voltak — csóválgatja a fejét *Boldizsár László*, az állomásfőnök helyettese.

Az állomáson ezen a napon a megszokottnál is több a rendőr. Időszakos ellenőrzést végeznek. Mindig akad valaki a horogra, hiszen a Tiszai pályaudvar nagy átjáróház. Az egyik padon csak megbökdösik a gumibottal a szakállas, öreg csövest, él-e még. Azt beszélik *„Piszkos Fredről"*, hogy tüdőbeteg, és tetves, ám mégis képtelenség elzavarni őt az állomás területéről. Ahogy elnézem az állomásokon veszteglő, vagy oda éppen beérkező szerelvényeket, bizony nem nagyon látszik rajtuk, hogy itt Miskolcon is tisztasági kampány kezdődött. Persze ne legyünk igazságtalanok. Ez az egy hónapig tartó barátságtalan időjárás, a zsíros, kormos köd rátelepedett mindenre az országban. De mit is mondott az előbb a színvonal javításáról *Gávay Pál?*

— *Az utóbbi időben már elértük, hogy egy nap alatt nyolcvan kocsit lemossunk. Ennek ellenére nem vagyok elégedett az állapotokkal. Enyhén szólva nagy igénybevételnek vannak kitéve ezek a szerelvények, hiszen többségük úgynevezett munkásvonat. Utoljára 1981-ben kaptunk új kocsikat.*

Ebben a pillanatban az a helyzet, hogyha a miskolci KÜF-nél ki kellene venni egy első osztályú kocsit a forgalomból, nem tudnák pótolni.

A jegyek árának emelkedését a vasutasok nagyobb udvariasságával is lehetne némiképp ellensúlyozni, mondta nemrégiben a MÁV egyik vezetője. E téren valóban van még sok tennivaló, azonban érdemes néhány dologra odafigyelni.

Megfenyegetett jegyvizsgálók

A jegyvizsgálók többsége nő, gyakran fiatal lányok. Akik, különösen este, be sem mernek menni egy-egy részegekkel zsúfolt fülkébe. Vannak olyan állomások, ahol még rendőrt sem találni. Félnek az erőszaktól, félnek a fenyegetésektől. Hogy mennyire nem jóindulatú az utasok egy része, bizonyítja az is, hogy *tavaly ezen a területen 312 382 esetben kellett utánfizetést kérni, és ebből hatósági útra kellett vinni 8950 ügyet.* Igaz, ez már harminc százalékkal kevesebb, mint az előző, 1987-es esztendőben.

— Ez a munka rengeteg adminisztrációval, időpocsékolással jár — mondja *Gávay Pál.* — Sok jegyvizsgálót életveszélyesen megfenyegetnek. Érthető, ha időnként nem olyan udvarias a személyzet, mint azt az utazóközönség elvárná.

Körmendi Géza térfőnök itt a Tiszai pályaudvaron. Fordulós, hangsúlyozza. A Ságvári brigád vezetője, amelyik háromszor lett a MÁV kiváló brigádja. Hogy mikor lesznek legközelebb? Már csak heten vagyunk, mondja a térfőnök. Szinte képtelenség egy-egy kommunista műszakra összetoborozni az embereket.

— Szép, szép a dicsőség, de mi jut nekünk azon kívül? — mondogatja, miközben lábujjhegyre áll, és a peronokat vizslatja. — Így is állandóan szóvá teszik, hogy vasutasokkal van tele az első osztály. Hát már ezt se...?

— *Nézzen oda* — *mondja nekem mérgesen, és egy lezárt, ám könnyen nyitható, veszélyes helyen levő átjáróra mutat.* — *Mintha ez ott sem lenne, úgy mászkálnak át rajta az emberek. A vasutas is, akinek van hozzá kulcsa, de sokszor be sem zárja maga után. Pedig itt nem tud megállni a vonat. A múltkor is elkapott egy fiatal srácot.*

A térfőnök három évvel ezelőtt lehetett volna állomásfőnök-helyettes, de nem vállalta. Anyagilag nem érte meg. Igaz, hogy húsz-huszonöt kilométert is gyalogol egy-egy éjszakai szolgálaton, mégis jobban érzi így magát. Ha egyszer nyugdíjba megy, összeszámolja majd ezeket a kilométereket, mondja nevetve.

Péntek délután van, a Miskolc—Tiszai pályaudvaron a szokásosnál is nagyobb a forgalom. Hátizsákos csehek, a magyart törve beszélő lengyelek kiabálnak fel a kocsikba:

— *Budapest? Budapest?*

Tarka ruhás cigányasszonyok papírpohárból isszák a vermutot, az egyik padon csomagjával a feje alatt tréningruhás, borostás férfi horkol.

Ez, kérem, a Miskolc-Tiszai pályaudvar. Egy sajátos város, hetvenezer emberével. Ez is Magyarország. Hogy ki mondta ezen a napon, már nem emlékszem: *szegény országnak nem lehet gazdag vasútja.* Ameddig egy hét kell ahhoz, hogy Gyöngyösről Miskolcra érjen egy vagon, bármit tettünk, semmit sem csináltunk.

Pataki Kálmán

Közvéleménykutatás

Vasutasnak készülő fiatalok vallomása a vasútról

A közelmúltban néhány segítőtársammal együtt közvéleménykutatást végeztünk vasutasnak készülő fiatalok körében. A szegedi Bebrits Lajos Vasútforgalmi Szakközépiskola diákjainak és tanárainak segítségével nyolcvan kérdőívet, és több interjút feldolgozva, a következő évtized vasutasvilágának megismeréséhez igyekeztünk adatokat, véleményeket gyűjteni. A válaszok nem kizárólag a 15—18 éves leendő vasutasok elképzeléseiről tájékoztatnak, hanem adalékkal szolgálnak a szülők, a tágabb környezet, az egész vasutas társadalom helyzetéről is. Ezért tartottuk szükségesnek a közvéleménykutatás fontosabb megállapításait közzétenni.

Társadalmi közhelyek

Átalakulóban vannak a hagyományos vasutas dinasztiák. Igaz, még a vasutasnak készülő gyerekek nagy része vasutas családból származik, vagy szűkebb rokonságában, baráti körében vasutas is van, de velük szakmai téren megszűnt a bensőséges kapcsolat, az azonosságtudat. A vasutas származású fiataloknál erős továbbtanulási ösztönzést jelentettek az első vasúti emlékek. („Mozdonyon utaztam", „megismertem a legújabb motorvonatot" stb.) A többiek a biztos munkahely, az ingyenes utazás, a jó kereseti lehetőség reményében akarnak vasutasok lenni.

A vasutasok társadalmi megbecsültségének hiánya a tanulókban erőteljes feszültségeket okoznak. Mindenki tisztában van azzal, hogy a társadalom megítélése *„nagyon rossz", „lenézik", „süsünek tartják őket".*

— *Azt mondják, hülye vagyok, hogy vasutas akarok lenni* — mondta egy 15 éves fiú.

A társadalmi közhelyek ismétlésén kívül azonban kevesen képesek mélyebb összefüggéseket találni. Nincsenek tisztában azzal, hogy mit jelent ez a szó: hivatás.

Szinte mindenki úgy vélekedett, hogy a vasutasok a társadalom középső rétegeiben helyezkednek el, valahol a fodrász, a boltos, a postás, a rendőr társaságában. Akik a társadalom perifériájára helyezték a vasutasokat, azok gúnyos felhangokkal tették. („az utcaseprőnél talán jobb"!) *Sokak véleménye volt, hogy igazság szerint a vasutasságnak a társadalom felső rétegében lenne a helye, az orvosok, mérnökök között, mert nagy fegyelmet és pontosságot követel a szolgálat.*

Meglepetés volt, hogy az egységes öntudatra, a vasutas szellemre vonatkozó kérdésre majdnem mindenki pozitívan válaszolt.

Kritikus vélemények

A vasutas múlt és hagyományok ismerete alacsony fokú. A kérdezettek több, mint a fele teljesen tájékozatlan. Az úgynevezett harmadik generációs vasutasok rendelkeznek a legtöbb információval. („Nagyapám mesélte, hogy akkor nagyobb volt a fegyelem, jobban megbecsülték a vasutas egyenruhát, jobb társadalmi helyzetük volt, még a mozdonyvezetők is fehér kesztyűben dolgoztak".)

A jelen vasutasairól kritikus és konkrét vélemények születtek. („Tanultak, de nem udvariasak", „buták, képzetlenek", „sok az alkoholista", „némelyik felelőtlen" „közömbösek" stb.) Ezzel szemben az általuk elképzelt ideális vasutasról homályos, konkrétumokat nélkülöző, csak érzelmileg megragadható kép él. *Vagy a mesebeli herceget öltöztetik vasutas egyenruhába,* („kedves, ápolt, illedelmes", „mosolygós" stb. *vagy megmaradnak az általánosságok szintjén.* („Szakmaszerető, tisztességgel végezi a munkáját, segítőkész" stb.) Kevés konkrétum hangzik el.

Szakmai és erkölcsi minták hiányában a fiatal vasutaspalántáknak vajon van-e, lehet-e egyáltalán jövőképük, bármiféle elképzelésük a „hogyan továbbról"? Nos közvéleménykutatásunk eredménnyel zárult. *A diákok többsége figyelemmel kíséri a vasúttal összefüggő ügyeket, s higgadt, nagy háttérinformációra támaszkodó véleményt tudnak formálni minden aktuális gazdasági, politikai kérdésről.* Tudják, hogy elsősorban több pénz, jobb fizetés kellene, így aztán több és jobb szakembert lehetne alkalmazni.

Korszerűbb technikát

A diákok a vasutasképzésben a szakmai oktatás színvonalának emelését igénylik. Több gyakorlatot, korszerűbb technikát, tanműhelyeket kérnek. A gondolatok sokszínűségét jelzi, hogy a gépesítéstől a vasúti kocsik tisztán tartásán át, az ünnepnapok rövidített munkaidejéig sok minden szóba került.

Úgy látszik tehát, hogy a következő évtized fiatal vasutasai aktívak, tervekben, ötletekben igen gazdagok. Ahogy valaki megfogalmazta, „vasutasnak lenni nagyon szép, csak hol van a mai magyar vasút a francia gyorsvasúttól, de még a GySEV-től is. Ötven év lemaradását nehéz pótolni..."

Szabó Pál Csaba

A Landler Járműjavítóban készült

Játszótermes gyermekkocsi

Az ötlet, a játszótermes gyermekkocsi elkészítése, a komfortkocsik sikere nyomán született. A kivitelezésében a legfőbb érdem a Landler Járműjavító Üzem fiataljai nevéhez fűződik. A kocsi tervezésére, illetve elkészítésére az üzem KISZ-bizottsága állított össze egy csoportot. A fiatalok munkáját pedig az üzem vezetői által megbízott technológus segítette. A tervek elkészítése, a kivitelezéshez szükséges engedélyek megszerzése után, a kocsiosztályon megkezdődött az erre a célra kiválasztott By típusú személykocsi átalakítása.

Miben különbözik ez az új, játszótermes kocsi a hagyományos kocsiktól?

Elsősorban abban, hogy az eredetileg kéttermes személykocsi egyik felét meghagyták utasternek, amelyben a gyermekkel utazó szülők részére biztosítottak kényelmes utazást. A másikat pedig úgy alakították ki, hogy a videofilmek megtekintése mellett a gyerekeknek legyen lehetőségük a játszadozásra.

A tervezőket és az alkotókat egyaránt dicséri, hogy figyelmük mindenre kiterjedt. Így például arra is gondoltak, hogy ha a gyerekek megunják a játékokat, legyen hová leülniük. Ezért a játékteremben, az ablakok alatt körbefutó, kényelmes üléseket alakítottak ki. A másik részben, ahol a videót helyezték el, csak a készülékkel szemben levő oldalon vannak ülések.

A két játszótermet függönnyel választották el egymástól.

A biztonság növelése érdekében a mellékhelyiségeket a kocsi utasterének végében alakították ki. Egyiket a felnőttek, a másikat a gyerekek használhatják. A két külön bejáratú mellékhelyiséget a perontól még egy tolóajtóval is elválasztották.

A belső tér kiképzése is újszerű. A hagyományos oldalburkolat helyett tölgyfautánzatú, fényezett farostlemezt szereltek fel. A felnőttek részére kialakított utastérben az üléseket barna, a játékteremét pedig drapp színű műbőrrel vonták be.

A Landler Járműjavító fiatal és idősebb szakmunkásai összesen mintegy 3500 óra társadalmi munkával járultak hozzá a játszótermes gyermekkocsi elkészítéséhez, amelyet bensőséges háziünnepség keretében, február 15-én adtak át rendeltetésének.

Egy épülő új világ jelképe

Válságban az Úttörővasút

Vesztesek a gyerekek — Megszűnt szolgáltatások — Erkölcs és üzlet — Pedagógusok nélkül

„... szembe kell nézni a valósággal, akár tetszik nekünk az, amit megfigyeltünk, akár nem."

(Kornai János)

Többen is figyelmeztettek: az Úttörővasútról vagy jót írjak, vagy semmit. Nem értettem. Azután megmagyarázták. Valahogy így hangzott:

Az úttörővasút *népi demokráciánk nagy vívmánya*, kritikai megközelítése tehát(?) megengedhetetlen. Ha az úttörővasutat bírálom, egyszersmind a rendszert is, tehát jobb, ha nem bolygatom a témát, mert elképzelhető, hogy a MÁV egyes, régi vágású vezetői az ellenzékiség bélyegét üthetik rám.

Meghökkentett az érvelés. Mert sanda, azt sugallja, hogy a tények előtt hunyjam be a szemem. Csináljam azt, amit elődeim évtizedekig. Mosolygós arcú fiúkról és lányokról írtak lelkendező cikkeket; a fényképeken a vidám pionírok tekintete bizakodóan a jövőbe néz... (Még regény is született az 50-es években az úttörővasútról; sematikus, rossz műalkotás, papírmasé figurákkal. Az egyik szereplője Rákosi pajtás, népünk jótevője, a gyermekek bálványa.)

Közben pedig — különösen az utóbbi évtizedben — észrevétlenül, de megállíthatatlanul pusztulásnak indult a nagy vívmány.

A pálya állapota katasztrofális. Több állomás bezárt. Az utasforgalom radikálisan csökkent a korábbiakhoz viszonyítva. (1971. augusztus 21-én — egyetlen napon! — több mint tízezer utas váltott jegyet.)

Nagy a létszámhiány. A legkritikusabb létszámcsökkenés a pályafenntartási szakszolgálatnál történt. Az ötvenes években 90-en voltak, ma mindössze hatan. Kevés az állomásfőnök is. Szolgáltatások nincsenek. Nem vásárolható képeslap, ismertető füzet. A reklám — vagy inkább: a marketingszemlélet és -tevékenység — itt csak hírből ismeretes. A büfék rendszerint zárva tartanak; az Utasellátó nem tartja üzletnek az úttörővasutat.

A hiányosságokat még sorolhatnám, de ennyiből is megállapítható, hogy az úttörővasút gazdája mintha megfeledkezett volna egykori kedvencéről, elfelejtette, hogy a kisvasút egy épülő új világ jelképe is, egy társadalom gondoskodni akarásának jelképe.

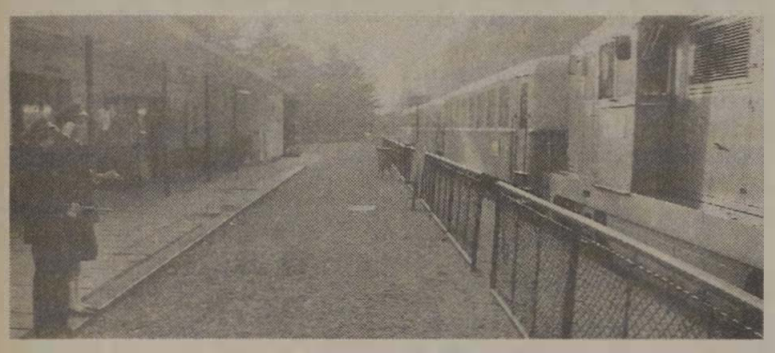
De voltaképpen ki a gazda?

Ha akarom könnyű, ha akarom nehéz a válasz. Ugyanis: például a vonattovábbítási feladatok ellátására Hűvösvölgy végállomáson vontatási kirendeltség működik, amely a ferencvárosi vontatási főnökséghez tartozik. A Ságvári-liget állomáson székelő pályamesteri szakasz az angyalföldi Pft. főnökséghez. Részfeladatokat végeznek még a MÁV Építési Géptelep, a MÁV Kertészet, a Bpest Déli és Keleti, a Villamos Fenntartási Főnökség, a Hídfenntartó Főnökség, —, hogy a „bizberesekről" most ne is szóljunk.

Summázva: az úttörővasút hihetetlen széttagoltságban dolgozik, ráadásul hasonlóan működnek a mozgalmi szervezetei is.

Főnökség természetesen van: a kisvasút szervezetileg a budapesti igazgatósághoz tartozik. Működését, anyagi és személyi feltételeit az igazgatóság szavatolja. (A szakszolgálati teendőkön kívül az úttörők étkeztetését, ruházkodását, táboroztatását is az igazgatóság finanszírozza.)

Az úttörővasút vezetője (üzemfőnök), *Sásdi Zoltán* nem mondja ki nyíltan, de szavaiból következtetem: az igazgatóság meglehetősen szűken méri a pénzt, évről évre kevesebb jut a kisvasútra.



— *Embereimet nem tudom tisztességesen megfizetni. Manapság az erkölcsi elismerésnek nincs rangja, s ez talán érthető, hiszen a boltba forinttal kell fizetni, a szorgalom, a helytállás nem váltható árucikkekre. A létszámhiány egyik oka bizonyos, hogy ez.*

— Valaha kiemelten kezelték a forgalom vasutasait nálunk, magasabb fizetést kaptak az átlagnál, az egyenruha sem jelentett gondot, mint manapság — folytatja. — Magyarán: a presztízsünk jóval magasabb volt. Ahogyan zuhant a „nagyvasúté", úgy a miénk is. Ennek magyarázata és elemzése nem az én feladatom, éppen elég nekem és munkatársaimnak a szakszolgálat ellátása.

És a gyerekek?

Rövid időn belül háromszor jártam a kisvasúton. Sok gyerekkel beszélgettünk. Úgy látszik nem volt szerencsénk, mert csupa olyan kispajtás nyilatkozott nekünk, akik határozottan kijelentették, hogy nem lesznek vasutasok.

Mürschberger Nikolett 8. osztályos tanuló elmondta például, hogy jól érzi magát a vasúton, tetszik a szolgálat, de inkább külkereskedő szeretne lenni. A felnőtt vezetőkről nem nyilatkozott.

Hasonlóan beszéltek még legalább tizenöten.

Az üzemfőnök véleménye szerint kár lenne tapasztalataimat általánosítani, ő úgy vélekedik, hogy az úttörők többsége megszereti a vasutat, sokan választják élethivatásul.

Nem vitatkoztam, inkább az üzemviteli helyetteshez fordultam.

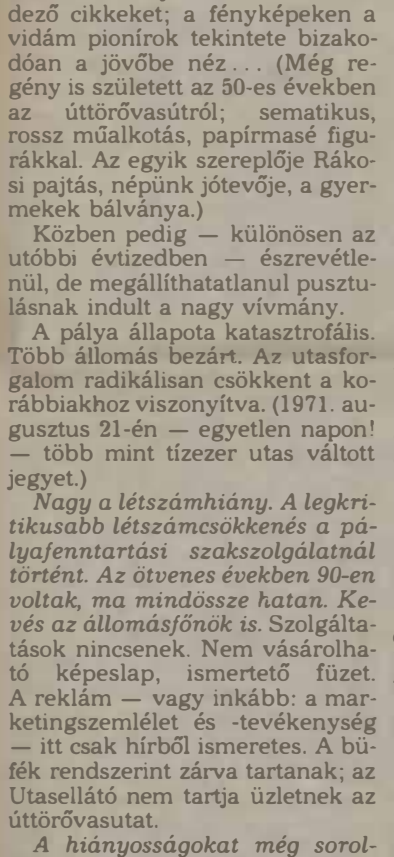
Hőnig Etelka percekig nem szólt, azután váratlanul elsírta magát. Igyekeztem megnyugtatni, de a továbbiakban nem forszíroztam a beszélgetést; nyilvánvalóvá vált számomra, hogy érdemi választ nem kaphatok.

Különösen az érdekelt, hogy dolgoznak-e náluk pedagógusok?

(Fontos kérdés, elvégre a szakma megszerettetése mellett a kisvasút már a kezdetektől fogva mozgalmi feladatokat is elvállalt. Egy régebben keletkezett megfogalmazás szavaival: *„Az úttörővasút része a magyar úttörőmozgalomnak. A vasút egésze — vonala, berendezései, környezete, eszközei —, az ott dolgozók munkája politikai rendszerünket, annak emberközpontú arculatát képviseli. Mintegy demonstrálja pártunk és kormányunk alapvető céljait.")*

Pedagógiai végzettségű munkatársa nincs a kisvasútnak (egy kivétellel: az úttörőzenekar karnagya zenetanár . . .).

Lehet, hogy durva a megfogalmazás, de arra a következtetésre jutottam, hogy a mozgalmi-nevelési munkában az úttörővasút vezetői teljesen járatlanok. Őket mindenekfelett a forgalom technikai megszervezése érdekli (nem kis feladat, hiszen a berendezések zöme múzeumba illik) a gyerekek erkölcsi nevelése, a mindennapi példamutatás, a bölcs, de szeretetteljes hang ritka és esetleges, legjobb esetben is csak másod-, harmadrendű szempont.

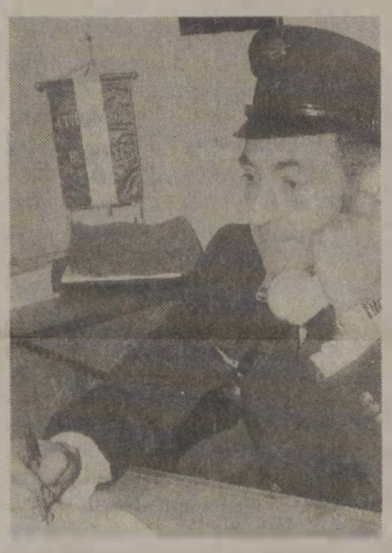


Ez a szolgáltatás megszűnt

Szimptomatikus jelenségnek tartom, hogy az úttörővasút sorsáért aggódók közül csak egyetlen fiatalemberre akadtam, aki a szomorú helyzet regisztrálásán túl megoldásokon, javaslatokon is törte a fejét, mi több, ezeket megírta, s elküldte az illetékeseknek. Egyelőre nem reagáltak a kissé szenvedélyes stílusban megírt dolgozatára.

Az ifjú mérnököt Szabadi Sándornak hívják.

— *Úttörővasutas pályafutásomat ötödikes koromban, 1974-ben kezdtem; 1977-től 1988 augusztusáig ifivezetőként dolgoztam, de közben két évig tényleges munkaviszonyban is álltam az úttörővasúttal. Jól ismerem tehát, és jövője mindennél jobban érdekel.* A Közlekedési és Távközlési győri műszaki főiskolán a szakdolgozatomat az úttörővasútról írtam. Jelest kaptam rá, opponenseim dicsérték. A kisvasút jelenlegi vezetői nem túlságosan lelkesedtek munkámért. Van igazságuk, ezt elismerem, néhány ponton a kelleténél erősebben fogott a ceruzám. De az bizonyos, hogy a dolgozatból bárki számára kiderül: szeretem a vasutat, *kritikám nem ellene, hanem érte íródott.* Az alapos helyzetelemzés után megfogalmaztam néhány javaslatot a további „zülés" megakadályozására, illetve az újabb felívelésre Néhány ezek közül:



Sásdi Zoltán üzemfőnök

„A működési feladatok összefogására célszerű lenne a vasutat közvetlenül a Vezérigazgatóság felügyelete alá helyezni. Pontosabban: a széttagoltságot mielőbb meg kell szüntetni. A végrehajtás minden fázisát közvetlenül lehetne így intézni. Sürgősen új működési szabályzatot kellene szerkeszteni, a jelenlegi elavult, 1967-ben adták ki.

A marketingtevékenységre nagyobb gondot kell fordítani. Meggyőződésem, hogy az úttörővasút üzletileg is nagy lehetőségeket jelent. *Természetesen a nevelőmunkát továbbra sem kell háttérbe szorítani; erkölcs és üzlet korántsem távolálló fogalmak. Az Utasellátó Vállalatnál mielőbb tárgyalásokat kell kezdeményezni, ugyanakkor gondolkodni érdemes arról is, hogy milyen módszerrel lehetne a pedagógiai munka színvonalát emelni.* Elméletileg egyszerű a dolog: tanári érzékű (és végzettségű), ráadásként a vasutas szakmát alaposan értő emberekre lenne szükség. Utópia? Lehetséges, de olykor nem árt, ha maximalista célokkal indulunk a megújulás feladataihoz . . ."

Szabadi Sándor mondta volna tovább, de bevallom: jómagam állítottam le szavainak bő forrását. Idealizmusát rokonszenvesnek tartom, de — kénytelen vagyok kimondani — az utópiákból elegem (elegünk) van. Itt és most kell cselekedni, mégpedig úgy, ahogy lehet. Ostoba és túlzó illúziókat kergettünk az úttörővasútról, s talán ezért is fájó a csalódás.

„Nézzünk szembe a valósággal" — e cikk elején mottóként ez olvasható a világhírű közgazdász megfogalmazásában. Okosabbat nem tudok pillanatnyilag.

Sárközi Gábor

(Tüttő Tibor felvételei)

Felsőgalla

Még nem kongatják a vészharangot

Aligha akad Magyarországon még egy olyan vasútállomás, amelynek infrastruktúrája szinte az utolsó síncsavarig a szénre épült. Ebben persze semmi meglepő nincs, ha tudjuk, hogy Tatabánya fél évszázadon át a hazai szénbányászat középpontja volt, föladóállomását annak idején ehhez kellett méretezni.

A beavatottak sejthették...

A hetvenes évek elejének csábos kőolajvarázsa ugyan negatívan hatott a tatabányai szénbányászatra, ezzel együtt Felsőgalla — akkor még Tatabánya-Felső — teherforgalmára, ám a kerül, amibe kerül alapon meghirdetett eocénprogram az évtized végére ismét csúcsteljesítményekre kényszerítette az itteni vasutasokat. *A napi föladás meghaladta a nyolcezer tonnát, némelykor csak nagy erőfeszítések árán sikerült biztosítani a bánya által kért kocsimennyiséget. Azt talán csak a beavatottak sejthették, hogy az elkövetkező évek magukkal hozzák a tatabányai szénbányászat végnapjait is.*

A nyolcvanas évek elejére sorra kimerültek a város területén működő aknák, a helyi szénbányászatot a megyehatáron kívül fekvő Nagyegyháza, Csordakút és Mány jelentette. Azóta Csordakút befejezte a termelését. Nagyegyháza és Mány jövőjének egyelőre az 1989-es év vége szab szűk határokat.

A bányák bezárását a vasút is megérezte. A napi szénföladás előbb négyezer, majd három-, háromezerötszáz tonna körüli értékekre esett vissza.

— Mi lesz Felsőgalla vasútállomással, hiszen az említett bányák sorsa nagyon is végesnek tűnik és a vértessomlói külfejtés szene sem tarthat örökké? — kérdezem *Virágh Károly* állomásfőnöktől.

Megélnek a szénből

— *Mi azért még nem kongatjuk a vészharangot. Az igaz, hogy Nagyegyházán és Mányon belátható időn belül megszűnik a termelés, de a vértessomlói külfejtésről egyelőre nem érkeztek ilyen hírek.* És ami a jövőben a föladásban kiesik, az jelentkezik a leadásban. A hőerőmű részére vasúton jön a szén. A brikettgyár naponta kétezerszáz tonna körüli brikettet állít elő, a tavalyi tervük 660 ezer tonna volt, és ők ezt teljesítették is. Decemberben például 56 ezer tonna javítószén érkezett a részükre. *Tehát durván hatezer tonna szén megfordul Felsőgallán huszonnégy óra alatt. A leadással egyébként lényegesen több dolgunk van és lesz, mint a föladással.* Egy üresen érkező „K"-szerelvényt esetenként egy az egyben át tudtuk adni a bányának, most majd válogatni kell, mert a lengyelektől és a csehektől sok Haldex-szén érkezik idegen kocsikban.

Mindez leköti majd az állomás kapacitását, tehát arról, hogy még valahonnan pluszforgalmat átvállaljunk, nem lehet szó. Mi megélünk a szénből továbbra is, pedig a cementgyárnak csomagolásra küldött 50-100 kocsijáról még nem is beszéltem.

— A sajtóban megjelent híradás szerint Nagyegyháza az év végére 1800 embert tud majd „nélkülözni". Ott munkaerő-felesleg, a vasúton munkaerőhiány. Mint legközelebbi állomás, próbálnak-e ebből maguknak profitot kovácsolni?

— *Meg kell jegyeznem, hogy információim szerint az 1800-ból csak 400-at érint a dolog közelebbről. A többieket nyugdíjazzák, áthelyezik. Úgy tudom, hogy néhány nap múlva Komárom és Kelenföld üzemfőnökség vezetői a munkaerő-átcsoportosítás ügyében megkeresik a bányákat.* Nálunk január közepéig egyetlen újfölvételes sem jelentkezett. Talán majd az év vége felé.

Kizárják az állomást?

— Felsőgallát még egy változás érinti rövid időn belül. Az új pályarész elkészültével a tervek teljesen kikapcsolják a személyforgalomból. Ennyire elfogytak az utasok?

— Az állomás körzetében mintegy tízezer ember él, üzemek működnek, tőlünk száz méterre áll a bányaipari technikum. *A lakosságot, a dolgozókat, tanulókat, tanárokat rendkívül kedvezőtlenül érintené az állomás kizárása.* Ez esetben Alsógalláig kellene utazniok, külön buszbérletet vásárolniok, az időről nem is beszélve.

De mi sem örülnénk a dolognak. Vasutasaink nagy része vidéki, a bejárás, a váltás állandó gondjaink közé fog tartozni. Az a véleményünk, hogy legalább a munkásvonatokat be kell hozni Felsőgallára. A körülmények adottak lesznek, a fővonalba kétoldali becsatlakozást alakítanak ki, fűthető váltókkal.

Thorday Zoltán

„Egyedül maradtam"

Senki sem kérdezi tőle, hogyan éli napjait

Régen készülök, hogy megírjam Önöknek mindazt, ami a szívemet nyomja. Több mint egy évtizede vonultam nyugdíjba, korábban a Déli, illetve a Keleti pályaudvaron dolgoztam pénztárosként. A szakszervezetnek 1945 óta vagyok tagja, aktív vasutas koromban számtalan társadalmi tisztséget vállaltam. Voltam úgynevezett nőfelelős, kultúrfelelős, oktatási ügyekben tevékenykedtem stb. A lényeg az, hogy a nap 24 órájából 16-18 órát a munkahelyemnek szenteltem, mert nagyon szerettem a vasutat, szívesen dolgoztam azért, hogy a vasutasok napi gondjait enyhítsem.

Nyugdíjba vonulásom alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntettek ki. Örültem ennek, de arra nem gondoltam, hogy nyugdíjas éveimben egyedül maradok. Nem kapok egy érdeklődő jó szót, senki sem kérdezi meg tőlem: *hogyan élek, milyen az egészségem, mire lenne szükségem? Fájó szívvel írom ezt, mert úgy érzem, nem lehet mindent a rossz gazdasági helyzetre hárítani.* Az együttérzés, néhány soros üdvözlő levél, netán egy-egy meghívás a nyugdíjas csoport rendezvényeire, szerintem nem pénzkérdés!

Elnézésüket kérem, hogy panaszommal zavartam a szerkesztőket, de úgy érzem, mások is érezhetnek így.

Kovács Jánosné
ny. ellenőr
Budapest, Fő u. 6. I/4.

A rózsaszín szmoking

Nagy 89. Pál nyugalmazott kocsirendező — tizennyolc esztendeje illeti meg ez a cím a magányosan élő férfiút — évekig csak a MÁV-tól annak idején kapott posztókabátban, szövetnadrágban járt, s lábát télennyáron Ferkó-olajtól fényes bakancsba dugta. Fejére ellenzős sapkát húzott, így kerékpározott napszámba a szőlőbe, vagy a használt ruhát árusító szegényasszonyokhoz a piacra, de többnyire ebben az öltözékben költötte el ebédjét és vacsoráját is. Gúnyáján olykor azért változtatott is, nyáron például elhagyta a posztókabátot és az ellenzős sapkát, s hetente cserélt inget.

Most, nevének évében elhatározta, ez a megjelenés örökké a múlté marad, úgy öltözik majd, mint a jó hírű vállalkozó, melyről nemrég látott egy újságképet. Boss-öltönyt vesz majd, Cardin-inget, Salamander cipőt — azt írta az újság, ezek világmárkák —, s elutazik régen látott fiához, visz az unokáknak egy kis vásárfiát. Nem a madzagfülű, vedlett táskában persze, hanem az új ruhájával harmonizáló Delsey bőröndben.

Megborotválkozott s gondolta, még egyszer és utoljára fölveszi fényes-zsírosra kopott vasutasöltönyét — hiába no, most tél van és hideg —, bakancsát bekeni Ferkó-olajjal s amúgy gyalogosan bebiceg a város főterére. Be is ért, ám az üzlet kirakatát nézegetve eszébe jutott, otthon felejtette pénzét. Sebaj, gondolta, majd visszamegyek a bankóért, csak előbb fölpróbálok néhány csinos modellt. Így írta az újság, jogom van hozzá. Emberi jogom.

— *Mit akar a bácsi?* — fintorgott az egyik eladócsitri, amikor a disznóólszagú ember belépett az elegáns üzletbe. — *Keres valakit? A kocsma amott van, a tér sarkán . . .*

— *Nem valakit kislány, valamit* — heherészett kedélyesen Nagy 89. Pál és megpaskolta a kislány szebbik felét. — Tudja aranyos, a minap döbbentem rá, hogy az olyan ember, mint én, aki egy egész nemzedéket, a tizenegyben születettekét képviseli lakókörzetében, s aki két háborút, két forradalmat, két reformot és két vasúti balesetet átélt, és akire a boltban is odafigyelnek a tükörből, annak mindig úgy kell öltöznie, mint egy divatdiktátornak. He-he-he . . .

A kislány szeme akkorára kerekedett, mint az isteni Héráé lehetett az idők kezdetén.

— *De mégis . . . mire tetszik gondolni?* — hátrált az öregtől néhány lépést.

— Rózsaszín szmokingra, frakkra, esetleg Millian-, vagy Cardin-öltönyre — mondta határozottan az öreg —, de keressen Salamander, vagy Falsheim márkájú cipőt is és Bossinget. A lábam is, nyakam is negyvenes.

Az eladólány eltűnt, hátra vonta bámész kolléganőit.

— *Képzeljétek, van itt egy őrült öreg* — s elmondta, mit akar a vasutaspofa.

Meglátván a hölgykoszorút, odasiet a főnök, egy szigorú fiatalember.

— Micsoda dolog ez, kérem! — dohogott a lányokra. — Maguk itt trécselnek, a szerencsétlen vevő meg ott áll egyedül, kiszolgáltatva! Tessék kiszolgálni! Százszor elmondtam, aki ide bejön, mégha magyar is, legyen az koldus, avagy király, ki kell szolgálni!

Szmokinggal kezdték a próbát, az 50-es méretű úgy állt az öregen, mint Alain Delonon a gimnasztyorka — le is vetette hát gyorsan és vörös selyemből készült frakkot kért. Találtak egy megfelelőt, azután túlestek a cipőpróbán is. Alsóneműt nem kért Nagy 89. Pál, gondolta, megteszi a fekete klottgatya is, ha már eddig kiszolgálta . . . A bőrönddel azonban akadt egy kis probléma, mert vörös Delsey éppen nem volt az üzletben, sem raktáron, végül megegyeztek a vulkánfiberben.

— *Hazaszállítsuk majd, vagy berakjuk a kocsijába?* — kérdezte udvariasan a főnök a visszavedlett vasutastól, miközben átnyújtotta a blokkot. — *Lehet fizetni, uram!*

— *Köszönöm, hazamegyek gyalog is, hiszen otthon maradt a pénzem* — sietett ki az üzletből Nagy 89. Pál, s közben arra gondolt, hova is tette azt a két ötvenest a múlt héten?

Útközben erősen számolt, mint rendező korában. A frakk ennyi . . . az ing annyi . . . a cipő ennyi . . . a bőrönd — szóval, *negyvenezer forint elég is lesz majd.*

Elbicegett a Zöldhordó borozó előtt, aztán vissza, s be az ivóba. Leengedett egy hosszúlépést, megvitatta néhány hírmondó, országgyarapító cimborájával a töpörtyű, meg a csirkenyak árát s hazament. A roggyant kapuban már várta *Cseh Pista,* a nyugdíjfizetés napján általában megroggyant térdű pénzespostás.

— *No, Pali bácsi, örüljön, fölemelték a nyugdíját háromezerötszáz forintra!* — rikkantotta vidáman s lobogtatta a négy bankót.

— *Örülök hát, hogyne örülnék* — dörzsölte össze smirgli-bőrű kezeit Nagy 89. Pál és a koszlott kabát egyetlen, folytonossági hiány nélküli zsebében lévő maradék aprópénzt odaadta Cseh Pistának. Valami hathét forint jattot kapott a fiú, hiába, ma ünnep van.

Télen hamar sötétedik, Nagy 89. Pál fölkattintotta a villanyt s a törött borotválkozótükröt illegetve figyelte, mint okoz örömet számára a hozzánőtt posztókabát zsírtól fényes kézelője.

— *Negyvenezer forint és csak egy öltözet* — motyogta maga elé. Igaz, csupán egyesztendei nyugdíjam ára, de hát arra is ügyelnem kellene, ne lássanak ugyanabban a frakkban, cipőben, ingben a szőlőszomszédok, amikor képviselem a trágyaásókat. Két-három esztendőt meg úgysem érek már meg, hát inkább vissza sem megyek az üzletbe. Legalább ezután is tudok venni csirkenyakat, meg szalonnát. Remélem, azért nem haragszik meg rám a főnök úr?

Másnap Nagy 89. Pál elhatározta, nem olvas olyan újságot, amely megzavarja a szegény nyugdíjasfejeket . . .

Besze Imre

Székelyföldi szilánkok

A Balt-Orient express késve indul a Nyugatiból, ám a határon menetrend szerint gördülünk át. Útitársnőm oslói bölcsészhallgató, norvég útlevéllel utazik a Kolozsváron túli szülőföldjére. Természetesen ő is magyar. Öt éve települtek ki édesanyjával és két testvérével a skandináv országba, hivatalos engedéllyel, az oda másfél évvel azelőtt emigrált tanár édesapjukat követve.

— *Akkor még nem öltött ilyen méreteket a kivándorlás* — mondja. — *A családegyesítés is kevesebb tortúrával járt.*

Megrökönyödésemre a román határőr bevonja az útlevelét. Csak közvetlenül az indulás előtt kapja vissza, majdnem három óra múltán, ami másfél órai késést jelentett.

— *Már megszoktam* — magyarázza nyugodtan. — *A nyáron is ezt csinálták, de akkor még a vonatról is leszállítottak. Két katona őrzött a vágányok között. Pálinkát kunyeráltak, de ital nem volt nálam, csak cigaretta . . .*

Apu küldi szeretettel

Az egyik székelyföldi megyeszékhely utcáin gyerekhad nyüzsög, szánkóval, sível, korcsolyával, lécből eszkábált hokibotokkal felszerelkezve. Szállingózik a hó csendesen, békésen. Előttünk az úttesten heves jéghokimérkőzés zajlik. A kapu éppen veszélyben van, nagy a kavarodás, a ricsaj.

— *Góóól!* — harsan a kiáltás, majd ölelkeznek a srácok. Egy fekete hajú kócos kesereg már csak a jeges úttesten, törött lécét szorongatva. A mellőle feleegyenesedő társa békülékenyen nyújtja a kezét, segítene. *Jókora ütést kap a karjára a csonka hokibottal, csak úgy csattan. Akárcsak a fülemnek idegen szó is a vadóc szájából: bozgor!*

Csibi, a tízéves kis vasgyúró, aki első látásra ölelt-csókolt — otthonunkban alkalmi menedékre lelt szülei karácsonyi követeként kerestem fel a nagyanyjánál —, tépné magát ki a kezemből, szinte elránt. A kölyökcsapat ismét egymásba gabalyodik. A bolyból néhányan kiválnak, elöl a korcsolyás vadóc menekül. A többiek oldalt húzódnak, indulunk. Kísérőim arcán ide-oda rebbenő, értetlen pillantásomra Csaba válaszol végül, percek múlva.

— *Bozgor, vagyis hazátlan. Ezt mondják itt nekünk. Hazátlan — a székely, Székelyföldön . . .* — az egyébként éles hang most rekedten vibrál.

Zsukóci — szólok a szép székely asszonyhoz, Csibi gondviselőjéhez — *Zsuka drága, ha én most nem ihatok valamit, itt pusztulok el az utcán.*

Rám néz szánakozva, sötét szemében huncut fény bújkál.

— *Na jó, menjünk be. Csak nehogy csalódj megint! Azért, mert ez itt egy söröző, egyáltalán nem biztos, hogy . . .*

Majdnem igaza lett: — *Sör nincs!* — közli a pincér. Lehervadt ábrázatomat fürkészve, némi hatásszünettel odasúgja:

— *Taián, ha fogyasztanának is . . .*

Zsuka megsajnál. Mondván, hogy a délelőtti vásárlási kísérletek a főzőcskétől már elvették a kedvét, rendel három „ciorba de burta"-t.

— *Román nemzeti eledel* — mondja szárazon. De a szeme somolyog. Tudja, ha jól van elkészítve, ízleni fog a marhalábszárból, pacalból, zöldségfélékből főzött, sajátosan fűszerezett, tojássárgájával, tejföllel megfejelt, sűrű, savanyú leves.

Üldögélünk, nemzeti ízektől eltelt gyomorral, sört kortyolgatva. Nagykabátban. A fűtés itt az első osztályú étteremben is olyan, mint akármelyik bérkaszárnyabeli lakásban.

Csibi abbahagyja a fészkelődést. Szemben ül, nézi a bejáratot, orcája fényesül. Két férfi lép be. Egyikük — atlétatermetű, fekete sörényű, markáns arcú ember — tekintete felragyog, s asztalunkhoz, a megilletődött kölyökhöz siet, simogatja, öleli. Bennünket is köszönt, románul néhány szót vált Zsukával, majd tapintatosan távozik.

— *D. bácsi apának nagy barátja* — világosít fel Csibi. — *Mindig összeveszekedtek a focin, még bent a gyárban is . . . Hogy melyik csapat a jobb, a Dinamo vagy a Steaua . . .*

A zsebemben lapul még egy doboz márkás cigaretta, aranytartalék. A gyerek kezébe nyomom.

— *Add oda a bácsinak! Mondd: apa küldi szeretettel, Magyarországról.*

Y-ból nem lett zsarnok . . .

Székelyföldi bolyongásom során, szövevényes rokoni kapcsolat meg a véletlen hozta úgy: találkozhattam egy politikai potentáttal. Parázs vitára készültem, és érdekes-értékes információkban reménykedtem, titkon. Mint utóbb kiderült, vendéglátóm is hasonló várakozással fogadott.

Kíváncsiságomat csak növelte, amit Y.-tól — ugyan nem kötötte ki, ám szavaiból egyértelmű követelmény, hogy személyét a nyilvánosság előtt rejtsem — megtudtam. Szükségből gyerekfővel kezdett dolgozni abban a kombinátban, amelynek most politikai vezetője. *Munkásként, estin érettségizett, majd diplomát szerzett. Ideológiai képzettsége is magas szintű, mozgalmi tevékenysége pedig serdülő korától folyamatos és kiemelkedő.*

Hanem az is kiderült róla, hogy nem a szokványos kádertípus megtestesítője. Volt melóstársai azt beszélik róla, ha kiemelkedett is közülük, a közvetlensége, szerénysége a régi maradt. *Nem lett belőle zsarnok, sem harácsoló.* Legutóbb is megvédett az üzemben egy fiatalasszonyt, akinek a férje nem tért vissza Magyarországról a nagyobbik gyerekkel. Lement a csarnokba, és azt mondta az asszonykának.

— *Veled érzek. Ne kenődj el, ha bármi gondod van, tudod, hol találsz . . .*

Y.-ék városközponti lakása alig tágasabb az átlagosnál. A berendezése sem hivalkodó, bár választékos; az ízléses szekrénysor nyitott polcait a klasszikus irodalom remekei uralják, ám sorjáznak mellettük jelentős kortársi alkotások is szép számmal.

A kamasz fiuknak videója is van már. Bármikor bekapcsolhatja, működik. Ebben a lakótömbben mindig van áram. Mosakodáshoz sem kell a konyhai gázon melegíteni a vizet, és a távfűtésű lakás hőmérséklete sem hűl 20 °C alá, bármily zimankóval zúdul alá a közeli Kárpátokból a nemere. *A kocsi sem áll hónapszám a garázsban üres tankkal. Tej, vaj, tojás, olaj, liszt, cukor, krumpli, de még hús is kerül az asztalra.* A fölöslegből a rokonságnak is jut. Annál is inkább, mert Y. felesége szintén jó állásban van.

„Ne nézz oda, szekusok!"

Beszélgetünk, majd hosszas eszmecserék végén mellbevág a szava:

— *Félünk! Érted? Félünk . . .*

— *Te is félsz?* — szalad még ki a számon.

Nem szól. Bólint. A következő kérdés, hogy „ha te is, akkor a nép szinte teljesen védtelen gyermeke hogyne félne, menekülne . . .?", már bennem reked. Amit kimondott, meghatározó ebben az országban. Lényegi.

Jóval éjfél után, amint a Székelyföldre borult sötétben — a lakásokból sem szűrődik ki már ilyenkor világosság — a főtérre érünk, hirtelen erős, kettős fénycsóva vetül ránk. A gépkocsi komótosan közeledik, fényszórója folyamatosan bennünket pásztáz, a járdához is úgy áll, vagy ötven lépésnyire tőlünk. Kísérőm, R. összerezzen.

— *Karolj belém!* — suttogja izgatottan. — *Ne nézz oda, szekusok!* (politikai rendőrök) — préseli ki szinte zárt, remegő ajakkal.

A kocsiból két bőrkabátos férfi kászálódik elő ráérősen, és utunkat keresztezve az egyetlen kivilágított bejárati ajtajú, komor épület felé tart. Amikor előttük ellépdelünk, éppen azon lelkendezem „kapatos" nagyhangúan, hogy *„ilyen születésnapi vendéglátást, mint ez a mostani volt, hetente elviselnék . . ."*

A saroknál befordulva barátnőm úgy megiramodik, hogy alig győzöm hazáig utolérni.

Mármarosi Pál

A köz javára

Két esztendővel ezelőtt húsz szocialista brigád dolgozott a celldömölki üzemfőnökség területén. Az idei év elején már 40 kisközösség 446 tagja, a szolgálati hely dolgozóinak 47 százaléka tett brigádvállalást.

A brigádok 20 vasútállomáson dolgoztak: rendbe tették, csinosították munkahelyüket és az utasok által használt épületeket, területeket. Személy- és teherkocsikat tisztítottak, a forgalmi utazók közül pedig sokan vállaltak ingyenes szolgálatokat. Ráadásként szinte valamennyien lakóhelyükön is vállaltak társadalmi munkát. (A celldömölkiek kereken 4 ezer munkaórát!) Ide tartozik az is, hogy több mint százan összesen 34 liter vért adtak térítésmentesen.

A társadalmi munkákból szerzett bevételek többségét a helyi kórháznak ajánlották fel berendezések vásárlására, de kapott az Úttörővasút, jutott pénz az örményországi földrengések károsultjainak is.

Munkásököl

„Elegem van már a nyilatkozatokból, memorandumokból és kiáltványokból, amelyekkel a különböző alternatív csoportok naponta árasztják el a szerkesztőséget. Ha ez így megy tovább, lassan olyanok leszünk, mint a Magyar Közlöny, s képtelenség lesz olvasható lapot csinálni. Te is, ahelyett, hogy sokat sejtetően a beavatottat játszod, és arról morfondírozol itt nekem, hogy szerinted a munkások, a kétkeziek teljesen kiszorultak ebből az össznépi meccsből, inkább írnál. Nem egy hűségnyilatkozatot mellettük, hanem mondjuk egy dögös publicisztikát róluk, esetleg értük . . ."

Elgondolkodva szerkesztőm korholó szavain, igazat kellett adnom neki: suszter maradjon a kaptafánál, a tollnok inkább értelmezni próbálja a mindennapok történelmét, mintsem hogy Dantonnak képzelve magát dekrétumokat fogalmazzon.

Ezért aztán még mielőtt arra igyekeztem volna rávenni, hogy közölje le a *„Munkásszolidaritás 89"* konferencia szervezőinek felhívását a dolgozók és a hatalmat (szerintük) birtokló értelmiségiek kibékíthetetlen konfliktusáról, elmeséltem neki legutolsó arculcsapásom történetét.

A dolog ősszel esett meg, a Moszkva-téri gombavizsgáló melletti talponállóban. Barátommal tértünk be, átvizsgált és fogyasztásra ítélt gombával degeszre tömött kosarakkal, s nem kevés sikerélménnyel, hogy jó néhány, „zsákmányától" megfosztott családot is ki tudtunk bő termésünkből segíteni.

Sörünket kortyolgatva éppen arról meditáltunk. hogyan is van az, hogy a gombamód szaporodó frontok, szervezetek és szövetségek soraiban nagyítóval sem találni „klasszikus" értelemben vett munkásokat, amikor három, húsz-huszonöt év körüli fiatalember állt meg mellettünk, s megkérdezték, hogy ugyan már nem részesítenénk őket is rengeteg gombánk áldásából.

Barátom készséggel tett eleget a kérésnek, s a traccsparti immár újdonsült ismerőseinkkel kiegészülve folytatódott. Ámbátor, ha egészen pontos akarok lenni: *csak egyikük kapcsolódott a beszélgetésbe, meglepően okosan és érdeklődőn. A másik kettő konokul szigorú hallgatása csak utólag tűnt föl, akkor nem tulajdonítottam ennek különösebb jelentőséget.*

Azt sem vettem észre, amikor társam az illemhelyre távozva magamra hagyott velük. Ha jól emlékszem éppen a pluralizmus mibenlétét igyekeztem a szimpatikus fiúnak elmagyarázni, amikor hirtelen elsötétült előttem minden. A magasabb, göndörhajú ütése a halántékomat érte, a pultnak tántorodtam, amikor a tömzsibb, kigyúrt karú, barna bőrű szemből teljes erővel kétszer az arcomba vágott.

Valószínűleg a harmadik, a ránk kíváncsi srác közbeavatkozásának köszönhetem egyedül, hogy ennyivel megúsztam. S midőn visszatérő barátommal kérdőre vontuk őt, azt mondta:

„Tudjátok, ezek egyszerű, csóró gyerekek velem együtt. Segédmunkások vagyunk az Aszfaltútépítőnél, itt lakunk egy közeli munkásszálláson, de többnyire a téren lógunk. Őket az dühítette ennyire föl, hogy nem értették, amiről beszéltél . . ."

Hosszú percekig szólni sem tudtunk, a villamoshoz poroszkálva papírzsebkendőt szorítottam vérző arcomra. „Meglásd, ha így megy tovább, itt hamarosan újra akasztani fognak" — küszködött a tehetetlenség könnyeivel értelmiségi barátom, aki nálamnál többet megtapasztalt már, s nehéz lenne ráfogni, hogy a hatalmat birtoklók fajtájából való.

„Nem várhatjuk senkitől, hogy képviseljen bennünket a hatalommal szemben, nekünk magunknak kell megtennünk azt" — olvasom a „Munkásszolidaritás" röplapjában. De szinte szóról szóra ezt mondja a Magyar Nemzet ózdi riportjában is az egyik meginterjúvolt öntőmunkás is.

Az én arculcsapatásomnak persze aligha van közvetlenül köze az előbbiekhez, s kizárólag azért meséltem el a szerkesztőnek, mert ő ahogy mondja, már torkig van a sok pátosszal teli, semmitmondó blablával. Valami konkrétat akar. Tényeket, melyeket a személyes gyötrelmek tesznek hitelessé. Sztorit. Például a mozgalmi dalban oly szépen megénekelt munkásökölről, a vasökölről, ami, mint megtanultuk, mindig oda sújt ahova köll. Hogy most éppen egy értelmiségi arcot talált meg? Aligha (csak) az ököl gazdája tehet róla.

Tódor János

Májusban találkoznak

Halálesetek, betegségek miatt a vasutas-nyugdíjasok egyes csoportjainál súlyos gondok keletkeztek. A gödöllői csoporthoz tartozó nyugdíjasok már-már vezetők, ügyintézők nélkül maradtak. Az egykor 600 tagot számláló közösség ma már alig százra csökkent, életkoruk pedig többnyire 60-on felül van, de akadnak nyolcvan éven felüliek is.

Gondjaik természetesen hasonlóak a más területek nyugdíjasaival: a megélhetés, a gyógyszer ára stb., az életszínvonal romlása.

A gödöllőiek legközelebb májusban találkoznak, hogy megbeszéljék az elmúlt hónapok eseményeit, az áremeléseket, a politikai változásokat. Ügyintézőjük *Buzás Mihály,* ideiglenesen és önként intézi a tagok ügyes-bajos dolgait. Minden pénteken délelőtt tart fogadónapot, intézi a tagkönyvek cseréjét, és felvilágosítást ad különböző kérdésekben. Elmondta, hogy sokan azzal a hírrel érkeznek, hogy tudomásuk szerint felemelik a tagdíjakat. Erről szó sincs, az adatokat (a személyi számot és a törzsszámot) azért kérik, mert az új könyvek kiadásánál szükség van ezekre.

A májusi taggyűlésen kívánják rendezni a vezetőségválasztást, s ha ez nem sikerülne, az alapszervezet teljes létszámával kapcsolódna egy vonal menti állomás szervezetéhez. Ez azonban még nem biztos.

Igazság és Szabadság

(Aforizmák, idézetek)

Minél több szabadságban van részünk, annál inkább nő a szabadság iránti vágyunk . . .

(Voltaire)

A szertelen önkényuralomban a történetírók meghamisítják az igazságot, mert nincs meg a kellő szabadságuk ahhoz, hogy megmondják.

(Montesquieu)

Veszedelmes, ha igazunk van olyan dolgokban, amelyekben tekintélyes embereknek nincs igazuk.

(Voltaire)

Mielőtt megtámadunk valamely visszaélést, tudnunk kell, vajon alapjait is szétrombolhatjuk-e.

(Vauvenargues)

Jogunk van mindazzal szembenézni, amit elkerülni úgysem tudhatunk.

(Illyés Gyula)

Az embert két módon lehet megszabadítani a kételytől: vagy felvilágosítani minden kétes kérdésben, vagy elfojtani kíváncsiságát. Ám egyetlen embert sem lehet tökéletesen felvilágosítani minden kérdésben, míg minden ember kíváncsiságát tökéletesen el lehet fojtani.

(De Bonald)

Mindig szükség van nemcsak olyan emberekre, akik új igazságokat fedeznek fel, vagy régen igazságoknak hitt dolgokról kimutatják, hogy már nem igazak, de olyanokra is, akik újfajta tevékenységekbe kezdenek, példát mutatnak a legfelvilágosultabb viselkedésre, a jobb ízlésre, az emberi élet iránti kifinomultabb érzékre.

(J. Stuart Mill)

Aki vágyik, de nem cselekszik, pestist idéz.

(Blake)

Vannak olyan politikai gaztettek, amelyeket a népek fejlett civilizáltsága következtében nem lehet többé büntetlenül elkövetni. Ne higgyük, hogy eredménytelen marad, ha a népek ma azt mondják kormányuknak: Ez a bűn, ez a szerencsétlenség a ti hibátok műve! Ezek a szemrehányások magának a hatalomnak az alapjait rendítik meg; a népek tisztelete híján a hatalom veszedelemben forog.

(Chateaubriand)

Szó szavat húz maga után; élő tanácskozásban fejlik ki, s tartatik fenn a szabadság szelleme; s.jaj a nemzetnek, mely írott parancsokat némán olvas, s vakon engedelmeskedik!

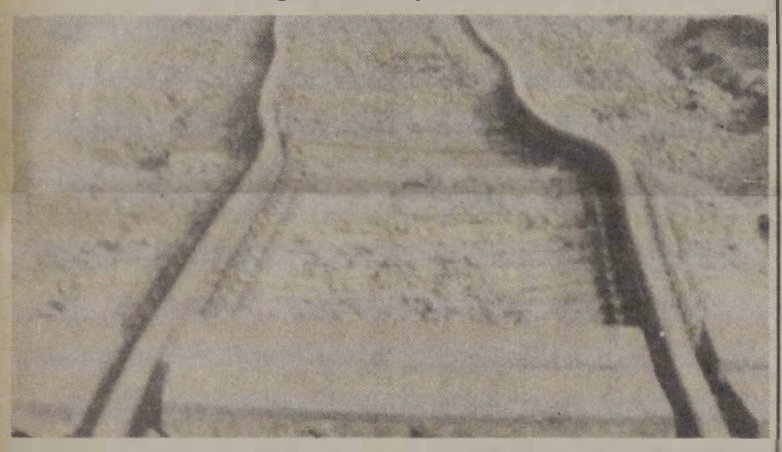
(Kölcsey)

A zűrzavar tesz rabszolgává minket. A ma zűrzavara eltékozolhatja a holnap szabadságát.

(Amiel)

POKOLI VASÚT

(Forgatókönyvvázlat)



Első helyszín: Alsópósnyálasd felső vasútállomás, hajnali 3 óra.

A meredek pályarész felől zihálva kapaszkodik fölfelé a tehervonat. A forgalmi iroda előtt megáll. A vonatkísérők a mozdonyvezetővel együtt leszállnak, az irodában a szolgálattevővel közösen megisznak egy-egy pohár denaturált szeszt. Utána elmennek tolatni.

Második helyszín: a nyílt vonal, valahol Alsópósnyálasd felső és Felsőpósnyálasd alsó között. 3 óra 15 perc.

Nemcsak az éjszaka miatt sötét alakok a tegnap lefektetett és még be nem takart rézerű telefonkábelből igyekeznek kivágni úgy harminc-hegyven méteres darabot. *A MÉH-ben kilója 12 forint. Fél négyre készen vannak a művelettel, a többi a rendőrség dolga.*

Első helyszín, 3 óra 40 perc.

A segédraktárnok és a raktárnoksegéd húszliteres marmonkannákkal lopakodik a negyediken álló benzines tartálykocsi felé. Egyikük szájában égő cigaretta lóg. Megnyitják a csapot, alátartják az egyik kannát. Zuhogva locsog a benzin, a kannanyílás szűk, sok üzemanyag a földre folyik. A segédraktárnok észreveszi a raktárnoksegéd szájában parázsló staubot, figyelmezteti őt, hogy égő cigarettával azért nem illik benzint lopni. Amaz helyeslően bólint, a cigarettát a földre dobja és el akarja taposni. Mozdulatát meghaladják az események, fáklyaként lángol a tartály. Ekkor ér oda a tolatócsapat által elgurított három rakott, a tartálykocsit kilökik a nagy esésű nyílt pálya felé.

A szolgálattevő kirohan a nagy fényességre, egy pillanat alatt felméri a helyzetet, visszaszalad az irodába, lázasan csörgeti a telefont. *Hívná Felsőpósnyálasd alsót, ahonnan e percben indul fölfelé a személyvonat. A telefon azonban süket.* A forgalmista magába roskad. Itt az évszázad vasúti balesete, harmincezer liter égő benzin gurul szembe a száz kilométeres sebességgel közeledő személyvonattal . . .

Harmadik helyszín: Felsőpósnyálasd alsó vasútállomás, *3 óra 45 perc.*

A recsegő megafon most közli, hogy az Alsópósnyálasd felső felé közlekedő személyvonat másfél órát késik. Felzúg a tömeg. Van, aki létfontosságú tárgyalásra igyekszik, húszmilliós üzlet bukik, ha nem ér oda időben. „Ez katasztrófa! Ez katasztrófa!" — hajtogatja. Mások is háborognak. „Ez mindennap így megy. Pokoli egy vasút!"

(Itt tulajdonképpen be is fejezhetnénk a filmet, hiszen kétszer is szerepelt benne a „katasztrófa" és a címben ígérteknek is eleget tettünk. Ami tehát ezután következik, az már csak felemelt helyárért tekinthető meg.)

Első helyszín, 3 óra 50 perc.

A váltókezelő rohan be a forgalmi irodába, persze mit sem tud a személy késéséről.

— *Főnök!* — liheg. — *Megmentettem a személyvonatot. A nyíltvonali váltót az utolsó pillanatban átállítottam a lőszergyári iparvágányra.*

Odakint felragyog az égbolt, a lángnyelvek a csillagokat nyaldossák. A levegőben épülettörmelékek röpködnek, lassan elfekszik egy óriási kémény.

A hangszórókból *Wagner* zenéje harsog, a vászonra kimerevül a felirat:

VÉGE

Thorday Zoltán

Gazdag program a művelődési házban

Egyetlen kérdéssel kopogtattunk be a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház igazgatójához, *Szabóné Nagy Júliához.*

— Milyen programokat kínál a nagy múltú művelődési központ?

— Kezdjük a gyerekekkel. Zeneóvoda, gyermektorna-tanfolyam, pótvizsga-előkészítő, pályaválasztási tanácsadó . . . A nagyobbak karatézhatnak, és természetesen nyitva áll a könyvtárunk is. Közel húszezer kötet várja olvasóinkat. Több éve sikeresen működik a nyugdíjas vasutasok alapította veteránklub, a múlt év tavaszán pedig megalakult a nyugdíjas újítók baráti köre. A gazdasági vezetők klubja is nemrégiben szerveződött.

Mindezek mellett februárban ingyenes adózási tanácsadást is szerveztek kizárólag vasutasok számára. A megyei tanács szakembere az általános tudnivalókon kívül személyre szóló útbaigazítást is adott, nem egy esetben segített az adóív kitöltésében.

A kismamák számára gyermekruha szabó-varró tanfolyamot szerveztek, a tanulás ideje alatt pedig gondoskodtak a két éven felüli gyerekek felügyeletéről.

Tavaly a vontatási főnökség vasutasainak beszédtechnikai tanfolyamot indítottak. A sikeres akció nyomán az idén hamarosan újabb tanfolyamot szerveznek az utastájékoztatásban dolgozók részére.

— Bár a kérdéséhez nem tartozik, mégis elmondom: a környék vasutasai ragaszkodnak a „házhoz". Sok ezer (!) vasutas havonta 5-5 forintot áldoz a fúvószenekar fenntartására. Ez tavaly összességében közel negyedmillióra szaporodott. A társadalmi munkákból származó pénzből 95 ezer forint került hozzánk. Jelentős támogatások ezek, de önmagukban mégsem jelentenek sokat. *Az „igazi" támogatás a szakszervezeti központtól érkezik:* sok százezer forintot kapnak évente. Ez az alapja annak, hogy a rendkívül nehéz gazdasági viszonyok közepette tartalmas programokat kínálhatunk a miskolci vasutasoknak.

Cs. B.

Szavalóversenyek

Február közepén tartották a vasi megyeszékhelyen a József Attila nevével fémjelzett vasutas versmondók középdöntőjét. A szombathelyi igazgatóság öt szolgálati helyéről érkeztek szavalók.

Első helyen *Horváth Béla,* biztosítóberendezés-műszerész produkcióját értékelték, második *Horváth Ferencné* lett (anyaggazdálkodó a zalaegerszegi pft-nél), a harmadik helyet *Bartha István,* mérnök, a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési főnökség vasutasa szerezte meg.

A nyugat-dunántúli vasutasokat ők képviselik majd az április 8-án és 9-én, Siófokon tartandó országos döntőn.

*

Második alkalommal rendezték Záhonyban is az országos vasutas szavalóverseny üzemi döntőjét. A szervezést a területi művelődési bizottság aktivistái vállalták.

Mint ahogyan azt a versenykiírás lehetővé tette, a vetélkedőn az átrakókörzet dolgozóin kívül a nyugdíjas korosztály és a vasutas szakmát tanuló fiatalok képviselői is részt vettek. A versenyzőknek egy-egy kötelező (József Attila valamelyik költeménye) és szabadon választott vers előadásával kellett felkészültségüket bizonyítani.

A magas színvonalú versengésben *Vincze Ildikó* lett az első *Kiss Anita* (mindketten a záhonyi közlekedési szakközépiskola tanulói) és *Barabás Zoltán* (pályafenntartási főnökség) előtt. Ők hárman képviselik majd az üzem színeit az áprilisi országos döntőben. A közönségdíjat *Vincze Ildikó* vehette át.

Irodalmi műsor

Visszatérő vendége a záhonyi közönségnek *Závory Andrea* színművésznő. Az elmúlt évben például *Zelk Zoltán, Weöres Sándor, Nemes Nagy Ágnes* és mások megzenésített verseivel aratott nagy sikert a több száz helyi kisiskolás körében, legutóbb pedig két előadáson is találkozhatott vele a közönség.

Előbb az óvodáskorú gyerekek lehettek részesei a vidám és önfeledt játékoknak, este pedig a világirodalom legszebb szerelmes verseiből összeállított *Szerető, szerető kell ma nekem* című összeállításon szórakozhattak az irodalomkedvelők.

A zeneszerzésben és gitárjátékban is otthonos művésznő néhány éve afféle vándorszínészként járja az országot, egyszerre öt-hatféle zenés irodalmi összeállítással. A közönség többnyire a rendhagyó irodalomórákon és a különféle klubokban találkozhat igényes műsoraival.

Magas a kút, kicsi a lány . . . (Besze Imre felvétele)

Bartis Ferenc

Erdélyi panasz

Bulldózerek fogják közre
falunkat s a sírjainkat,
kopjafáink s vártornyaink
sikoltozva törnek, ingnak.

Bőség dúl a tájainkon,
templomunkban egér sincsen,
úgy is legyalulják azt is . . .
Mit szól hozzá a jó Isten?

Nem az éhség, nem a nyomor
gyötör, de a megalázás:
anyanyelvünk vérzik s mégis
azt mondják, hogy ez az áldás!

„Hazátlan"-nak becézgetnek,
„kuss" és „hallgass" minden válasz,
ami komor kérdésünkre
elkerül vagy szembetámad . . .

Székely ember soha eddig
nem panaszolt senkinek sem!
Kiirtanak. S lesz-e, aki
megsirasson s eltemessen?

Siránkozás ide s tova . . .
Megmaradunk ősemléknek!
Emberi sors, az kell nekünk
s nem az, amit megígérnek!

Büki Attila

Ne nézzen vissza

Asszonyom
nekünk nem kedveznek
a gyorsított játékok
s a játékmesterek hüek
rögződött szabályaikhoz
kérem ne igérgessen
vigyázza lépteit

elhiszem
hogy óráját átállították
és sosem volt teljes a boldogsága
de van-e — kivülem más —
aki óvatosságra inti

Asszonyom
zúzzák a monogámiát
ne nézzen vissza
helyben lépdelünk

Ádám Tamás

Hazatérés

Néha még falumba tévedek
az új harangozó
nyakamba zúditja
esti harangjainak szavát
és elsodor az ősz
a temetőbe ahol a csontok
ismerősen vacognak
a fákon az évszámokat
már rég lemosták
lucskos esték
ujjaim a krizantém csokorra
fagynak
gyertyák égnek
világít a lelkiismeret
lábaim gyökeret eresztenek újra
mint az alkonyban ellobbanó fák
megemeli hegyes kalapját
a templomtorony
bár én nem köszönök el

Sportrepülők számvetése

Jobban igazodni a körülményekhez

Bár az előző évekhez képest több tekintetben is sikeresebb esztendőt zárt az MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub, az évzáró közgyűlés résztvevőinek többségén bizonyos aggodalom látszott. Ugyanis a hat szakosztály zavartalan működéséhez szükséges anyagi feltételek biztosítása a tagságtól, már tavaly is a korábbinál nagyobb erőfeszítéseket, a vezetéstől pedig a bonyolultabb körülményekhez jobban igazodó, hatékonyabb gazdasági tevékenységet követelt.

Emellett a Magyar Honvédelmi Szövetség demokratizálását célzó új választási rendszer, az egyszemélyi vezetést és felelősséget felváltó kollektív irányításra történő áttérés, valamint a klubot egy évtizeden át „kormányzó" *Barcs László* lemondása a titkári funkcióról — szintén növelte az előzetes várakozást.

A közgyűlésen ezúttal is részt vett Rödönyi Károly nyugalmazott közlekedési miniszter, a klub tiszteletbeli elnöke, s jelen volt Tóth László, a MÁV műszaki vezérigazgató-helyettese, dr. Halász György, a vasutas-szakszervezet titkára és Liszkai Gyula alezredes, az MHSZ repülőfőnök-helyettese is.

Szunyogh Károly, a klub ügyvezető elnökének megnyitója után a klubtitkári, majd a szakosztályvezetői értékelések következtek. Az eredmények közül érdemes megemlíteni, hogy a vitorlázórepülők 5. helyen végeztek az országban működő 23 klub mezőnyében, s közel nyolcezer (ez a szám új csúcs a klub hat évtizedes történetében) felszállásból háromezer-hatszáz órát töltöttek a levegőben. Eközben 166 távrepülést végeztek, s 36-an értek el magasabb vizsgafokot.

Közülük *Gazdag Miklós és Szilágyi János* (mindketten a MÁV-nál dolgoznak) megszerezte az aranykoszorús vitorlázórepülő teljesítményjelvényt. A különböző versenyeken szintén kitettek magukért a szakosztály tagjai. A legnagyobb siker: *Fehérvári Tamás* bronzérme a nemzeti bajnokságon. *Koltai Gabriella* a nők mezőnyében kivívott 3. helyezésével „berepült" a válogatott keretbe. Velük együtt hatan szereztek jogot az idei nemzeti bajnokságon való indulásra.

Az ejtőernyősök még ezt az átlagon felüli sikersorozatot is felülmúlták. Egy sor érmet nyertek a hazai és külföldi versenyeken, s jelenleg már öten tagjai a nemzeti válogatott keretnek. Közülük *Jávorszkyné Gáti Zita* a női (felnőtt), férje, *Jávorszky Sándor* a férfi ifjúsági kategóriában kapta meg az *Év ejtőernyős sportolója* címet.

A többi szakosztály már kevesebb kiugró sikerről számolhatott be, ám hangsúlyozták: amennyiben a klub gazdasági helyzete nem lesz rosszabb az előző évinél, az idén beérik a tavalyi „vetés". S ez vonatkozik a klub egyik legjelentősebb idei feladatára, a XVII. nemzetközi oldtimer találkozó (július 20—30.) megrendezésére, melyben a Csepel REK mellett alvállalkozóként vesznek részt a MÁV-os sportrepülők.

Az új klubtitkár *Zslebics Gyula*, a korábbi ügyvezető titkár lett.

Büki Péter

A kaposvári farsangi felvonulás minden évben ezreket vonzó látványosság, ahol hintóján megjelenik a karnevál hercege is. Képünkön az a pillanat látható, amikor a tanácsháza előtti téren felállított színpadon Csokonai, Dorottya című vígeposzából adnak elő egy részletet: Dorottya és a karnevál hercegének szópárbaját.

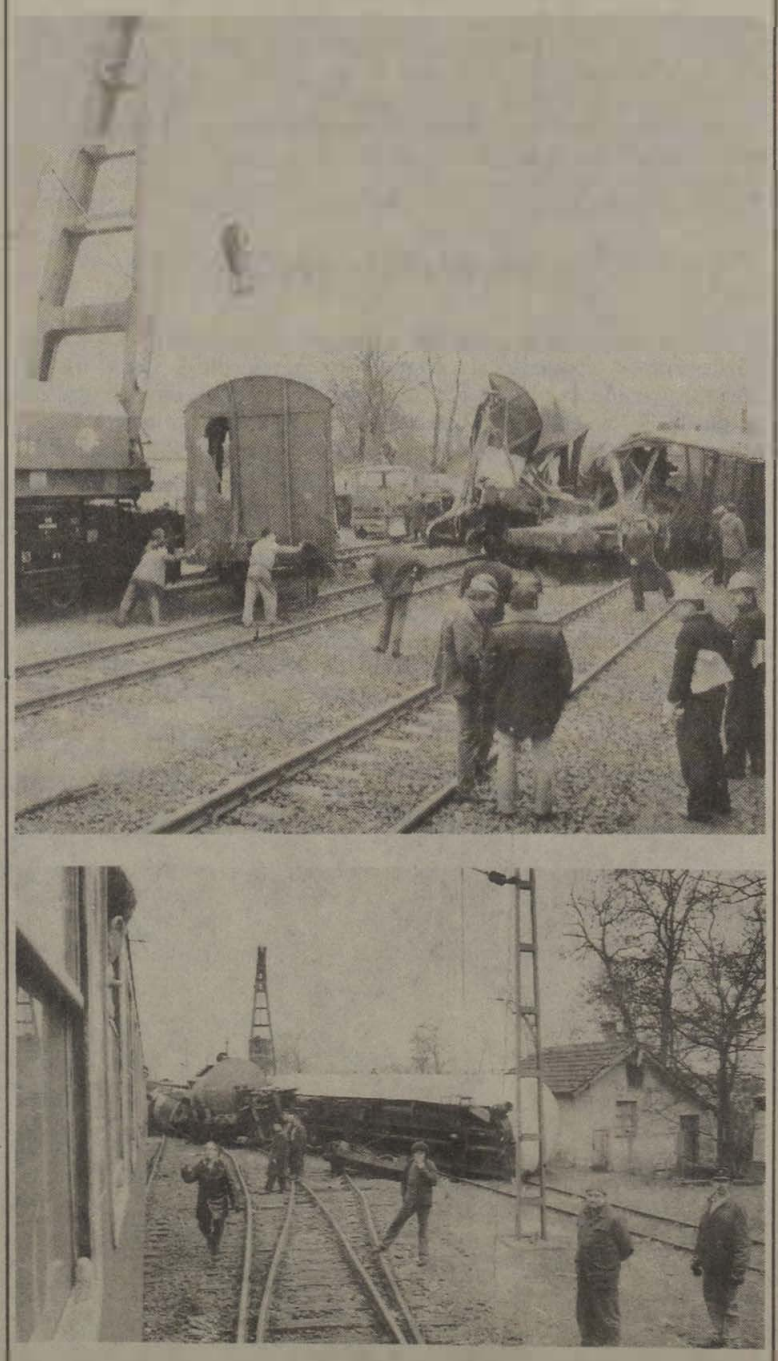
(MTI—Fotó)

Tanfolyam

A Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas-intézőbizottsága január végén Debrecenben a nyugdíjas bizalmiak részére továbbképző tanfolyamot rendezett. A tanfolyamon 50-en vettek részt az ország különböző nyugdíjas-alapszervezeteiből és nyugdíjas önálló csoportjaiból.

A tanfolyamon előadások hangzottak el a nyugdíjasokat érintő kérdésekről, illetve tájékoztatták a résztvevőket a nyugdíjas-intézőbizottság szerteágazó tevékenységéről. Az előadások után jutott idő különféle kulturális és szórakoztató programokra is.

Baleset Petőfiszálláson



Február 17-én, pénteken hajnalban (3 óra 12 perckor) Petőfiszállás állomáson baleset történt: tehervonat ütközött tehervonattal. A Budapest felől érkező mozdony vezetője (aki már 20 éves gyakorlattal rendelkezik . . .) az úgynevezett éberségjelzésre figyelt fel —, de már későn. Szerelvényét nem tudta megállítani, és a foglalt vágányon álló tehervonatba futott. Helyzetfelismerésének köszönheti, hogy nem szenvedett súlyos balesetet, a mentők végül könnyű sérüléssel szállították kórházba. Az anyagi kár jelentős: sok millió forint. A vizsgálat még tart.

(Fotó: Zelman)

HÍREK

— **Tanfolyamok.** Két mikroszámítógépes tanfolyamot indítanak márciusban a záhonyi üzemigazgatóságon. Az üzemben már számítástechnikai központ is működik. az újabb kurzusokon azonban főleg a területi üzemegységek gépkezelőit kívánják továbbképezni. A közel kéttucatnyi C64 és IBM PC típusú gépek kezelőit 40 órás alaptanfolyamokon. levelező jelleggel készítik fel a legfontosabb tudnivalókból.

— **Új felüljáró.** Január végén ideiglenesen átadták Kaposvárott a Petőfi teret az egyik városrésszel összekötő gyalogos-felüljárót, amely a MÁV, a megyei és városi tanács közös beruházásában készült 32 millió forintos költséggel. A végleges üzembe helyezést tavasszal tervezik a kaposvári Közúti Építőipari Vállalat szakemberei.

— **Véradók köszöntése.** A hatvani csomópont vöröskereszt-alapszervezeteinek vezetősége február 17-én véradó ünnepséget rendezett, amelyen kitüntették a rendszeres véradókat. A tízszeres véradók 500 forintot, a hússzorosak ezer, a harmincon felüliek 3 ezer forint jutalmat kaptak. A III. főpályamesteri szakasz vasutasai közül Balázs András és Somogyi János dolgozókat ötvenszeres véradóként köszöntötték.

— **Együttműködés.** Újabb, több évre szóló együttműködési megállapodást írt alá az oktatási és tudományos-kutatási kapcsolatok tervszerű és rendszeres fejlesztésére a Budapesti Műszaki Egyetem és a Magyar Államvasutak.

— **Az év embere.** A „nagyok" példája nyomán a dombóvári vontatási főnökség villanymozdony-javító részlegében megválasztották az év emberét. A negyventagú közösség titkosan szavazott, szempontok nem voltak, ki-ki arra voksolt, akit szakmailag és emberileg is a legkiválóbbnak tart. A legtöbb szavazatot Borbély István villanyszerelő kapta. A kitüntető cím mellé egy 3 ezer forintos ajándékutalványt is adott a szakszervezeti bizottság.

— **Új szervezet.** A vasutas KISZ-szervezetek egy csoportja a közelmúltban Vasutas Ifjúsági Szervezetet alakított. Az új szervezet önálló arculat kialakítására törekszik, tagjainak sajátos munkahelyi, közéleti gondjaira keresve választ. A szervezők kinyilvánították, hogy elfogadják a KISZ országos értekezletén meghirdetett politikai platformot.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Halálozás

Életének 73. évében elhunyt **dr. Novák Emil**, a MÁV Kórház nyugalmazott vezető főorvosa, címzetes főiskolai docens. A fül-, orr-, gége- és audiológiai szakorvos a betegek és a kórházi személyzet körében egyaránt népszerű ember volt. A megelőző és gyógyító munka mellett ugyanis számos társadalmi feladatot is ellátott. A kórház szakszervezeti bizottságának évtizedekig volt kultúr- és oktatási felelőse. A hatvanas években a kórházban ő szervezte meg a dolgozók kihelyezett általános és középiskoláját. Zeneértő és a zenét szerető ember lévén tagja volt a MÁV Weiner Leó kamarazenekarának és a kórház helyi zenekarának.

Dr. Novák Emil hamvasztás előtti búcsúztatója március 2-án volt a Farkasréti temető ravatalozójában.

Lakáscsere

Elcserélném rákospalotai 47 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, félemeleti MÁV-bérlakásomat, tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Lajta Brigitta, 1151 Bp., Vasutasház u. 1/3., vagy telefonon: 48-17 üzemi számon.

Elcserélném Budapest, Gyáli úti MÁV tulajdonú két és fél szobás komfortos, gázfűtéses, telefonos lakásomat, egyszobás (esetleg garzon) hasonló komfortosra Budapest területén, vasutassal. Tanácsi vagy más tulajdonú is érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Gálik Zoltán, 1097 Bp., Gyáli út 15.

Elcserélném centrumban lévő 50 négyzetméteres első emeleti korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz (kék busz vonalán lévő) 200 négyszögöles zárt kertemet, budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Örs vezér tere 15. I/7. 1148

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás komfortos, gázfűtéses, földszinti udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC második emeleti tanácsi lakásokat, egy szoba, két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásra (V., VI., VII. kerület előnyben.) Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438 városi telefonszámon, . hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

Elcserélném tatai 3 szobás, összkomfortos, MÁV-bérlakásomat, budapesti egy- vagy másfél szobás tanácsi lakásra. (Minden ajánlat érdekel.) Érdeklődni lehet: Budapest VII., Verseny u. 6. III/43. Lovas Ferenc. Levélben vagy személyesen Tata, MÁV-állomás, 60 őrház. Túlliusz Gábor.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű I. emeleti másfél szobás, összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, földszinti komfortos és 58 négyzetméteres 2 szobás komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesttől 40 km-ig, kertes, összkomfortos 2 szobás tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel, 39 négyzetméteres, 1 szoba étkezőkonyhás, összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig. Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A II/3.

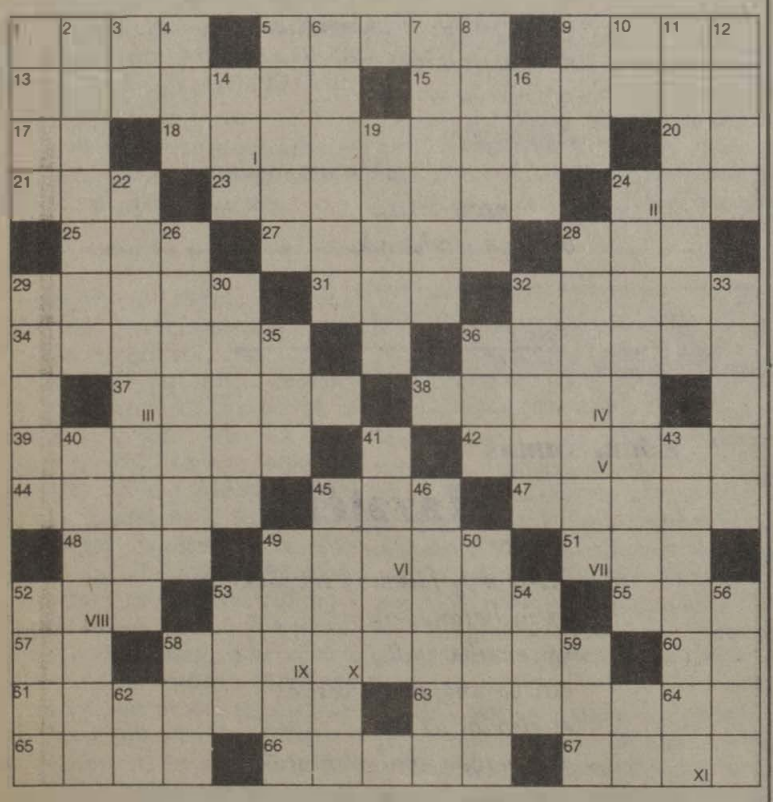
Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egy két szoba összkomfortos és egy 1+1/2 szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczy, Budapest XV., Lenin u. 11. II. lépcsőház II. emelet 7.

Elcserélném rákospalotai 2 szobás, összkomfortos vállalati bérlakásom nagyobbra. Érdeklődni lehet: a 34-71 üzemi telefonszámon.

Elcserélném fővárosi 2 szobás, komfortos, zöldövezeti 80 négyzetméteres MÁV-szolgálati, héthelyiséges felújított lakásomat, egy és félszobásra és egyszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra. (MÁV szolgálattevői munkakörűek előnyben') Érdeklődni lehet: Szamosfalvi, 1097 Budapest, Péceli u. 2. földszint 2. (Közel a MÁV Központi Szertár és a Ferencvárosi pu.) Telefon: 652-380

„A nap a zászlóját kitűzte"

Vízszintes: 1. Önkény jelzője is lehet. 5. Aratószerszám. 9. Úti. 13. Zsír, németül. 15. Nem vagy rá hatással. 17. Földet forgat. 18. Indián törzs Argentinában. 20. Ételízesítő. 21. Ilyen fesztivál is van. 23. Többletbevétel. 24. Görög felszabadító front nevének kezdőbetűi. 25. Larisztán iráni tartomány székhelye. 27. Kárt okozó. 28. A Tisza mellékfolyója. 29. Arab szultánság. 31. Ír . . .. írástudó. 32. Gyenge szellő. 34. Laza szövet. 36. . . elv, egy amerikai elnök által 1823-ban felállított tétel. 37. Afrikai állam. 38. Európa leghosszabb folyója. 39. Egy Borsod megyei községben. 42. A holttest. 44. Románia és Jugoszlávia osztozik rajta. 45. . . . ssa, francia szekrény. 47. Idegen női név. 48. A fizika erőegysége. 49. Keverve tilos. 51. Van, németül. 52. Női név. 53. A Kongó mellékfolyója. 55. Nem jó tojás. 57. Tetejére. 58. Dalszínház. 60. Kezdi a zokogást. 61. Termő és porzó egy növényen. 63. . . . eljárás, fényképészeti eljárás. 65. Jelenleg. 66. Perzseli. 67. Idegen női név.



Függőleges: 1. Rovarok tapogatószerve is lehet. 2. A tető faszerkezete. 3. Ruha páratlan betűi. 4. Fohász. 5. Fizetett tapsolók csapata. 6. Azt követően. 7. Francia gyarmati katonák. 8. Becézett női név. 9. Világtalan. 10. Latin és. 11. Argentin város a Paraná mellett. 12. Forma. 13. Menyasszony. 16. Idegen Tamás. 19. Szovjet politikus volt. 22. Dél-Amerika legdélibb része. 24. Elő-Ázsia legnagyobb folyója. 26. Szigorú böjt ideje a mohamedánoknál. 28. Kukorica. 30. . . . Alexandre (1842—1923), francia politikus. 32. Zoltán becézve. 33. Emberkeverék! 35. . . . plus ultra. 36. Kihalt futómadár. 40. Arató Kubában. 41. Nem élve. 43. Oszloptörzs elvékonyodása. 45. Telis-tele. 46. Vissza: csendes-óceáni sziget. 49. Egy európai nép tulajdona. 50. Kis arab ország lakója. 52. Medália. 53. Az egyik szülő. 54. A Tisza mellékvize. 56. Fékdarab. 58. Erdélyi folyó. 59. Szófaj. 62. Helységben van

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk sorrendben összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve (élt: 1884—1953). A keresztrejtvény címe a költemény egyik sora.

Beküldési határidő: március 24.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Szabó Lőrinc. (A vers címe: A kisvonat.)

Egy-egy könyvet nyert: Berecz Zoltán, 9400 Sopron, Templom u. 10/A, Tóth Gyula, 8300 Tapolca, Bajcsy-Zs. u. 46., Juhász Etelka, 2700 Cegléd II., Nyárfa u. 25., Pécsi Józsefné, 6423 Kelebia, Kossuth u. 88., Holdosi Károlyné, 8640 Fonyód, Hegyhát u. 5.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0553. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
4 8

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. MÁRCIUS 30.

Ülést tartott a központi vezetőség

Napirenden a MÁV idei terve

A vasút 15 millió utassal kevesebbre számít

Február 28-án, dr. Lugosi József elnökletével ülést tartott a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. A testület legfontosabb napirendje a MÁV tavalyi munkájának értékelése és a vállalat 1989. évi tervjavaslatának véleményezése volt. A tanácskozáson részt vett és kiegészítette az írásos előterjesztést Ambrus András, a MÁV Vezérigazgatóság helyettes vezetője.

A lényegi kérdéseket kiemelve: a vasút tavaly 223,7 millió utast szállított. Az átlagos utazási távolság 49,4 km-ről 50,9 km-re növekedett, és közel 12 százalékkal többen vették igénybe a gyorsvonatokat. A pozitívumok között említhető az is, hogy szaporodott a menetrend szerint közlekedő vonatok száma, különösen a belföldi expressz és gyorsvonatok közlekedtek pontosabban. Az átlagos utazási sebesség azonban csak 45,2 km óránként.

Tavaly a MÁV 111,3 millió tonna árut szállított, amely az előző évinek 97 százaléka. A vasút kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit.

A fontosabb beruházásokat értékelve említést érdemel, hogy sikerült teljesíteni 67 km vonal villamosítását, és a pályák korszerűsítését is majdnem 10 km-rel túlteljesítették.

A létszám tovább csökkent ugyan, de az intézkedések hatására augusztustól kezdve a kulcsfontosságú munkakörökben hónapról hónapra növekedett. Ennek ellenére kritikus helyzet alakult ki a budapesti rendező pályaudvarokon, ezért lengyel vendégmunkásokat is alkalmazni kellett. A bérszínvonal 4,8 százalékkal nőtt, ami közel 4 százalékkal elmaradt a népgazdasági átlagtól és több, mint 5 százalékkal az iparban realizált mértéktől.

Az idei vállalati terv — a tarifaemelés hatására — 14,7 millió utassal kevesebbre számít. Ennek ellenére a MÁV vezetői fontosnak tartják a szolgáltatások színvonalának emelését, a vonatok tisztaságát és pontos közlekedését. Az idén 3600 személykocsi tetejét újítják fel és festik át. Korszerűsítik a nyugati forgalomban közlekedő étkező- és hálókocsik belső berendezéseit is. A régi vagonokból 25-30-at alakítanak át első osztályúra

A testület a MÁV ez évi tervéről elsősorban abból a szempontból mondott véleményt, hogy az mennyiben teszi lehetővé szakszervezetünk bér-, foglalkoztatási és szociálpolitikai célkitűzéseinek megvalósítását.

Ambrus András szóbeli kiegészítőjében kifejtette, hogy a bérgazdálkodás tervezése 1989 ben — a korábbi évekhez viszonyítva — minőségileg más feltételek között történhet. Az 1988. évi szabályozásban érvényes alacsonyan rögzített átlagbér-növelési lehetőséghez képest előny, hogy a bértömegnövelés elvileg szabad, amennyiben a vállalat nyeresége biztosítja a vállalkozói nyereségadó mértékével számított bérfejlesztési adó megfizetését.

A MÁV hátrányos helyzetét a versenyszférához viszonyítva azonban nem szünteti meg a szabályozás, hiszen alacsony a tervezhető vállalati eredmény, ezért a tervben nem alapozható meg 5 százaléknál nagyobb bérfejlesztés.

A vasút vezetői elfogadják azt a törekvést, hogy a vasutasok 10 százalék körüli béremelést kapjanak — hangsúlyozta a vezérigazgató-helyettes, de a tervben vállalhatót meghaladó béremelési igény kielégítése csak belső érdekeltségi rendszer működtetésével lehetséges. Ennek középpontjában a többletbéremelés állna és célja kizárólag az ahhoz szükséges vállalati nyereségtöbblet kitermelése lenne. Az érdekeltségi rendszer alapelveire a tervvel együtt tett javaslatot a MÁV.

A vita elején a szakszervezet közgazdasági osztályának helyettes vezetője kért szót. *Kifejtette, hogy a tervből hiányzó többletbéremeléshez szükséges 1 milliárd forint többletnyereség realitása erősen megkérdőjelezhető, ezért túl kockázatos lenne a béremelés közel felét az érdekeltségi rendszerre bízni.* Javasolta, hogy a központi vezetőség olyan tervet támogasson, amely — egy a fél évtől indított újabb 4 százalékos béremeléssel — összességében éves átlagban 6 százalékos bérnövekedést garantál és csak a további hányadot teszi függővé a nyereségtől. Felhívta a testület tagjainak figyelmét arra, hogy a szakszervezeti követelések megvalósításának döntően a tervben kell megalapozódnia, mert később már nem lesz valóságos lehetőség a beavatkozásra.

A hozzászólók többsége támogatta ezt a véleményt.

A szavazásnál a testület — *Koszorus Ferenc* vita-összefoglalója alapján — az eredeti tervjavaslat mellett voksolt, azzal a megszorítással, hogy annak bér- és munkaerő-gazdálkodási fejezeteit nem tekinti lezártnak. A főtitkár azzal érvelt, hogy a terv annyiban fogadható el, amennyiben az megcélozza a 10 százalékos bérszínvonal-növekedést, az pedig már a vállalat vezetőinek joga és felelőssége, hogy ezt milyen eszközökkel éri el. Amennyiben ez az eszköz — jelen esetben az érdekeltségi rendszer — azonban nem hozza a kívánt eredményt, fenntartjuk magunknak a jogot a bérkövetelés más úton történő érvényesítésére — mondotta *Koszorus Ferenc*.

A tervhez kapcsolt eredményérdekeltségi rendszer alapelveit a vitázók elfogadták, de részleteiben további finomítását javasolták. Kérték, hogy azt végleges formájában a vasút vezetői terjesszék a MÁV-bizottság, illetve a szakmai intézőbizottságok elé egyetértésre.

Vasúti határátkelő Szabadkán

A határforgalom meggyorsítására Jugoszlávia hazánkkal közösen szeretne egy vasúti határállomást építeni Szabadka közelében. Az előkészületeket, az új állomás építésére, már megkezdték, és a tervek szerint 1995-re készülnének el a munkával, amelybe déli szomszédunk 70 milliárd dinárt fektetne.

A vasútállomással a tervek szerint jelentősen lerövidíthetik az áru áthaladási idejét. Jelenleg 20 órát is várakoznak a határon a nemzetközi szállítmányok, az állomás megépítésével ez az idő öt és fél órára csökkenne.

Pangás Záhonyban

Általában tapasztalat, hogy minden év elején nehezebben indul az áruszállítás Magyarország és a Szovjetunió között. Azonban az idei mennyiségek minden korábbi ütemet *„alulmúlnak”*. Az egyik ok, hogy az év elejére az egyes külkereskedelmi vállalatok, a gyártók még nem kötik meg azokat a magánjogi szerződéseket, amelyek alapján folytatódik a szállítás. Jellemző, hogy például *vasérc, szén az idén még alig érkezett a Szovjetunióból, miközben a terv egymillió tonnán felüli mennyiséggel számol.* Ha hirtelen meglódul a szállítás, akkor az előbb-utóbb feszültségeket okoz az átrakásban, a tárolásban.

A záhonyi üzemigazgatóság munkásai januárban közel egymillió tonna árut fogadtak, raktak át. Igaz, hogy a mennyiségben lemaradás van, azonban egyre kevésbé érvényesül a tonnákra lebontott szemlélet. Ugyanis olyan munkaszervezésre törekednek, amely a bevételek alapján ítéli meg a feladatok teljesítését. Így többek között elérték, hogy egy-egy ember több munkaterületen dolgozhat.

A targoncásokat tudják ennek alapján átcsoportosítani, a kézi átrakóterületen és a darukötözők között lehet átirányítás. *Másutt a folyamatos műszak helyett nappali két műszakra tértek át. A kevesebb áru beérkezésének hatása, hogy januárban a mozdonyvezetők 289 nap szabadságot vettek ki, előrehozták néhány területen a tervszerű karbantartást.*

Az exportra kerülő áruknál tavaly előfordult, hogy a MÁV hálózatán ötezernél több rakott kocsi vesztegelt, a múlt hónapban viszont volt olyan nap, hogy ötszáz sem volt, az ütemezésnek megfelelő mennyiséget nem tudták átadni a szovjet partnernek. Jó hír eközben, hogy az alma exportja meglódult, a tavalyi 5100 tonnás januári teljesítmény után közel háromszor annyit küldtek ki.

Megkérdezik az utasoktól: elégedettek-e a vasúttal?

A MÁV hálózatán nem végeznek minden évben átfogó, kérdőíves utasszámlálást. A törzshálózaton utoljára négy éve, 1985-ben volt ilyen akció. Regionális számlálást 1986-ban és 87-ben is tartottak, utasfigyeléseket pedig — egyes vonalszakaszokon és vonatokon — évente kétszer, háromszor is szerveznek.

A MÁV Vezérigazgatóság az idén *április közepén tervez nagyszabású, kérdőíves utasszámlálást.* Április 11-én és 12-én, kedden és szerdán, Budapest vonzáskörzetében, a munkásvonatokon, 13—18-ig pedig mintegy 200 távolsági személy-, gyors- és expressz vonaton lesz utasszámlálás.

A mostani vizsgálatnak kettős célja van. Egyrészt megismerni az utazási szokásokat: *ki, honnan hová, milyen céllal, személy-, gyors-, vagy expresszvonattal utazik stb.* Másrészt megkérdezik az utasoktól: *elégedettek-e a MÁV-val, mit várnak, milyen szolgáltatásokat igényelnek a vasúttól?*

Egyszóval ez a felmérés a vasúti szogáltatások megméretetését és az igényekhez való közelítését szolgálja.

A MÁV tavaszi nagy akciója, a kérdőíves utasszámlálás sikere elsősorban azokon a vasutasokon és egyetemistákon múlik, akiket ezzel a feladattal megbíztak. Munkájukat azonban mi is segíthetjük. Elsősorban azok a kollégák, akik már szolgálatot teljesítenek a vonaton, akár utasként találkoznak az utasszámlálást végzőkkel. Fogadják őket jó szívvel, válaszoljanak kérdéseikre udvariasan.

—i

Évtizedekig tiltottak minket tőle. Idén végre megértük, hogy a tegnapi és tegnapelőtti aggodalmaskodók kokárdája a legnagyobb. Pest és Buda utcáit, tereit szabadon vette birtokba másfélszázezer büszke, önfeledt honfi. A költővel valljuk, hogy: „Egy ünnep sem az engedélytől nemzeti”. Úgy tetszik sokan voltak ezzel így! Vonultunk. Dacosan, felvetett fejjel: megkésett Márciusi Ifjak, reformerek és maradiak, e hazának rendületlenül hű magyarjai.

(Fotó: Tüttő—Zelman)

KOKURO-győzelem

Eredeti munkakörben a mozdonyvezetők

A Japán Vasutasok Szakszervezetének, a KOKURO-nak 308 tagja elsöprő győzelmet aratott a tokiói Szakmai Egyeztető Bizottságnál január 27-én.

A Szakmai Egyeztető Bizottság, miután helyt adott a szakszervezet által benyújtott panasznak, elrendelte a Japán Államvasutaknak, hogy vonja vissza az érintett dolgozókat sújtó diszkriminatív intézkedéseket és a *panaszosokat helyezze vissza eredeti munkakörükbe.* Ismeretes, hogy a Japán Államvasutak az átszervezés során a KOKURO-tag vasutasokat vagy elbocsátotta, vagy alacsonyabb munkakörbe helyezte.

A több mint 180 eset közül, amelyeket a jogtalan munkaadói intézkedések ellen a KOKURO a dolgozók nevében különböző regionális szakmai egyeztető bizottságoknál benyújtott, ez a győzelem volt a tizedik és a legjelentősebb. A szakszervezet javára hozott döntések azért különösen jelentősek, mert a KOKURO-val szembeni önkényes munkáltatói politika figyelemre méltó változásáról tanúskodnak.

1987 júniusában a KOKURO panaszt emelt a Japán Államvasutak foglalkoztatási politikája elleni tiltakozásul a vasút magánkézbe adása előtt és után is. Ennek a politikának ugyanis a lényege az, hogy a KOKURO-tag vasutasokat, megtorlásul, üzletekben, kioszkokban dolgoztatták eladóként, holott korábban mozdonyvezetőként, ellenőrként s egyéb felelős beosztásban foglalkoztatták.

A dolgozóknak igazat adó ítéleteken felül az Egyeztető Bizottság indoklásában arra a következtetésre jutott, hogy az a gyakorlat, amelynek az érintett vasutasok szenvedő alanyai voltak *„a KOKURO tevékenységébe történő beavatkozás azzal a céllal, hogy szervezeti szempontból gyengítsék."*

A bizottság utalt arra is, hogy a dolgozókkal szembeni diszkriminációt meg kell szüntetni, és az alkalmazottak adott esetben történő átszervezését a KOKURO-val való egyeztetés után, kiegyensúlyozottan szükséges megoldani. Az esetleges változásokat a dolgozók szakszervezeti hovatartozásától függetlenül kell végrehajtani és mindenféle hátrányos megkülönböztetés tilos.

Az Egyeztető Bizottságnak ezek a határozatai nem csupán a KOKURO-tagok számára bátorítóak, hanem valamennyi más, pl. magántársaságoknál dolgozók szempontjából is, akik hasonló igazságtalanságoknak lehetnek kitéve.

A félreérthetetlen megállapítások ellenére azonban a Japán Államvasutak, diszkriminatív munkáltatói gyakorlatukból kiindulva, nem nyugodtak bele az ítéletbe és fellebbezést nyújtottak be a Központi Egyeztető Bizottsághoz. Szükség van tehát továbbra is a nemzetközi szolidaritásra, hogy a Japán Államvasutak véget vessen a KOKURO-val szembeni ellenséges magatartásnak.

Baranyai Zoltán

Százötven éves a csehszlovák vasút

250 ezer látogatóra számítanak

Ausztriában, az NSZK-ban, a távoli Kubában és a Szovjetunióban már megünnepelték a vasút 150 éves jubileumát, csehszlovák szomszédaink ezekben a hónapokban készülnek a méltó napra.

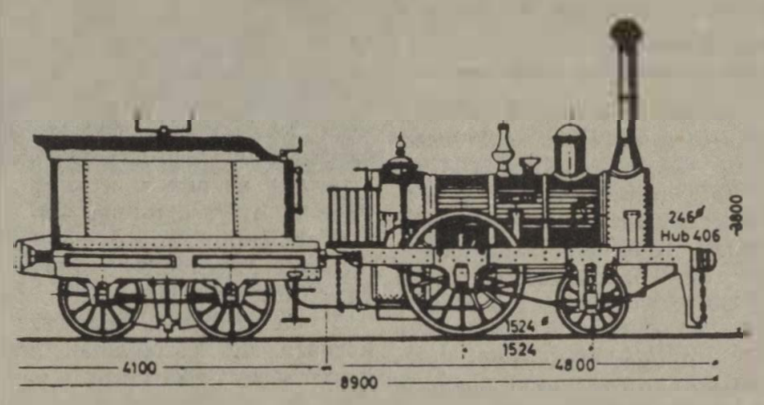
A másfél évszázados múlt első dátuma 1839. július 7-éhez kötődik, ezen a napon érkezett Bécsből Brnóba — Brecláv felől — az első gőzmozdony vontatta szerelvény. Herkules húzta a vonatot és óriási volt körülötte a ceremónia.

A 250 ezres létszámú csehszlovák vasút gazdag ünnepi programot tervez. Brnóban, az ismert nemzetközi vásár területén kiállítás lesz, amit június 24-én nyitnak meg és július 16-ig tartanak nyitva.

Az A-pavilont övező területen ideiglenes vasúti pályát építettek, amelyen bemutatják a muzeális értékű kocsikat, vagonokat. A kiállítás képet ad a vasút múltjáról, jelenéről és jövőjéről. Ott lesznek a fejlett országok legmodernebb vasútjainak dokumentumai is.

Július 5-én kezdődik Brnóban a nemzetközi vasúttechnikai szimpózium. Az előadók ismert professzorok, vezérigazgatók és neves szakemberek lesznek.

A nosztalgiavonat július 7-én érkezik Breclávból Brnóba, mint régen, hagyományos kocsikkal és öreg gőzössel. Kapcsolódik a múlthoz a jelen is. *Ugyanezen a napon röpíti majd utasait az új pályán egy legújabb hazai gyártmányú villamosmozdony 140 kilométeres óránkénti sebességgel Brnóból Breclávba.*



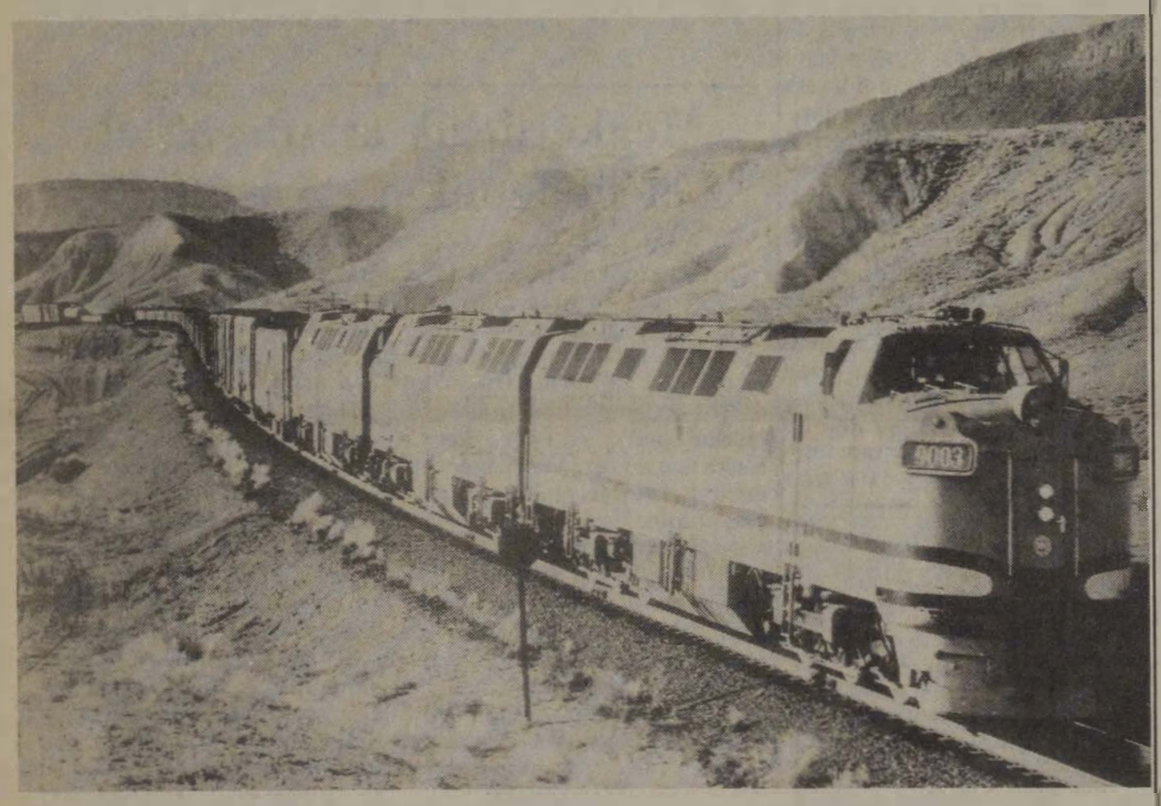
Herkules, az első mozdony

A jubileum emblémája

A kiállítás ideje alatt Brnó körzetében, a legszebb tájakra viszi majd utasait a nosztalgiavonat. Az állomásokon lesznek ajándéktárgyak, képek, festmények, reprodukciók a múlt vasútjáról és természetesen a bélyeggyűjtőknek is akad elsőnapi boríték emlékpecséttel.

A nagy évforduló rendezvényeire máris több országból jelentkeztek vasútbarátok. Csoportosan mennek Angliából, Franciaországból és az NSZK-ból. A rendezők 250 ezer látogatóra számítanak.

Óriásmozdonyok Münchenből



Többezrelékes emelkedőkön közlekedni csak ilyen óriásmozdonyokkal lehet, mint a felvételen is látható. A nyugatnémet ipar Münchenben gyártja amerikai megrendelésre a 15 óriás dízelhidraulikus mozdonyt. Ezek teljesítménye 4000 lóerő. Ilyen vonóerővel 3100 méteres magasságban a Sziklás Hegység vasútvonalán is szállítani lehet, de csak akkor, ha három mozdonyt fognak a vonat elé.

Kínai vasút

A Kínai Népköztársaság területén 54 ezer kilométer vasútvonalon szállítanak utasokat és különböző áruféleségeket. Ebből a hálózatból 12 ezer kilométeren van párhuzamos közlekedés, 11 ezer kilométer már a legújabb technológiával készült: hosszan hegesztett pálya, s ezen gyorsvonatok közlekednek. Az utóbbiból 7500 kilométer teljesen automatizált, modern biztosítóberendezésekkel felszerelt. Az állomások és pályaudvarok száma meghaladja az ötezret, ezek már felújított épületek.

A hatalmas hálózaton 31 ezer (!) híd van – ezek hossza 1500 km — 4700 alagút, amelyeket, ha összekötnénk: 2200 kilométeren föld alatt haladnának a vonatok . .

A leg-ek vonata

Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A világ ötödik kontinensén is ilyen vonatról beszélnek. Melbourneben egy japán vasúti konszern és vezető ausztrál nagyvállalatok a főváros és Sydney között akarják megépíteni a világ leggyorsabb vonatának pályáját. A Nagyon Gyors Vonat (VFT) három óra alatt tenné meg a 880 kilométeres távot útba ejtve Canberrát is. A vonat maximális sebessége elérné a 350 kilométert — de ez menetsebesség!

A franciák nagy sebességű vonata a TGV 270 kilométeres sebességgel száguld, míg a japán szuperexpressz csak 250 kilométert tesz meg egy óra alatt. Az ausztrál gyorsról még nem írják, hogy mikor helyezik üzembe.

A sebesség bűvölete

Túlszárnyalni az eddigi sebességet — talán csak ez a célja a nyugatnémet Transrapid 06 nevű mágneses lebegtetésű vonatnak. Ugyanis eddig — 1985 óta — összesen 58 ezer kilométert tett meg ez a vonat, és a múlt év januárjában az óránkénti 412,6 kilométeres sebességgel olyan csúcsot ért el, mint előtte egyetlen vonat sem.

A Transrapid második, Európa nevű változatán továbbfejlesztették a lebegtetés technológiáját, s tovább javították a jármű aerodinamikai tulajdonságait, úgy, hogy a számítások szerint el kell érnie az óránkénti ötszáz kilométeres sebességet. Erre azonban most még nem kerülhet sor, mert az emslandi kísérleti pálya a próbához túlságosan rövid, és így a vonat nem lépheti túl a 460 kilométeres sebességet. Az újabb csúcsra tehát még várni kell.

Vonatszállító komp

A múlt évben alakult meg 45 millió font alaptőkével a Csatornavonat Vállalat, amely a mostani felállásban a La Manche-csatorna alatti alagút elkészültéig fog működni.

Fz az új 7624 bruttóregisztertonnás vonatszállító komp Dover és Dunkerque között naponta négyszer fordul, és lehetővé teszi, hogy az áruszállítás a két ország között a duplájára emelkedjen.

A Csatornavonat Vállalat a Brit Vasutak áruszállítási igazgatósága és a francia vasút vállalat közös vállalkozásaként jött létre, s kulcsfontosságú lesz a kontinenssel való kereskedelmi kapcsolatokban. A brit vasúttársaság idejében vágott bele ebbe az üzletbe, hiszen az ország ipara már készül arra, hogy 1992-ben, a (nyugat)-európai határok megszüntetése után még intenzívebben törjön be a kontinens piacára.

Egyesített piac

Az Európai Szakszervezeti Szövetség tudományos kutatási központja, az Európai Szakszervezeti Intézet (ISE) a közelmúltban több tanulmányt hozott nyilvánosságra azokról a várható hatásokról, amelyeket az 1993. január 1-jétől működni kezdő egyesített Közös Piac fog kiváltani.

Az első dokumentumban az Európai Szakszervezeti Szövetség (CES) nyíltan kifejezi aggodalmát azokkal a következményekkel kapcsolatban, amelyek az egyesített piac működése következtében az Európai Gazdasági Közösség tagországainak dolgozóit éri, különösen a foglalkoztatás terén.

Az ISE-tanulmány szerzői kritikai elemzés alá vették az úgynevezett „Cechini-jelentést" (a név azé az olasz szakértőé, akit Jacques Delors, a Közös Piac brüsszeli bizottságának elnöke bízott meg e téma megfogalmazásával) *és több hiányosságot állapítottak meg benne.*

Egyrészt elismerték, hogy egy valóságos belső Közös Piacnak hosszú távon pozitív hatása lehet a foglalkoztatásra, de az ISE véleménye szerint az ilyen perspektíva a *„foglalkoztatásra orientált európai politika"* következtében válhat csak nyílttá és nem a verseny fokozódásával, amint azt a Cechini-jelentés állítja.

Az ISE második tanulmánya a dolgozók jogaival foglalkozik az európai társadalmakban.

Vízen úszó „sziget"

Trelleborg és Travemünde között óriás teherszállító kompot helyeztek üzembe az elmúlt évben. A vízen úszó *„sziget"* 175 méter hosszú, 26 méter széles, Robin Hood nevét viseli. Alsó szintjén hat vágánypár fogadja a teherszállító vonatokat, a sínek hossza összesen 910 méter, ezen 75 vasúti kocsit szállít. Középső szintjén száz kamiont tudnak elhelyezni. Kabinjainak száma 121 és ezekben háromszáz utast fogadhatnak. Természetesen a hosszú úton konferenciát is rendezhetnek termeiben.

A hatalmas uszály, vagy ha tetszik hajó, 40 embert foglalkoztat, köztük vasutasokat is. Ebben az évben már menetrend szerint közlekedik.

A MÁV Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnöksége

pályázatot hirdet

kocsitisztítási művezetői munkakör betöltésére.

Feltételei: — középiskolai végzettség
— középfokú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítés,
— 21—45 közötti életkor,
— hatósági erkölcsi bizonyítvány

A munkakör betölthető: 1989 márciustól

Bérezés a MÁV Kollektív Szerződés szerint.

A pályázat tartalmazza:
— jelenlegi munkahelyét és munkakörét,
— eddigi szakmai tevékenységét,
— munkaköri besorolását, bruttó alapbérét,
— iskolai végzettségét és szakképzettségét,
— értesítési címet vagy telefonszámot

A pályázat benyújtásának helye:
MÁV Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség
Budapest Nyugati pályaudvar
1062 Budapest V.
Lenin krt. 111
Felvilágosítást ad személyzeti és munkaügyi vezető

A szakszervezet kezdeményezte

Enyhítik a ruhaellátás gondjait

A vasutasok ruhaellátása még ma is akadozik, annak ellenére, hogy a közelmúltban sok jobbító szándékú elképzelés született, amelyek megvalósításáról az új „Vasúti Ruházati Szabályzat" rendelkezik. A Vasutasok Szakszervezete fokozott figyelmet fordít e juttatások alakulására, mert számos bejelentés érkezett, amelyben a dolgozók az ellátatlanságra, a ruhák silány minőségére panaszkodtak. A szakszervezet kezdeményezte, hogy a MÁV illetékesei vizsgálják felül a ruhaellátási rendszert, és készítsenek egy tervezetet a bajok orvoslására.

A február 20-i MÁV-bizottsági ülésen tárgyalt előterjesztés rövid és hosszabb távra határozza meg az ezzel kapcsolatos teendőket.

A rövid távú rész a már elvégzett, illetve a legsürgetőbb feladatokat tartalmazza. E szerint a megtett intézkedések közé tartozik például, hogy a használhatatlan, vagy eltört lábbeliket gyorsan pótolják a vizsgálati eredmény bevárása előtt; *a jobb minőség érdekében a férfi félcipőket és a női szárascipőket máshol készíttetik;* ha a mikádók villámzárja fél éven belül elromlik, díjtalanul megjavítják; valamint, hogy a közös háztartásúaknak további dolgozók kapnak egyenruhát, és a szabadban dolgozók téliesített munkaruhát kaptak.

A jövőben az illetékesek a problémák elkerülése érdekében fokozottabban ellenőrzik a munkaruhák minőségét, egyszerűsítik a ruhanyilvántartást és visszaállítják a „ruhakönyvet", valamint megszigorítják a ruhaigénylés, raktározás, készletezés folyamatos ellenőrzését.

Sok gondot okoz a központosított ruhaellátási rendszer: *a vállalati szinten beszerzett ruhák nehézkesen, vagy egyáltalán nem jutnak el a munkahelyekre, miközben óriási készletek terhelik a MÁV-ot.* A MÁV-bizottsági ülésen tárgyalt előterjesztésben foglalt hosszabb távra szóló elképzelések e helyzet megszüntetését célozzák.

A tervek szerint a jövőben a dolgozók egyen- és formaruha járandóságára egy keretösszeget határoznának meg. Az első felöltöztetés alkalmával a járandóság teljes forintösszegéért lenne kötelező a munkakörre előírt ruhák megvásárlása. A következő években a teljes járandóság egy-egy évre eső keretösszegét a dolgozó folyamatosan megkapná — utalvány formájában —, és annak értékéig pótolná az elhasználódott ruhadarabokat.

Az ellátási rendszer egyszerűsítését szolgálná, ha az igényfelmérést az előző évi tapasztalatok alapján a ruhagócok végeznék, és az igényt közvetlenül a központi országos szertár részére küldenék el. Az ügyintézést tovább egyszerűsítené az osztószertár főnökségek kikapcsolása a ruhatérítésből, vagyis ha a vasútigazgatóságok ruharaktárainak ellátását közvetlenül a központi országos szertár biztosítaná.

A tervezet szerint az illetékesek az import alapanyagokból biztonsági készletet szeretnének létrehozni, amíg készruhából megfelelő tartalék nem áll rendelkezésre. *Így el lehetne kerülni a téli egyen- és formaruhahiányt.*

A MÁV-bizottság ez év júliusában tájékoztatást kér a ruhaellátási rendszer felülvizsgálatának eredményéről, valamint a téliruha-ellátás helyzetéről.

Kérjük olvasóinkat, hogy az ellátási rendszer megújításával kapcsolatos javaslataikat juttassák el a Vasutasok Szakszervezete szociálpolitikai osztályának. (1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.)

Várszegi Gyuláné

Ki védi meg a vasutast?

Magánéletet korlátozó rendkívüli átvezénylés

Ki védi meg a dolgozót munkáltatójával szemben? Megvédi-e a kollektív szerződés, ha a munkát azért tagadja meg, mert a rendkívüli átvezénylés sérti a magánéletét?

L. Sándor mozdonyvezető több mint 20 éve vasutas. 1988. március 6-án reggel értesítést kapott, hogy március 7-én 5.30 órára a 709-es számú vonaton lépjen szolgálatba. *L. Sándor* ennek ismeretében tervezte szabad idejét a következő napokra feleségével. Két kiskorú gyermekük délutáni és esti felügyeletét, ellátását L. Sándor abban a tudatban vállalta, hogy 7-én délután 16—18 óra között már otthon lesz, és felesége nyugodtan túlórázhat a munkahelyén.

Vitatható határozat

1988. március 7-én, szolgálatba indulás előtt a lakásán megjelent a vontatási főnökség küldönce, aki közölte, hogy vezénylése megváltozott. *A 709-es számú vonat helyett a 13.10-kor induló 76 015 számú vonathoz jelentkezzen szolgálatra. A dolgozó az átvezénylést tudomásul vette, de közölte az értesítővel, hogy gyermekei felügyeletét március 7-én felesége túlóravállalása miatt megoldani nem tudja.*

A vontatási főnökség vezetője ezt munkamegtagadásnak minősítette, és 1988. március 16-án „szigorú figyelmeztetéssel" sújtotta és kilátásba helyezte, hogy a következő esedékes jutalmát csökkenteni fogja.

L. Sándor úgy vélte, hogy munkáltatója igazságtalanul bánt el vele, ezért úgy döntött, hogy a munkaügyi döntőbizottsághoz fordul orvoslásért.

A munkaügyi döntőbizottság a dolgozó igazát nem látta bizonyítottnak, *L. Sándor* kérelmét elutasította, az indokolásban pedig hivatkozott a MÁV Kollektív Szerződésnek a munkára képes állapot meghatározására vonatkozó rendelkezésére.

Csakhogy a dolgozó nem hagyta annyiban ügyének ilyen kurtán-furcsán történt elintézését. Megkereste a szegedi jogsegélyszolgálatot és meghatalmazta ügyének vitelére. Jogi képviselője keresetet nyújtott be a Szegedi Munkaügyi Bíróságon, *amelyben vitatta a munkaügyi döntőbizottság határozatának törvényességét és a munkáltató döntésének megalapozottságát.*

Az ügyben a Szegedi Munkaügyi Bíróság bizonyítási eljárást folytatott le és jogerős ítéletében kimondta, hogy *L. Sándor* keresetében foglaltakat megalapozottnak látja, a kérelemnek helyt ad és a döntőbizottság hivatkozott határozatát — kiterjesztve a munkáltatói figyelmeztetésre is — hatályon kívül helyezi. *Kötelezte a MÁV-ot 1800 forint le nem rótt illeték megfizetésére.*

A munkáltató mulasztása

A munkaügyi bíróság ítéletének indoklásában rámutatott, hogy „a munkaidő-beosztást a dolgozóval két héttel előbb és legalább kétheti időtartamra kell közölni. E szabály alól a kollektív szerződés kivételt tehet, de ilyen esetben a dolgozó következő heti munkaidő-beosztását lehetőleg három nappal előbb közölni kell." [Mt. V. 41. § (3) bek.]

Ezen munkatörvénykönyvi rendelkezést a törvényi felhatalmazás alapján a MÁV Kollektív Szerződés 17. § (2) bekezdésében az utazó dolgozó esetében bővíti. Kimondja ugyanis, hogy *„az utazó dolgozó havi munkaidejét forda, illetőleg vezénylés szerint kell beosztani, és az érintettekkel a tárgyhónapot megelőző hónap végéig kimutathatóan közölni kell".*

A bíróság a bizonyítási eljárás alapján összehasonlítva azt a hivatkozott törvényi rendelkezésekkel, megállapította, hogy az adott esetben a munkáltató írásbeli figyelmeztetésének alapjául szolgáló tényeknek nincs kellő alapja, azért az írásbeli figyelmeztetés kiszabására vonatkozó megállapítás nem helytálló.

A munkáltató a vezénylést a kollektív szerződésben, illetve a Munka Törvénykönyvében előírtaktól eltérően határozta meg, ezért *a mulasztás elsődlegesen őt terheli, mert a munkaidő-beosztásra vonatkozó rendelkezések jogpolitikai indoka, hogy a dolgozó munkája mellett magánéletét megfelelően tudja rendezni.*

Készenlét ingyen...

L. Sándor ügye azért is tanulságos, mert több vasutas panaszolta, hogy a munkáltatójuk szinte lakáskészenlétet rendel el, természetesen ellenszolgáltatás nélkül. Az sem ritka eset, amikor a helyben lakó dolgozókat naponta két-három alkalommal is visszairányítják.

A szolgálati hely ezzel a magatartásával megsérti a kollektív szerződésnek azt a szabályát, amely szerint, ha az utazó dolgozó a kapott rendelkezés időpontjában és a megjelölt helyen jelentkezik szolgálatra, de nem állítják munkába, hanem átvezénylik, részére átvezénylési díjat kell fizetni.

Akkor, ha saját szolgálati helyen történő jelentkezés esetén 120 perc várakozási időn belül átvezénylik a dolgozót, 63 forint átvezénylési díjat, ezen felüli várakozás esetén pedig (maximum 4 óráig) 125 forint átvezénylési díjat kell fizetni. Egyéb szolgálati helyen történő jelentkezéskor 25, illetve 50 forint díjat kell fizetni az előbbiekben meghatározott várakozási időnek megfelelően.

Dr. Péter Mihály

Vandalizmus a vasúton

A MÁV baleseti krónikájában az utóbbi hónapokban ijesztően megnőtt a veszélyes cselekmények száma. A MÁV-vezérigazgatóság ellenőrzési főosztályán készülő napi jelentésekben egyre gyakrabban szerepelnek olyan események, amelyek korábban ismeretlenek voltak. Ilyen például az útátjárók fél- és fénysorompóinak rongálása, a biztosítóberendezések betáplálóvezetékeinek eltulajdonítása, a személyszállító vonatok kővel dobálása és legújabban a robbantással történő fenyegetések.

A burjánzó vandalizmust a statisztika is jól szemlélteti. Míg 1987 januárjában 3 szándékos cselekmény volt a hálózaton, addig tavaly 38, az idén 90. Két évvel ezelőtt, februárban 36 esetben kellett rögzíteni szándékos cselekményt a baleseti statisztikában, az idén februárban 100 esetben.

Az ellenőrzési főosztályon készült kimutatás szerint a szándékos cselekményeknek közel a fele a budapesti vasútigazgatóság területén fordul elő, a többi megoszlik a vidéki igazgatóságok között.

Önkéntelenül is felvetődik a kérdés: mit lehet tenni? Hogyan lehetne ezeket az eseményeket megelőzni, tetteseit nyakon csípni?

Összefogással, megelőző intézkedésekkel. A vasút vezetői az elmúlt hetekben már több műszaki jellegű intézkedést hoztak. Ezek hatását azonban csak később lehet érzékelni. *Arról is határoztak, hogy fokozottan bevonják az ellenőrzésbe a vasút rendészeti szervezetét.* Ugyanakkor kezdeményező lépéseket tettek az ügyészi szerveknél annak érdekében, hogy a szándékos cselekmények bekövetkezése utáni bűnüldöző, nyomozati tevékenység gyorsabb és szigorúbb legyen.

A szándékos rongálások elkövetőinek felderítése, leleplezése mindannyiunk közös érdeke. *Senki se legyen közömbös ha felelőtlen gyerekek vagy felnőttek kárt okoznak a MÁV eszközeiben. A vandalizmus ellen mindenütt fel kell lépni.*

Ha a vasutasok a szándékos rongálás elkövetőit nem érik tetten, az eseményt akkor is haladéktalanul jelentsék a szolgálati főnökség vezetőjének, hogy a büntetőfeljelentést mielőbb megtehessék. Természetesen ilyenkor azt is vizsgálni kell, hogy a szolgálatot teljesítő vasutasokat nem terheli-e mulasztás.

R. V. F.

A legrövidebb távra — a legmagasabb kamatot!

Az állami költségvetés 1989. március 1-jétől bocsátotta ki a

KINCSTÁRJEGY

ez évi I. sorozatát.

A kincstárjegyet mind belföldi magánszemélyek, közületek, gazdálkodó szervezetek és jogi személyek megvásárolhatják.
Jelentősen megemelt kamatok.
Államilag garantált.
A lejáratot megelőző beváltás esetén is töredék kamat illeti meg vásárlóját!

Címletek:
10 000 forint
100 000 forint
1 000 000 forint

Megvásárolható az ország összes pénzintézeténél:
az OTP egységeinél;
a takarékszövetkezeteknél;
és valamennyi banknál

3 hónapra évi 13,5 százalék
6 hónapra évi 15,5 százalék
9 hónapra évi 17,5 százalék
A kamatjövedelmet adófizetési kötelezettség terheli.

Kinek kell a gumibot?

Vasutas kollégákkal utaztam a minap. Hogy jobban teljen az idő, beszélgettünk. Előjöttek az emelkedő árak, a csökkenő bérek és persze fölmerült az épülő vízi erőmű témája is. Ekkor egyik útitársunk — vidéki vontatási középvezető — a következő megnyilatkozással vágta ketté a vitát: *„Én azt is meggumibotoztatnám, aki egyáltalán előhozza Bős—Nagymarost."*

Túl azon, hogy megdöbbentett, mélyen el is gondolkoztatott eme szélsőséges kirohanás. Lehet, hogy a kolléga nem olvas újságot? Nem hallgatja a rádiót? Nem nézi a televíziót? Mert ha igen, akkor tudnia kellene, hogy Magyarországon egy ideje már nem feltétlenül gumibotokkal osztogatják az igazságot.

Tudnia kellene, hogy a határokon belül és kívül is fellépő tiltakozás nem valamiféle, a politikai rendszerrel való közvetlen szembefordulás, sokkal inkább a természeti értékek pusztulása miatt érzett aggodalom. *Ezeket a tulajdonféltés keltette hullámokat kellene gumibottal elsimítani?*

Tudjuk, energiakapacitásunk nagyon is véges, mint azt az 1984/85-ös hideg tél be is bizonyította. De tudósok sora bizonyította azt is, hogy villamosenergia-termelésünk növelésére nem Bős—Nagymaros az egyetlen járható út. Szakértőkből álló csoport számítási adatai szerint a vízi erőmű költségei mindenképpen meghaladják a 100 milliárd forintot, de elérhetik a 150 milliárdot is — járulékos beruházások nélkül.

Gyanítom, hogy erre ma Magyarországon sem gazdasági, sem pedig — utalva a tömegméretű tiltakozásra — erkölcsi fedezet nincs. Kellett-e nekünk Bős—Nagymaros? Idézem a környezetvédelmi és vízgazdálkodási miniszter szavait:

„Ma már valószínűleg nem építenénk meg a vízi erőművet." De vajon miért kezdtünk hozzá a hetvenes években, amikor — most már tudjuk — ugyanígy hiányzott a megfelelő pénzügyi bázis, amikor a látszólagos jólétet is csak mértéktelen külföldi hitelekkel lehetett fenntartani. Aztán, ha már egyszer leállították, miért kellett újból elkezdeni az építkezést? A szintén felelős vezető szájából elhangzott válasz: *„A vízi erőmű egyike volt az elhibázott gazdasági döntéseknek . . ."*

Csakhogy nem ez volt az egyetlen elhibázott lépés! Igaz költségeiben egyik sem közelíti meg a vízi erőművet. A bicskei hőerőmű „bagatell" kétmilliárdot emésztett meg, amíg félkész állapotában sorsára hagyták. A mányi szénbánya — amely a hőerőmű szénellátására lett volna hivatott — a töredékét sem hozta beruházási költségeinek, és valószínűleg sokba kerül nekünk majd a jamburgi gáz is —, hogy csak a nagyobb baklövéseket említsem. *Természetes és törvényszerű volt, hogy a hitelek kézen-közön szépen, csendesen elcsordogáltak?*

Sajnos a vasutas kolléga atrocitív elintézési módszere nem egyedi jelenség az országban. A különböző sajtóorgánumoknál sorra jelentkeznek a „régi ellenállók" meg az *„illegális harcosok"* akik — névtelenül persze! — hasonló gumibotos hangnemben követelik az *„ellenforradalmi elemek"* nyilvánosságtól történő eltiltását, a *„rend"* akár erőszakos úton való visszaállítását.

Én a magam nevében annyit kijelenthetek: nem vagyok híve a vízi erőműnek, de híve vagyok a demokráciának, ezen belül pedig a szabad véleménynyilvánításnak, legyen az a sajtó, vagy a tér. Vállalva a kockázatot, hogy az illető vasutas kolléga ezért akár huszonötöt is veretne rám — ha tehetné.

Szerencsére nem teheti!

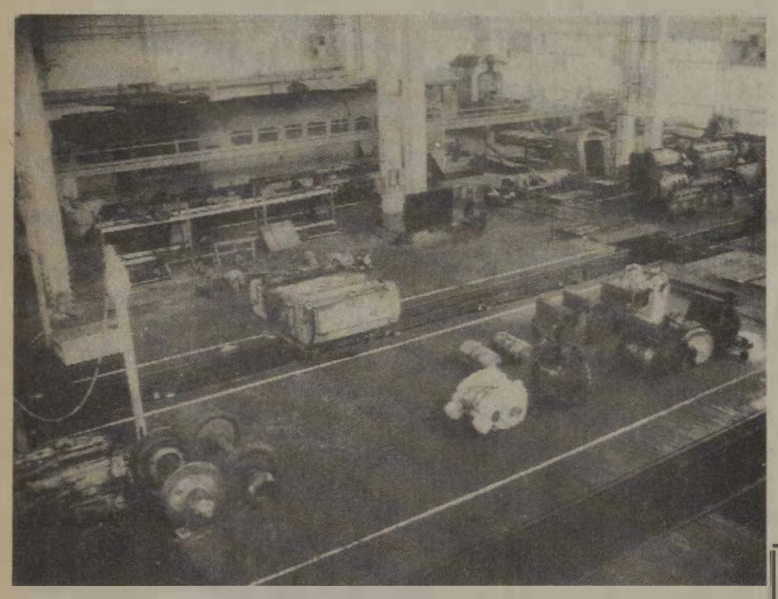
Thorday Zoltán

Leállított mozdonyok

Nyolc M62-esnek nincs kenyere

A dombóvári munkaerőpiacon egyeduralkodó a MÁV

A dombóvári állomástól tízpercnyire van a vontatási főnökség, a Dunántúl egyik legnagyobb vontatási telepe. Már messziről látszik a mozdonyjavító csarnok modern épülettömbje, ahol a főműhelyi jellegű javításokat végzik. A pécsi igazgatóság területén csak itt tudják helyreállítani a súlyosan sérült M62-es, V43-as és V63-as mozdonyokat, hiszen 25 tonnás egységeket kell mozgatni ennél a munkánál, s ami szintén nem mellékes, itt nemcsak a daru, hanem a megfelelő emelőmagasság is megvan.



A vontatási főnökség irodaépületével szemközt lezárt dízelmozdonyok sorakoznak. *Harangozó Lászlóval*, a vontatási főnökkel éppen a szállítási teljesítményekről beszélgetünk, amikor kimutat az ablakon.

— *Látja azt a hét mozdonyt? Rövidesen a nyolcadikat is oda fogjuk állítani, mert nyolc M62-esnek nincs „kenyere". Amúgy nincs ezeknek semmi bajuk, csak azt várjuk, hogy a forgalom fellendüljön.*

— Minek tulajdonítja, hogy ilyen drasztikusan csökkent a forgalom?

— Nézze, a vasút teljesítményei pontosan tükrözik a népgazdaság állapotát. Amikor a gazdaság felfutóban van, a beruházások egymást érik, akkor a szállítási igény is nő. Azonban ne gondolja, hogy csak idén kellett leállítani a mozdonyokat. Tavaly, év elején hasonló volt a helyzet. Még májusban is állt itt 3-4 mozdony. Várható, hogy idén sem lesz rájuk szükség hamarabb, főleg abban az esetben, ha a villamosított vonalakon elegendő lesz a villamosmozdony. Még ebben a hónapban ugyanis villamosmozdonyok fognak tolatni a dombóvári rendezőben!

A régi körfűtőház mellett áll az 1984-ben elkészült dízeljavító-bázis, amely ellentétben oly sok hasonló rendeltetésű csarnokkal tágas, és világos. Talán a tágasság miatt látszik úgy, hogy nincs kihasználva. A vágányok fele üres, közöttük néhány kerék pár, de a másik oldalon éppen két totálkáros dízelből állítanak össze egyet. *A csarnok úgynevezett fejrészében a földszinten és az első emeleten segédműhelyek sorakoznak, feljebb az oktatóterem, a szakkönyvtár és a házimúzeum található.* A sok régi értékes relikvia között megtalálható az első M62-es eredeti táblája is. De az itt dolgozók természetesen nem erre a legbüszkébbek, hanem a háromszintes dízel, és négyszintes villamosmozdony vizsgáló színre.

A derékig a motortérbe hajló olajos ruhás szerelőket nézve akaratlanul is a ma oly sokat hangoztatott környezetvédelem jut az ember eszébe. *Harangozó László* azonban megnyugtatott.

— *A fáradt olajat összegyűjtjük, szűrjük, majd a kazánokban eltüzeljük. Tavaly mintegy hárommillió forintot takarítottunk meg ilyen módon. Ugyanakkor, mivel a kocsijavító és tisztítóbázis vizét sem engedhetjük a folyóba, szennyvíztisztító-rendszerünk is van.*

Egyébként Dombóváron tűzoltóvonat is állomásozik, valamint egy vegyi elhárító egység. A vegyvédelmisek vezetője, *Rajczi Kálmán* megmutatja a szertárat, ahol a villanygyújtás előtt félhomályban ijesztő látvány fogad: a túlsó sarokban ernyedt tagokkal egy ember lóg a mennyezetről . . .

— Ez csak a saválló szkafander — magyarázza —, bár amikor kaptuk, valóban megijedt tőle az egyik kolléga.

Ami azonban valóban ijesztő, az a tizenötéves, kiszolgált Zsuk tűzoltókocsi. Ez az elavult, ütött-kopott jármű valahogy nagyon nem harmonizál a vegyvédelmisek egy-két korszerű felszerelésével. Sőt, még az a gondolat is felmerül a kívülálló szemlélőben, hogy ezzel a kocsival komoly teljesítmény eljutni egy baleset helyszínére, hiszen köztudomású, hogy a vasúti sínek mellett nem sok első osztályú aszfaltút húzódik.

— *Öt éve kérünk új kocsit, de csak az a biztos, hogy idén sem kapjuk meg* — mondja lemondóan *Rajczi Kálmán*, majd megmutatja a kocsiba készített különböző tulajdonságú tömítőanyagokat.

— *Elsődleges feladatunk, hogy a megsérült gáz- vagy vegyianyag-szállító vagonok szivárgását megszüntessük, a kiömlött anyagot összeszedjük. S mivel minden vegyianyag más tulajdonságú, még különböző gázálarcbetéteink is vannak, hogy az egység tagjai veszélytelenül dolgozhassanak a párolgó savgőzben, vagy gázban.*

— Úgy látom, a szkafander zárt rendszer, saját légtartállyal. Mikor lehet szükség erre?

— Amikor nagymennyiségű anyag ömlik ki, s erős a párolgás. Egyébként rövidesen még egyet kapunk, s ketten hamarabb végzünk egy-egy nehéz feladattal. Például, ha repedt tartályt tömítünk ólomzsinórral, majd speciális ragasztóval rögzítjük a tömítést.

— Mi történik a kiömlött anyaggal?

— Murakeresztúron, és itt tárolunk semlegesítő anyagokat. A tűzveszélyes folyadékokat mészkőliszttel, a savakat, lúgokat perlittel itatjuk fel, aztán lapáttal össze lehet gyűjteni az egészet.

Dombóváron hosszú ideig egyeduralkodó volt a vasút. *Manapság létesültek egyéb munkahelyek is, de ezek jobbára csak leányvállalatok, gyáregységek, így a munkaerőpiacon nincs igazi versenytársa a MÁV-nak.* Ezért aztán vasútforgalmi szakközépiskola és ipari tanuló-képzés is van a városban. A szakmunkástanulók a vontatási főnökség tanműhelyében szerzik gyakorlati ismereteiket.

A tanműhelyben elsős dízelmozdonyszerelő-tanulók reszelnek valamit. Kíváncsi voltam, miért választották a MÁV-ot leendő munkahelyükül, hiszen, mint mondták, sok egyéb szakmát is tanulhatnának Dombóváron. A gyerekek a vállukat vonogatták: *„azért jöttünk ide, mert szeretünk szerelni"* — mondták. Egy 17 éves fiú kijelentette, hogy a szülei javaslatára jelentkezett ide. Csak hallgatás volt a válasz arra a kérdésre, hogy miért szeretik a mozdonyokat. Végül egyikük megtörte a csendet.

— *Szüleim azt mondták, hogy ezzel a végzettséggel dízelmotoros autókat is lehet javítani . . .*

A vontatási főnök korábban elmondta, hogy 29 éve szerezte meg gőzmozdonyvezetői jogosítvány. De vajon hol lesznek ezek a gyerekek nem is három évtized, mindössze tíz év múlva?

— dk —

Egy délelőtt Félegyházán a gurító körzetében

Sokan kérnek segélyt, fizetéselőleget

Kiskunfélegyháza a Duna—Tisza közének jelentős vasúti csomópontja. Öt irányban naponta átlag 170-180 vonat közlekedik. Az itt dolgozó vasutasoknak nagy szerepük van az igazgatóság kocsikiegyenlítési feladatainak végrehajtásában. Gyűjtik a Kelebiáról. Kiskunhalas térségéből érkező üres kocsikat, majd rendezés után indítják a kiegyenlítő szerelvényeket.

Az adó miatt nem érdemes . . .

— *Naponta átlagosan 600-700 kocsit dolgozunk fel* — tájékoztat *Pozsár András* állomásfőnök-helyettes. — *Munkánkban jócskán érződik a forgalom ingadozása. Amíg az elmúlt év decemberében 22 és fél ezer kocsit rendeztünk, addig idén januárban csak 21 és fél ezret. A városban lévő gyárak, üzemek elszívó hatása nagy, emiatt munkaerő-felesleg szinte alig van.*

A szomszédos forgalmi irodában reggel hét órától *Mester János* rendelkező és *Fekete Miklós* táblakezelő forgalmi szolgálattevő dolgozik.

— Milyen nap várható? — érdeklődöm.

— Az éjszakások jól dolgoztak, kevés a feldolgozatlan elegy, így viszonylag könnyű nap elé nézünk — válaszol *Fekete Miklós*. — Ha probléma nem jön közbe, jó két óra múlva végzünk.

— Most a 76 710 számú kelebiai feloszlót húzzuk meg, majd a 70 051-es vonattal érkezett 20 kocsit rendezzük szét. Ezzel együtt a nyolcadik vágányra a záhonyi G-szerelvény kocsijait gyűjtjük — egészíti ki a választ *Mester János*, majd hozzáteszi:

— *Várható, hogy a délelőtt folyamán még egy feloszló vonat érkezik. Unatkozni tehát nem fogunk.*

Mindketten jól ismerik a tennivalókat, fiatal koruk ellenére több mint másfél évtizede dolgoznak a vasúton.

— Elégedett emberek?

Mester János:

— Őszintén megmondom: igen. A vasúttól kaptam szolgálati lakást, megbecsülik a munkámat. Amit viszont sérelmezünk az, hogy a többletmunkával kiérdemelt jövedelem nagy részét elviszi az adó.

— ?

— *Tavaly szabadidőnkben Miklóssal párban jártunk vonatvezetőként a „kis tolatóssal" Szolnokra, és a dombóvári gyorssal. Az adó miatt azonban most úgy látjuk, hogy nem érdemes.*

Utunk következő állomása a gurítódomb. A II-es őrhely tornyában *Ficsor I. László* váltókezelő szolgál. Amíg beszélgetünk, szemét egy pillanatra sem veszi le a vágányokról.

Tolatómozdony áll meg az őrhely előtt. *Ficsor László* a dominóhoz lép, megnyomja a váltóállító gombot, egy-két pillanatig villog a fehér fény, majd beáll a váltó.

— *Állj a kilencre, hadd tolja!* — szól ki hangosan a tolatósoknak, akiknek jelzésére megindul a mozdony, hogy helyére vigye a kocsikat.

Az új géppel gyorsabb a munka

— Nem mindig egyforma a forgalmunk, főleg az éjszaka az erős. Tegnap például 8 vonatból 655 kocsit rendeztünk. Sajnos rövid a kihúzóvágány: mindössze 17-18 kocsi fér el rajta, emiatt egy feloszló vonatot négyszer kell meghúzni. Viszont jól bevált az új tolatógép, vele gyorsabb lett a munka.

Ez utóbbi megjegyzés kíváncsivá tett. A következő gurításnál felszálltam a számomra ismeretlen gépre. *Magony István* szegedi mozdonyvezető készségesen mutatja be járművét, a V 46 039-est.

— Novemberben kapott a szegedi vontatási főnökség két V 46-ost, ezek a gépek váltották fel itt, Félegyházán a korábbi dízeleket — mondja.

— Milyen ez a mozdony?

— Kényelmes, jól megkonstruált, csöndes, jó a fűtése, maximálisan kielégíti az állomási tolatási igényt — összegezi véleményét tömören, majd így folytatja:

— *Ez a mozdony nagy figyelmet igényel, mert pillanatok alatt felgyorsul. Igaz, a tolatás sebességét előre meghatározhatom a gurítódomb sajátosságai és a csapat létszámát figyelembevéve.*

S, miközben beállítja a kívánt sebességet, mutatja, hogy a kilométerórán kívül fénykijelzésen is látható az eredmény.

— Ennek a speciális tolatómozdonynak előnye az is, hogy tolatás közben látom az első ütközőt, az összeakasztást, így jobban együtt élek a tolatócsapattal. Naponta 70-75 kilométert tolatunk. Aki dolgozott tolatógépen, tudja mennyivel könnyebb ezen a szolgálat.

— Holnap merre szolgál?

— Még nem tudom. Ha időm engedi, délben megérdeklődöm, vagy este a lejelentkezéskor. Sajnos, így előre nem tudom beosztani a szabadidőmet, otthoni elfoglaltságomat.

Magony István 1987 tavasza óta szakszervezeti bizalmi. E tisztségében — főleg az utóbbi időben — leggyakrabban azzal a kéréssel keresték fel, hogy intézzel el a szakszervezet: *a túlóra utáni jövedelemadó mértékét úgy állapítsák meg, hogy az ösztönözzön a túlmunkára. Kérik segítségét üdülőjegy és segély ügyében is.* Megfigyelte, hogy az elmúlt hónapokban nőtt a segélyt és fizetéselőleget kérők száma, mely az életszínvonal romlására vezethető vissza.

A gurító körzetében ezen a napon *Szikora Mihály* a tolatásvezető. Két fogás között van egy kis időnk a beszélgetésre.

— Húsz éve dolgozom Félegyházán, öt éve tolatásvezetőként. Megszoktam ezt a munkát és igyekeztem mindig tisztességgel elvégezni.

— Nincsenek gondjai?

— Vannak bizony. *Havonta nyolcezer forint körüli fizetést viszek haza, ehhez jön a feleségem négy és félezer forintja. Ennyiből élünk meg öten. Nem sok.* Négy éve Alpáron kertes házat vettünk, OTP-hitellel bevezettük a gázt, így a törlesztésre megy szinte minden forintunk.

— Üdülni mikor voltak?

— *Soha nem voltunk, nincs rá pénzünk.*

Gellért József

Fosztogató vasutasok

A rendezőben figyelték a vagonokat

Angyalföldön szabadon garázdálkodhattak

Vagonfosztogató vasutasokat értek tetten a főváros XIII. Kerületi Rendőrkapitányságához tartozó URH-s járőrök 1988. november 8-án, a késő esti órákban, Budapest Angyalföld állomáson. A főképpen a tolatószemélyzetből verbuválódott, héttagú társaság a leleplezéskor éppen 547 ezer forint értékű sífelszerelést próbált meg eltulajdonítani.

— *Az ügyet részünkről lezártuk, összesen 641 ezer forint fosztogatásból eredő kárt derítettünk fel. A tetemes értékű sífelszerelésen kívül még körülbelül 45 ezer forintnyi különféle áru, ruhanemű, bőrdíszmű, varrógép, nagyméretű sátor is előkerült a házkutatások során.* A vádemelési javaslat elkészült, a napokban adtuk át az ügyészségnek — tájékoztat a nem éppen mindennapi „fogásról" *dr. Felföldi Ignác* százados, a BRFK vizsgálati osztályának vagyonvédelmi alosztályvezetője.

— Szervezett társasággal volt dolgunk — veszi át a szót *Besenyei Gábor* hadnagy. — A fosztogatások 1987 tavaszáig vezethetők vissza. 40—42 esetre derült fény. Többnyire már a tehervonatoknak az állomásba való beérkezésekor, de legkésőbben a vagonok tolatásánál, szétrendezésénél kifigyelték az értékesebb, nagyobb nehézség nélkül elrejthető árukat tartalmazó vagonokat. Könnyű dolguk lehetett, mert számtalan esetben előfordult, hogy a fedett kocsik zárhiányosan, nyitott ajtóval és már megdézsmált állapotban érkeztek meg Angyalföldre a közeli Rákosrendezőről. A nappali tapasztalatokat aztán rendszeresen továbbadták egymásnak. Az éjszakások szintén nem voltak restek.

— Könnyű dolguk azért is lehetett — egészíti ki társa szavait *Tóth Zoltán* rendőrzászlós —, mert Angyalföld állomáson rendészeti járőrözés, ellenőrzés gyakorlatilag nem létezett, most rendészetileg Rákosrendezőhöz tartoznak, s az ottani gyér létszámmal még a saját pályaudvarukat is alig győzik ellenőrizni. *Angyalföldön szabadon garázdálkodhattak a fosztogatók. Ezt a tarthatatlan állapotot egyébként írásban is jeleztük a budapesti igazgatóságnak.*

— Hogyan bukott le a társaság?

— A XIII. Kerületi Rendőrkapitányság járőrei már jó ideje figyelték az angyalföldi állomás környékét — veszi vissza a szót a hadnagy. — Ugyanis az onnan származó rendőrségi bejelentések az utóbbi időben tetemes, egyre szaporodó, dézsmálásokból eredő árukárokról tanúskodtak . . . Azon az estén az URH-s járőr gyanús mozgolódásra lett figyelmes: *a tolatómozdonyról nagyméretű kartondobozokat rakodtak le a vasutasok, az állomás területén kívül, a kerítés melletti bozótosba.* A Triál címére érkezett, osztrák vagonokból származó, félmilliónál többet érő sífelszerelés — léc, bot, bakancs, síruha — lett volna a nagy zsákmány. Elvinni azonban már nem volt idejük. Az időben riasztott rendőrök rajtuk ütöttek. *Vajda László*, 38 éves mozdonyvezető, *Antal Gábor* 20 éves és *Juhász József* 32 éves kocsirendezők azonnal lebuktak.

— Mit kezdhettek volna ekkora értékű és mennyiségű sífelszereléssel? — vetem közbe.

— Az értékes sportszereket feltehetően értékesítették volna. A pezsgőt ugyan megitták, a ruhanemű javát hazavitték, de nemegyszer értékesítették a „fölösleget" az Élmunkás téri piacon. Egy orgazda is akadt közöttük, egy vasúti raktárnok, a szintén fosztogatással gyanúsított *Kovács Zoltán* kocsirendező felesége. Főleg ruhaneművel, szövettel „kereskedett". *A társaság tagjai három hónapot töltöttek vizsgálati fogságban, ma már valamennyien szabadlábon vannak. Éppen most várjuk egyikőjüket ide, hogy a vizsgálati anyagot ismertessük vele.*

Juhász József szép szál fiatalember. Hetyke fekete bajusszal, sötét, sűrű-puha, ápolt hajjal, elegáns bőrkabátban. Nem zárkózik el az újságíró kérdései elől, mert ő egyébként is „ártatlan" — állítja —, ő csak „véletlenül" került bele „a buliba". Nagyon szereti a munkáját, a vasutat.

Előzetes letartóztatásáig már több mint két évet eltöltött a MÁV-nál, leginkább kocsirendezőként dolgozott, Angyalföldön. Főnökei mindig elégedettek voltak a munkájával, rátermettségével, igyekezetével, ezért is juttatták kétszobás szolgálati lakáshoz Pilisvörösvár állomáson. Azelőtt Zagyvarékasról járt be szolgálatba. Ha kevés volt a tolatószemélyzet, ki sem tudta pihenni magát a következő műszakig. Ami igaz, az igaz: az öttagú családra rá is fért az emberibb lakáskörülmény.

— *Az a vagon a hajnali vonattal érkezett meg Rendezőről* — eleveníti fel az ominózus nap történéseit. — *Én nyolc óra tájban kezdtem a szerelvényt szétrendezni. Láttam, hogy az osztrák kocsi ajtaja nyitva van, és már bele is túrtak előzetesen. Szóltam a kereskedelmi főnöknek, ő leplombáztatta a vagont.* 17 órakor a tolatással leálltunk, zuhanyoztunk, borozgattunk. Egy óra múlva megjött a váltás, említettem *Antal Gabinak* a „zűrös" vagont. Azt mondta: *„Jó, akkor megnézzük." „Na, akkor nekem is tegyetek félre egy pár csizmát!"* — szóltam erre, de a fosztogatásban én már nem vettem részt. Hozattam tíz üveg sört, iszogattunk . . .

Este nyolc óra lehetett, amikor az öcsémet meglátogattam. Itt lakik Pesten, a XIII. kerületben. Amikor kocsival visszamentünk, a rendőrök már ott voltak a kerítésnél . . . Otthon, a lakásban csak 60 törülközőt foglaltak le. Azt én úgy találtam a vágányok között, tízesével hordtam haza a diplomatatáskámban.

Juhász József kocsirendező — saját bevallása szerint —, 15—16 ezer forintot keresett havonta a családi pótlékkal együtt.

Lingvai Pál

Egy névtelen levél ürügyén

A bizalmiak iránt sincs bizalom

Bérügyben az üzemfőnök és az szb-titkár döntött

Ha egy „reménykedő dolgozó" névtelen levéllel fordul kedvenc lapja szerkesztőségéhez, az egyszerre keríti izgalomba és keseríti el a redakciót. Örülnünk kéne, hogy tollhegyre kívánkozó témával látnak el bennünket, ugyanakkor dühösek vagyunk, amikor azt olvassuk, hogy egy anonim motorszerelő attól fél, elveszti állását, „fekete listára kerül", ha saját nevével hitelesíti az igazságot, illetőleg amit ő annak vél. Különösen furcsa dolog ez olyankor, amikor e névtelen és címtelen „reménykedő" társait ajakbiggyesztve folyosói pusmogóknak minősíti, akik „nem mernek nyíltan kiállni és megmondani a véleményüket". Nos az ő szókimondó bátorságáról e sorok írójának megvan a maga véleménye.

Lehet persze, hogy az olvasók közül is sokan vélik úgy, hogy manapság az a dolgok rendje, hogy egy munkásriport névtelen levéllel indul, s legfeljebb a melósfélelmek okainak taglalásáig juthat el. Amikor fotóriporter kollégámmal a déli soron caplattunk a debreceni körzeti üzemfőnökség felé, s fámellett: *nem akarnak az istennek sem a kötelező órán túl menni.*

Nagy a várakozás az emberekben, betartja-e vajon a béremeléssel kapcsolatos ígéretét a kormány. Március 31-én ez is eldől. Hogy aztán ennek hatására milyen ellenlépésre készülnek a vasutasok, arról *Kolozsvári Istvánnak* nincs tudomása. Mindenesetre az üzemfőnök bízik embereiben, a mozdonyvezetők fegyelmezettségében, talán belátják, hogy a sztrájkkal csak még több problémát okoznának maguknak.

Eszmecsere a bizalmiakkal

(Tüttő Tibor felvételei)

zósan bújtunk meg egyetlen esernyőnk alatt, a nyomozás várható izgalmaitól felajzva, pillanatokra *Sherlock Holmes*nak és *dr. Wattsonnak* képzeltük magunkat. Végtére is nem kevesebbre vállalkoztunk, mint hogy kideríts ük, ki rejtőzik a géppel írt sorok mögött.

A zuhogó eső, a nyirkos vasúti híd, aztán a vontatási főnökség komor szerelőcsarnoka csak tovább fokozta bennünk a krimi előérzetét.

Marosán István volt az első ember, aki szóba elegyedett velünk. Amíg a főbizalmi vélhető tartózkodási helyére kalauzolt bennünket, teketóriázás nélkül tért a lényegre. *Megtudtuk tőle, hogy pillanatnyilag bizony úgy áll a helyzet, hogy az emberek nem nagyon bíznak a szakszervezetben, mivel úgy vélik, az nem sokat tudott eddig elérni.* Hozzátette még azt is, nyugodtan megírhatjuk a szakszervezeti újságban, hogy a bizalmiak iránt sincs sok bizalom. Persze ő már könnyen beszél, már csak négy évet kell kibírnia, aztán fájront. Olcsó csattanó, de igaz: Marosán tizennégy éve a levegősök bizalmija.

Éppen hogy beköszöntünk a főmérnöknek, s már mentünk is volna olajos overalljukban a mozdonyok alatt tüsténkedő kétkezi szakik irányába, amikor a szerelőműhely feje rosszallóan vonta össze szemöldökét. Nem oda Buda. *Minden tisztelete a sajtóé, de ő még nem hallotta, hogy mostanság már nem divat a legfőbb főnöknél levizitelni. Szánva-bánva szeleburdiságunkat, főmérnöki díszkísérettel vonultunk be Kolozsvári István körzeti üzemfőnök irodájába.*

Utólag kérünk elnézést az üzemfőnöktől, hogy kizárólag nyomozati érdekből elhallgatni voltunk kénytelenek jövetelünk valódi apropóját. Szó sem volt bizalmatlanságról, csupán a konspiráció elemi szabályai diktálták e besurranótempót. A tapogatózó tiszteletkörök után az emberek hangulatáról faggatjuk a főnököt.

A debreceni vontatást csak a mozdonyvezetők frontján érintik a létszámgondok, szerencsére szerelőkben nincs hiány. Mindenesetre nem volt több hírlapi kacsánál az a tavaly márciusi hír, hogy sztrájkra készülnek a debreceni masiniszták. Tény viszont, hogy ma is kitartanak akkori követelésük mellett. Legfeljebb rossz a kedvük.

Azt már Guba Sándor részlegvezető szögezi le, hogy itt még senkit sem ért azért retorzió, mert megmondta a véleményét. Az elhangzottakból annyit sikerül megállapítanunk, hogy a névtelen vádaskodást bizalmi nem írhatta.

Az idő viszont egyre sürget. Megköszönve a bizalmiak ránk fecsérelt idejét, meglepő kéréssel rukkolunk elő: Nagyszájú (nagy N-el!) beosztottakkal szeretnénk végre találkozni.

Izzadt homlokú, gyűrött arcú férfiak foglalják el a bizalmiak helyét. Furcsa módon őket nem kell annyit nógatni. *Porció István* fékberendezés-szerelő amolyan ami szívemen a számon ember. A szociális gondokat ő is a csótányoknál és a tusolónál kezdi, s különösképpen az üdülőjegyek furmányos elosztásának taglalásakor lelkesedik be. *Igényeit nem srófolja a fellegekig, csupán egyszer végre családostul szeretné a Balatont látni.* Ebben legfeljebb az a különös, hogy ő mindenáron nyári beutalóra tartana igényt. Főszezonira, miből az elmúlt idényben is nem többet és kevesebbet, mint három darabot kapott az egész vontatás.

Ki érti ezt, hogy mindenki nyáron akar a Balatonra menni. De Porció, a fékszerelő nem azok közül való, akik könnyen föladják. Bár a Balatonhoz még nem sikerült eljutnia, fejébe külföldi csereüdülések ötlete férkőzte be magát. De a jelenlévők közül még szerencsére senki sem hallott ilyenről.

A fékszerelő azt is nagyon unja már, ami az újítások körül folyik. Azazhogy dehogy folyik: áll. *Se szó, se beszéd egyenesen sérelmesnek veszi, hogy egy-egy újítására sokszor másfélkét évig a hallgatás sötét fátyla borul.* De *Porció Istvánt* nemcsak saját ügyei tartják lázban. Kerek perec kimondja, hogy amíg a szakszervezetnek nem lesz olyan „hatásköre", mint a kormánynak, addig csak kiszolgáltatottja annak. Addig csak fából vaskarika az érdekvédelem.

Meg aztán szerinte a mai kormány nem folytat stabil politikát: megyünk nyugatra kéregetni, mint a koldusok. Az ilyenfajta „átalakulás" a legkevésbé sem nyugtatja meg a melóst. Hiányoznak az új arcok is, mert hogyan is lehet megújulni ugyanazokkal. Van erre vicc is: *új szelek fújdogálnak a régi popókból.*

Hát, érdekképviselet az, ami nincs, definiálja kapásból társai véleményét *Orosházi László.* Aztán, mintegy csak magának teszi hozzá: talán már szakszervezet sincs . . . Elfáradt tekintetű, bajuszos fiatalember. Esetleg ő lenne az . . . Nem, szó sincs róla. Konok tisztesség sugárzik egész lényéből. *Ő az a MUNKÁS, aki egyelőre még tartja a hátát, akire ma még lehet pakolni. Elkeseredettségében benne van az a bizonyos öntudat, ami már csak kevesek sajátja.* Indulatosan meséli el, hogyan vitték őt munkaügyi döntőbizottság elé az ominózus 250 Ft-ban megállapított, alapbérbe beépített kiegészítést, amit valahol, valakik elfelejtettek a műszakpótlékok vonzatával elszámolni.

Zákány Mihály, a főbizalmi nem tiltakozik, amikor *Orosházi* fölemlíti, hogy ez ügyben is hiába kértek tőle tanácsot a dolgozók. Úgyhogy, folytatja a szerelő: *immáron nincs bizalom, csak kivárás van.* Lassan már úgy néz ki, mintha a funkcik saját érdekeiket képviselnék, átnyúlva a melósok feje fölött. *Molnár Antal* előbbi megállapítására még a diktafon is gondolkodóba esik, hogy ezt föl szabad-e vennie. Nagyot kattanva mondja azt, hogy nincs tovább.

Guba Sándor figyelmesen hallgatja végig beosztottjait, aztán kissé rezignáltan erősíti meg igazukat: *ellaposodott a mozgalom, náluk például időtlen idők óta nem voltak szakszervezeti ülések.* Persze, véli a részlegvezető, erről egyedül mi magunk tehetünk. Panaszkodunk, panaszkodunk, de bizalmit lasszóval kell fogni. Az emberek ódzkodnak a felelősségtől. Helyette inkább pénzt keresnek. Mindannyian helytelenítik, hogy a korábbi függetlenített szb-titkár is csak másodállásban csinálja. Kiment utazni.

Hát ebből sem lett igazi sztori, nézünk egymásra a fotóssal, amikor az emberek felkászálódnak. Mert milyen krimi az, amelyben a végén nem derül ki, ki volt a tettes.

Nincs más hátra, mint hogy híven eredeti elhatározásunkhoz az „áldozat" előtt felfedjük kártyáinkat.

Guba Sándor, merthogy a részlegvezető ellen íródott elsősorban a „vádirat", nem lepődik meg különösebben. Forgatja ujjai között a papírt, s mindjárt megjegyzést is fűz az olvasottakhoz. *Való igaz, hogy a legmagasabb órabére a szakszervezeti főbizalminak van. Csakhogy ezt ő is helyteleníti. Rágalom, hogy neki része lenne benne, hiszen az üzemfőnök*

Guba Sándor

és az szb-titkár döntött erről. Hasonló a helyzet az alapszervi párttitkárral is. Pestiesen szólva ebben nem ő a „hunyó".

Ki írhatta, ki írhatta? *Guba Sándor,* aki egyszerű szerelőként kezdte a cégnél, hogy aztán nyolc évvel ezelőtt, a főiskolát befejezve térjen ide vissza, tanácstalan. Eseteket idéz fel. Például éppen *Zákány* főbizalmival volt nézeteltérésük a bérfejlesztés miatt, amit aztán az szb elé is vittek. De hát Miska mégsem ír neki névtelenül.

Esetleg az a kolléga, akit éjszakai ellenőrzése során alva talált, s aki aztán betegségre hivatkozott. A munkaügyi döntőbizottság a dolgozónak adott igazat. Tehát ez is kizárt.

Nyolc év hosszú idő, különösen főnökként, de tiszta lelkiismerettel állítja *Guba Sándor,* hogy komolyabb konfliktusa még nem akadt senkivel.

Sok mindent nem ért (velünk együtt) a részlegvezető, de leginkább talán azt, hogy *miért nem kopogtatott be hozzá, akinek baja van vele.*

Mi váratlanul kopogtattunk nála, pedig nem vele van bajunk.

Tódor János

(Fotók: **Tüttő Tibor**)

RAKTÁRNOKSIRATÓ

A Magyar Államvasutak — mondják — állam az államban. Így igaz. Ezt az óriás vállalatot az első csapás akkor érte, amikor konkurenciát kapott. Nem kívülről, vetélytársát a saját testéből szakították ki csak új névvel illették. A MÁV TRANS-ból Volán lett. A vasút vagyonából választották le a Volán eszközeit — a raktárakat és a „gumidanikat" —, s a vasutas összvizsgás létszámból szervezték a Volán raktárosait. *A vasútföldrajzban járatos és pénzügyileg is képzett gárda elvesztését nem könnyű kiheverni.* Vasutassá nem születik senki, azzá csak válni lehet. Akik a volánosítás után még a vasúti kereskedelmi szolgálatnál maradtak, úgy mentek nyugdíjba, hogy nem képezhették ki utódaikat.

Az utódok jöttek az utcáról, akiknek munkakönyvében már csak a vasúti beíráshoz volt hely.

A másik csapás a kereskedelmi szolgálat leértékelése. A mozdonyvezetéshez szakértelem és egészségi alkalmasság szükséges. A forgalmi szolgálatot is csak képzett és arra alkalmas egyén láthatja el. *Miért van az, hogy raktárba azt teszik, aki máshol megbukott, büntetését tölti, leszázalékolódott, esetleg felsőbb tanulmányainak idejére „nyugis helyet" igényel?*

Ha valamely állomáson bújtatni kell sportolót vagy kisgyermekes anyának nappalos beosztást keresnek, azt biztosan raktárnoki munkakörben szerepeltetik. Ezért aztán felméréskor nem tűnik ki a létszámhiány. (Természetesen van ellenpélda is, amikor az állomásvezetés zárkózik el a raktárnoklétszám feltöltésétől, így teremtve lehetőséget a nagy leterhelés bizonyítására, a lazításra stb.)

A raktárnok tudása és becsületessége az áruszállítási bevétel záloga! Ugyan, milyen pénzügyi fegyelmet lehet elvárni az általános iskolai végzettséget csak tűrhető szinten szerzett, egy vasúti vizsgával rendelkező vagy e munkakörben nem járatos, a munkaidőt ki nem használó alkalmazottól, akik közül többen arra hivatkozva, hogy nekik kevés a fizetésük, nem átallanak saját zsebre is ügyeskedni!

A forgalom balesetként tárgyal minden utasításellenes magatartást, függetlenül a személyi sérüléstől. De vajon nem baleset-e egy gépreváró szerelvény kocsijának zártalanítása, megdézsmálása éppen úgy, mint a valóságtól eltérően vezetett vagy átjavított időadatot tartalmazó kocsiátadó könyv? *A kifizetett kártérítés épp olyan vesztesége a vasútnak, mint a jogos felszámolások elmulasztása.*

Siratom a raktárnokot. Az egykor volt derékhad katonáját, aki még szép írásával, jó számoláskészségével, tudásával a vasúti esküjéhez híven a vasút érdekeit szolgálta. Az egykori raktárnok még szolgálati lakást, tüzelőt, tizenharmadik havi fizetést és úgynevezett „disznópénzt" is kapott. Igaz, hogy akkor erkölcsi bizonyítvány és ajánlólevél is kellett az álláshoz.

Nem szerencsés a forgalmi és kereskedelmi tananyag szakosított tisztképzőn való oktatása. A vasutasok életük során különböző munkaköröket látnak el, de „kereskedelmiül" valamennyiüknek érteniük kellene, hiszen a szállítás az alapszakma.

Jelenleg a raktárnok fizetése nincs arányban munkája értékével. Szolgálata alatt nemcsak kilométereket jár be, hanem tárgyal, ellenőriz, számol, sáfárkodik. Majd, ha a vasút e munka hasznát megfelelően bérezi, akkor válogathat magasabb képzettségű munkaerőben is. *Természetesen a feltételeket is biztosítani kell a munka elvégzéséhez.* Ha valamely állomáson a helyszíni átadáshoz kevés a meglevő létszám, akkor annyit kell foglalkoztatni, amennyi szükséges. S annyi fizetésért, hogy ne játszon össze a szállítófélle l, s ne kényszerítse a vasutat se kártérítésre! *Többet veszít a vasút a kártalanításokkal és a be nem hajtott összegekkel, mint a hiányzó raktárnokok bére.*

Régebben az volt a természetes, hogy a forgalomból jöttek át a kereskedelemhez a dolgozók. Hozták magukkal a híres vasúti kombinációs készséget és fegyelmet, de hozták magukkal a tekintélyes munkabért is. Az ő hozzáállásuk teremtette meg a kereskedelmi szolgálat megbízhatóságát. Mert a kereskedelmi tevékenység nem fejeződik be a munkaidő elteltével — a rakomány (indulástól érkezésig) még többször „visszabeszélhet". A kereskedelmi szállítási feltételek állandóan változnak. Aki a raktárnokot (a kereskedelmi hivatalnokot) nem becsüli, az saját pénzének az ellensége. A mai vasút vezetői is azok lennének?

Klencz Tiborné

Kirohantam

A Komárom megyei Dolgozók Lapjának 1984. november 6-i számában tolmácsoltam a vértesszőlősiek panaszát, amely szerint a Budapest felé tartó vonatok vágánya mellől elbontották a várótermet. A hivatalos indoklás szerint azért, mert beleesett a vasúti pálya és az újonnan létesített fénysorompós útátjáró úgynevezett rálátási háromszögébe. Másik váróterem építése fölösleges pénzkidobás lett volna, hiszen a küszöbön álló rekonstrukció során a vágányok is odébb kerülnek majd.

Ezzel viszont állandósult egyfajta baleseti veszély. Az utasok a „túlparti" váróteremből rohangáltak át az érkező vonatokhoz, az pedig tudvalévő, hogy kétvágányú pályán az ellenkező irányból is bármikor fölbukkanhat egy szerelvény. Cikkemet követően a MÁV „szóvivője" ígéretet tett egy ideiglenes konténerváróterem elhelyezésére.

Nos, a vasút tényleg gyorsan intézkedett. Alig pár hét elteltével már le is rakták a konténert, emlékezetem szerint még a villany is világított benne.

Töredelmesen be kell valanom, megszállt az önelégültség. Egyetlen, a sajtóban megjelent írásommal megoldottam a kétezres lélekszámú falu, Vértesszőlős váróteremgondjait.

Gyakran utazom a győri vonalon, ha máshol nem is. Vértesszőlősön mindig kinéztem az ablakon, jólesően nyugtázva: áll még a váróterem.

Aztán rossz sorsom úgy hozta, pár nappal ezelőtt az említett megállóban kellett vonatra szállnom. Az érkezésig volt még húsz percem, gondoltam, körbejárom zsurnalisztikai tevékenységem e kézzel fogható eredményét. A körbejárásról azonban le kellett mondanom. Hogy miért? Nem részletezem, mert nem akarom, hogy eme rövid írásom ízléstelenségbe fulladjon. Inkább beléptem az ideiglenes váróteremb e. Talán ezt sem kellett volna.

A látvány elkeserített. A falakról a tapéta leszaggatva, a padok széthányva, a padlón szemét.

Ekkor véltem valamiféle rokoni hasonlatosságot fölfedezni Zrínyi és saját magam között.

Ki kellett rohannom . .

Thorday Zoltán

Ápolásra váró szanatórium

A MÁV balatonfüredi szívszanatóriumának főorvosa, *dr. Fehér Csaba* nem fekete Mercedessel érkezett vissza a fővárosból, hanem személyvonattal. Elmondotta, hogy a VÁBE vezetőivel és a Mávtours képviselőjével arról tárgyaltak, hogy Balatonfüreden a szanatóriumi lehetőségeket kihasználva fejlesszék a gyógyturizmust.

Elhatározták, hogy a VÁBE üdülőinek egyikét, egy nyugatnémet cég közreműködésével értékesítik. *Nem egyszerű nyaralásról lenne szó, hanem a szanatórium szolgáltatásainak igénybevételével, úgynevezett gyógyturizmusról.* Az orvosi szolgáltatásért a VÁBE nem a megszokott módon havi bérrel fizetne, hanem orvosi műszerek beszerzésével, miután ilyen költségeket az évi tervből úgysem lehet biztosítani.

— Ilyen akciókat eddig is sikerült lebonyolítani az ÖTA segítségével — folytatta ismertetését a főorvos. — Így tudtak négy évvel ezelőtt tornatermet építeni, a fűtést korszerűsíteni és egy komoly számítógépet venni. Sajnos az épület, amely mindössze 12 éves, nem nyújtja azt a biztonságot, amit egy szanatóriumnak nyújtani kellene. A rossz szigetelés miatt ha esik az eső, a társalgóból és egy-két kórteremből szinte szivattyúzni kell a vizet. *Az épület már alapos felújításra szorul.*

A szanatórium dolgozói annyira takarékosan gazdálkodnak, hogy az önköltséget már nem lehet tovább csökkenteni. Még a klinikákon és a megyei kórházakban kétezer forint felett van egy beteg napi önköltsége, addig a szanatóriumban csak 350-360 forint. A 85 ágyon több mint 90 százalékos a foglaltság és 19 nap az ápolási idő. A 85 ágyon kívül még van egy intenzívszoba is.

A szanatóriumban öt orvos dolgozik, ketten azonban folyamatosan távol vannak különböző okok miatt — katonai szolgálat, tanfolyam stb. Ezért sok dolga van a szanatóriumi orvosoknak, ápolóknak. Ők végzik a VÁBE üdülőben pihenő nyugdíjasok orvosi ellátását is.

A szanatóriumban tíz ápolónő, egy gyógytornász, két laboros asszisztens, egy röntgenes és egy szemészorvos látja el a beutaltakat. Közérzetüket befolyásolja az alacsony fizetés, de a betegekért mindent megtesznek. *Mindennapi munkájuk mellett időt szentelnek a kutatásokra is.* Kezdeményezésükre például bolgár és lengyel vasútegészségügyi intézetek tíz vasúti szakma szívbetegségeinek adatait rögzítik és küldik el Balatonfüredre, hogy azt számítógépre vigyék és értékeljék. Ez a nemzetközi vizsgálat pontos képet ad majd a forgalomban dolgozó vasutasok egészségváltozásairól, leggyakoribb szívbetegségeiről.

A foglalkozási kategóriákból ki lehet majd választani azokat a csoportokat, akikre a szívbetegség leselkedik. Ha ezt sikerül pontosan behatárolni — márpedig az eddig beérkezett adatok arra utalnak — akkor meg lehet előzni a nagyobb bajokat.

Z. F.

HOZZÁSZÓLÁS

Mihez van joga az újságírónak?

Tisztelt Képviselő Úr!

A Magyar Vasutasban megjelent *„Visszahívnak egy képviselőt?"* című riportommal kapcsolatos levelét megkaptam.

Ebben többek között a következőket írja: „A Magyar Vasutas 1989. február 16-i számában velem kapcsolatos cikkhez kívánok néhány gondolattal hozzájárulni. Teszem ezt azért, mert szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a zsurnaliszta feladata az olvasó tájékoztatása a valós dolgokról. A tényként megjelölt adatok valódiságáról — különösen akkor, ha erre a figyelmét előre felhívtuk — meg kell győződnie. Ezt így kívánja meg a becsület. Az újságírónak nincs joga ahhoz, hogy esetleg saját politikai meggyőződését is erősítve szándékosan elferdített dolgokról tájékoztassa olvasóit . . .

A ZKT tagjai közölték, hogy ők a magyar népet képviselik, nincsenek politikai célkitűzéseik és feladatuknak tartják, hogy a nép széles körű rétegeit érdeklő kérdésekről vitatkozzanak (velem!). Mindezt a Hazafias Népfront keretein kívül, de annak anyagi segítségével népfrontként működve kívánják megvalósítani . . .

A lap megjelenése után telefonon felhívtam az MSZMP és a KISZ illetékes vezetőit és egy ismerősöm útján felvettem a kapcsolatot a Fidesz-szel is. Megállapítottam, hogy egyikük sem kérte tagfelvételét a ZKT-be . . .

A fentiekben leírtak alapján szükségesnek látszik, és kérem is arra, hogy a lapjukban megfelelő »cáfolat« jelenjen meg. A cikket író zsurnaliszta: *Tódor János* figyelmét pedig szeretném felhívni arra, hogy a féligazság és a teljes hazugság — édestestvérek . . ."

Tisztelt Dauda Sándor!

Az Ön visszahívását kezdeményező Zuglói Közéleti Tömörülést az ominózus írásban (az Ön intenciója ellenére) szervezetnek, mi több: népi koalíciónak voltam bátor definiálni, ezáltal hitet téve „saját politikai meggyőződésemről".

Nyilván elkerülte képviselői figyelmét, hogy a ZKT nevezte magát emigyen, és én tisztességükben nem kételkedve, hitelt adtam szavuknak. Hasonlóképpen az Ön mondandóját is igyekeztem maradéktalanul visszaadni, igazságtartalmát egy pillanatig sem vonva kétségbe, holott erre előzőleg senki sem hívta fel külön a figyelmemet.

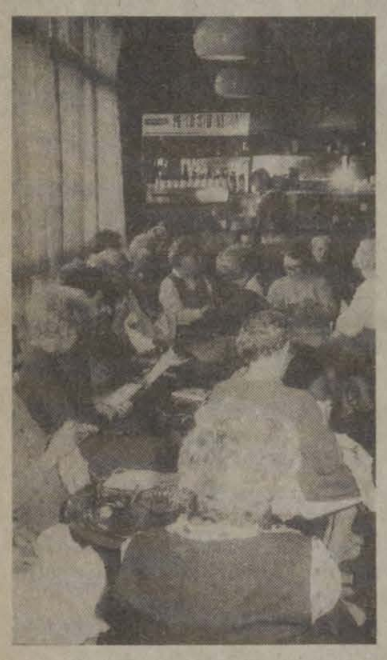
De ne kerteljünk tovább: Ön engem hazugsággal vádol, illetve a dolgok elferdítésével. Természetesen Ön meggyőződéssel hiszi, hogy joga van ehhez. Ahhoz, hogy egy újságírónak mihez van joga ne firtassuk — jobb, ha az olvasó megítélésére bízzuk! Megértem zaklatott lelkiállapotát, végtére is nem könnyű szembenézni a mai magyar valósággal, a képviselősége körüli viharokat azonban aligha a sajtó nyakába kell varrni. Mindenesetre egy dologban (elnézését kérve a választókörzet számának elírásáért) kénytelen vagyok kiigazítani: *visszahívói között bizony szép számmal akadnak MSZMP- és KISZ-tagok is, még a Fidesz* — és erről Ön nálam sokkal jobban informált — *kezdeményezőszerepe a napnál világosabb.* Én ezt nem az MSZMP, a KISZ és a Fidesz „illetékes vezetőitől" tudom, hanem: maguktól az aláíróktól.

Zsurnaliszta üdvözlettel:

Tódor János

A füredi üdülőben

Amint megérkeztem az üdülőbe és megtudták miért jöttem, azonnal körbefogtak az asszonyok. *Birkás Gyula*, a VÁBE balatonfüredi üdülőjének igazgatója még biztatta is a kisöre-



geket: — *Panaszkodjanak csak az újságírónak, mondjanak el mindent.*

A mosolygós arcokról olvasni lehetett elégedettségüket. Boldogok voltak. A Pujcsi házaspár Szolnokról, Schmidték Bicskéről. Ócsaiék Ceglédről jöttek ide pihenni. Nincs panaszuk. Az egyik férfi beleszól:

— *Hizlalda ez kérem.*

Otthon arról vitatkoztak gyermekeikkel, hogy minek Füredre menni egy szociális gondozóba, amikor otthon van színes tv és meleg lakás. Kiderült, hogy ez nem gondozó, ez a hely egy nagy megnyugvást, újabb hitet az ad élethez, felüdülést nyújt az öregeknek akik őrházakból, tanyáról és természetesen új lakónegyedekből jöttek ide. *Most a véletlen hozta, hogy csak húsz férfi jutott a százas csapatba, talán ezért kellett a vecsési Fülöp Sándornak, Füvesi Ferencnével sakkozni.*

Bajban voltak a nőnappal is. Húszan köszöntöttek nyolcvan nőt, de szépen sikerült. Hogy húsvétkor hogyan lesz? Locsolóvíz van, sonkáról is gondoskodnak a vendéglátók, az asszonyok meg kötés helyett tojást festenek. Most a férfiak járnak jobban, nem győznek majd a kínálásnak ellenállni.

Mégis mi az ami kellene? — kérdem az özvegyasszonyok csoportját.

— Tudja mi kéne? Két jó láb és magasabb nyugdíj. No mög több vidám fickó, hogy ne legyünk egyedül — feleli *Kiss Józsefné.*

Panaszról végül is nem esett szó Balatonfüreden.

(Kép és szöveg: **Zelman**)

Így is lehet

Mármint utazót ellátni, kedveskedni jó szóval, étellel, itallal, nem is túl drágán, de előzékenyen. Hol van ez a hely? Nem a mesében: a váci vasútállomás területén, az Utasellátó impozáns éttermében. Ha volna légy ebben a helyiségben, talán el is csúszna a tükörfényes padozaton, de szerencsére nincs.

Virág szépít minden asztalt, vázában illatoznak a nárciszok, jácintok. Dél felé jár az idő, éhes utazók szállingóznak a csöndes terembe, ahol gyors léptű pincérfiú suhan a tálaló és az asztalok között. Olykor feltűnik egy törékeny termetű, fehér köpenyes asszony, *Rózsahegyi Tiborné* üzletvezető: jó étvágyat kíván a törzsvendégeknek, meg az éhüket, szomjukat csillapító, egyszeri átutazóknak.

— *Nemrégen múlt három esztendeje, hogy megbíztak az Utasellátó Vállalat váci üzemegységének vezetésével* — mondja az üzletvezető asszony. — *A kiszolgáló személyzet velem együtt hat emberből áll, mindannyian jól képzett pincérek, felszolgálók, szakácsok.* Az étterem forgalma havi 150—200 ezer forint, a bevétel zömét az ételek adják. Annak idején elhatároztam, nem lesz kocsma ebből az étteremből s el is kerülnek minket a részegek, a randalírozók.

Körbejárjuk a kiszolgáló-, a tálaló- és a szociális helyiségeket. A példás rend és a tisztaság igazolja: itt asszony a főnök. A mosdószobában mosógép, centrifuga, mellettük egy polcon keményre vasalt törülközők, konyharuhák.

— Mindennap korán, már fél hatkor kezdjük a műszakot — folytatja az üzletvezető. — Takarítunk, átrendezzük az asztalokat, tiszta abroszt terítünk. Maguk vásárolta virágokat hoznak a piacról a lányok és a fiúk, hogy vendégeink kellemes környezetben költsék el étküket. *Az esti zárással az én munkám nem ér véget, olykor tíz óráig ide, az apró irodámba szólít a rengeteg adminisztrációs feladat.*

Jönnek a vendégek, hamarosan megtelik az étterem. Az utazók, s a visszatérő törzsevők elégedetten kanalazzák a levest, szeletelik a flekkent, melyet ma egy fiatal szakács, *Dudás János* készített. Itt volt tanuló a fiú, akit a tavalyi szakácsversenyre maga a főnökasszony készített föl. El is hozta az ezüstérmet a váci Utasellátó ifjú ínyesmestere.

(A fentiek nem reklám céljából íródtak, nincs is arra szüksége *Rózsahegyi Tiborné* kis csapatának. Csakhogy — a krónikás tapasztalata szerint — jó néhány Utasellátó egységre nem ezek a benyomások jellemzőek. Mert lám, így is el lehet látni az utast. Kedveskedni jó szóval, kiszolgálni nem is túl drágán és előzékenyen.)

B. I.

Segíteni akar az új alapszervezet

A szolnoki járműjavító üzem szakszervezeti bizottságának „szárnyai alatt" önálló alapszervezetet hoztak létre a nyugdíjasok. A január 24-én megválasztott vezetőség már megkezdte munkáját. Hetenként 30-40 volt kollégájuk keresi fel fogadóórájukat — minden szerdán és pénteken 9—11 óra között — az üzemi művelődési központ vöröstermében. A vezetőség tagjai elbeszélgetnek a belépőkkel, igyekeznek megismerni gondjaikat, hogy — ha szükséges — segíteni tudjanak.

Az új alapszervezet vezetői várják azoknak a korábbi tagtársaknak a jelentkezését is, akiknek valamilyen okból (költözés, betegség stb.) megszakadt a kapcsolatuk a szakszervezettel. Igyekeznek megoldást találni a kapcsolatok felvételére, a tagasági viszony rendezésére akkor is, ha mozgásukban korlátozott betegek levélben fordulnak a vezetőséghez.

Nyugdíjasklub

Január 25-én megalakult a Központi Nyugdíjasklub Budapesten a VI. kerület, Bajcsy-Zsilinszky út 2. szám alatt. Felügyeletét a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas-intézőbizottsága látja el.

A klub minden szerdán a vasutas nyugdíjasok rendelkezésére áll 9 órától 20 óráig, ahol mód nyílik a szabadidő kellemes eltöltésére, művelődésre.

Elpattant egy buborék

Benéztem a konyhaablakon. Ott, a század eleji sparhelt mellett ült az öreg, fejét enyhén előrehajtva kutatta szemeivel a semmit, talán a múltra gondolt. Meg sem rezzent, amikor rányitottam az ajtót. Lassan oszlott a köd bogárfekete szeméről — megismert.

*

Á, te vagy, öcsém? Jó, hogy itt vagy. Öt percet hoztál vissza a múltból. Ülj le oda, a dikóra. Az imént volt itt a doktor, azért vagyok gálában, ebben a vénhedt kezeslábasban. Írt föl valamit a tudós, de érzem, mire a papírból medicina lesz, újabb gödröt kell ásni Ráckevén. Úgy élek én mostanában, mint vizen a buborék. Ha nagyobb szellő támad, elpattan a hártya s a mákszemnyi csöppek visszaesnek oda, ahonnan vétettek, a múltba. Éjszakánként ötöt-hatot is tátogok, míg végre megtelik levegővel a tüdőm. Félóránként járok fütyülni. Mondják a lányaim, Tata, ott a biló, azt használja, ne császkáljon ki az udvarra. Én inkább kimegyek a sötétbe, fölkattintom az udvari villanyt, szalad elébem Bogár, s indulunk a fák alá. Mikor bevégzem, visszabújok a hideg ágyba s nézem reggelig a nagy fekete semmit . . .

Régtől ismerem Tatát, a századdal egyidős rokont — porába omlott nagyapámmal voltak unokatestvérek. Közös volt a sorsuk, az életük, de három évtizede messze kerültek egymástól. Jó ősöm sírba szállt, a Tata itt maradt — s most újból közelibbé tette őket a múlt idő.

*

Három héttel ezelőtt arra kért Tata, hoznék a félmúltból egy demizson napfényt, három, vagy négy évtizede nem járt Tápióbicskén, s elfelejtette az Öreghegyen termett bor levének ízét. Betyáridéző, cifra kun szavakat és egy szál házikolbászt adott előlegbe, szeretetből. Az étek elfogyott, s hogy megörökítsem szavait, legközelebbi utamra fölkészítettem a táskamagnót. És persze a demizsont.

*

A kertkapun rozsdaette retesz. Átnyúlok a korhadt deszkák fölött s megrántom az acélnyelvet. Leng a kisajtó, belenyikorog a tavaszi fuvallatzenébe. Téblábolok a falak melletti betonjárdán s benézek az ablakon. A sparhert mellett, a kopott ládán néhány fahasáb vár sorsára, a tűzre, melyet már senki sem fog táplálni. Az ajtókon lakat vacog, s feketekeretes gyászjelentés, négy szöggel keresztre feszítve. Üres a ház, üres az udvar s egy sírral több van már Kevén. Nem csahol Bogár sem, lánca döglött kígyóként nyúlik el az udvar sarkában. Egy csonkolt faágra akasztom a magnó szíját s vélem, valahonnan a Tata beszél, pedig üresen surrog a szalag.

— . . . *egy híján kilencven esztendős vagyok, öcsém. Elhagytam az időt, mint eltávoznak mellőlem mostanában régi jó komáim, cimboráim, volt szeretőim. Most én következek. Beteg a kerék, meg a motor; a lábaim s a szívem. Hiába az orvos, a rendelő — rongyul vagyok. A fehér házat, az orvosi rendelőt még én avattam föl, valami hetven esztendeje.* Úgy való igaz, ahogy most mondom. Az uradalom egyik ifiura légpuskával lövöldözött. Galambra, verébre, kalapokra. Az egyik ólom a vaskerítésen gellert kapott s a gégém alatt a bőrbe fúrta magát. Ömlött a vérem, akkor feküdtem először kórházi ágyon, azóta sem. Sok vizsgán átmentem, átestem. Kanász voltam kan taposott, gulyás voltam, bika öklelt. Amikor megszűnt az uradalom, gyalogmunkásból szíjgyártóvá avanzsáltam.

— . . . *öt lányt neveltem föl, tisztességgel kieresztettem valamennyit. Egyik Hatvanban, a másik Nagykátán, a többi itt, Ráckevén lakik. Két vejem a vasút szolgája, az unokáim közül is hárman-négyen viselik a parolis egyenruhát.* Egyik sem lett szíjgyártó, haszontalan kölykei, de csavargó nincs közöttük. Dolgoznak, gyarapodnak, nem úgy mint én, aki már csak nyügnek vagyok e világon. Hej, te rossz csoze! Emlékszem, amikor sutytyó gyerek voltál . . .

*

Nem adatott meg neki, hogy 1990-ben vöröslobogós ünnepet üljön: május elsején született. Hetvenegyben temette el feleségét. Magányos volt? Aligha. Lányai, vejei s az unokák közül is valaki naponta rányitotta az ajtót. Tata, hogy van? Tata, mije fáj? Tata, mit akar holnap ebédelni?

Hétvégeken megpezsdült az udvar: boldogító, csilingelő nevetés szaladt a felhők alá. S a Tata olyankor örült igazán az életnek.

— . . . ez a Bogár kutya már a tizenötödik tavaszt szolgálja. Füttyentek neki s tudja, mi a teendő. Szalad a szomszédba, vagy valamelyik lányomhoz: gyertek, a gazdi nem jól van. Szólok neki, macska a kertben s máris ugrik a kilincsre, úgy nyitja a kaput s rohan a nyávogó után. Hej, Bogár, ki füttyög majd ezután neked?

*

Surrog a szalag, rögzíti a csönd kútja mélyéről érkező szavakat, melyeket élő ember soha nem hallhat, nem érthet. Csak az, aki emlékezik. A csonkolt ágról leemelem a készüléket s hogy még egyszer hallgassam a Tata néma szavait, megnyomom az indítógombot. Halk surrogás: egyetlen szó sem pisszeg, vissza nem idézhető némasággal tekeredik orsóra a mágnesszalag.

A buborékok hang nélkül pattannak el . . .

Besze Imre

MOZIKALAUZ

Amióta a gazdasági életben tekintetbe vesszük a piac törvényeit, a moziforgalmazásban is új szelek kezdenek fújdogálni. Van konkurencia. Új nevek, friss cégek jelentkeznek a maguk kínálatával.

A fővárosi mozik gazdája a Budapest Film, eddig főként egy-egy érdekes NSZK-produkcióval hozakodott elő, most Dunafilm néven egy amerikai tőkével működő, 43 országban jelenlévő céggel vegyes vállalatot alapított! *Ez többek között azt jelenti, hogy a kínálat évi 25 alkotással gyarapodik.* A Duna ugyanis a külföldi cég 50 terjesztésre kerülő produktumából ennyit kíván átvenni. A világpremierekkel egy időben mutat be majd új alkotásokat. (Májustól igyekezni fogunk ezt a folyamatot a gyakorlatban is bemutatni, vagyis a Mokép ajánlata mellett a Duna, a Budapest, a Helikon, a Bács és a Hajdúfilm szerzeményeire is felhívni a figyelmet!)

Megmaradva egyelőre a hagyományos keretek között, nézzük, mit kínál áprilisra a Mokép?

Két magyar produkció is szerepel a programban.

A pikánsabb témájú film címe: *Mielőtt befejezi röptét a denevér.* Forgatókönyvének alapja egy néhány soros napihír, amely megmozgatta *Tímár Péter* rendező képzeletét. A konfliktus a mai hazai valóságban bonyolódik és látszólag úgynevezett „háromszög"-történet, de egyik hőse nem elégszik meg a maga asszonyával — szeretőjével —, hanem szemet vet annak fiára is, aki ráadásul beosztottja az üzemben. A „háromszög" tagjait, a szenvedő felet a fiatal *Csontos Róbert,* az asszonyt *Bodnár Erika,* a biszex főnököt *Máté Gábor* alakítja.

A második hazai mű *Sára Sándor* rendező-operatőr munkája, a *Pergőtűz.* Alcíme szerint a II. Magyar Hadsereg a Donnál. A II. világháború egyik tragikus epizódját kíséri epikus részletességgel mintegy regényfolyamként végig, azt ábrázolva: hogyan fordul minden visszájára, mint múlik el a hódítás mámora s válik a győzelem katasztrófává.

A hónap filmje ezúttal is két régi kedvencünk nevéhez fűződik. Az olasz krimiparódia, a *Bűnvadászok hőse: Bud Spencer* (a hajdani válogatott vízipólózó és úszó), a *Piedone*-históriák címszereplője, valamint a szemtelen mosolyú *Terence Hill* hol cimborája, hol ellenlábasa. Ezúttal az előbbi. Rendezőjük, *E. B. Clucher,* fejtetőre állított helyzetben indítja el őket útjukra. Mint Pilátus a krédóba, úgy kerülnek barátaink a rendőrségre, ahol azt hiszik, hogy önként jelentkeztek zsarunak, holott . . . de a többit mondja el a fergeteges tempójú és humorú történet maga, amely telis-tele van nemcsak kacagtató félreértésekkel, hanem lélegzetelállító verekedésekkel is.

Ugyancsak kalandfilm, de egzotikus köntösben, a japán *8 szamuráj legendája. Fukaszaku Kindzsi* rendező izgalmas alkotása *Sizu* hercegnő *Edo* korszakbeli históriája, akinek családját egy vérbosszú kiirtja, de a szép leány nem marad védtelen. Nyolc bátor szamuráj áll melléje, akik a roppant túlerővel szemben is megvédik, sőt győzelemre segítik az ügyet, az igazságot.

Egy nagy sztár: *Gregory Peck* korábbi sikere, a rejtelmes hangulatú, misztikus horror, az amerikai *Omen* most kerül a magyar közönség elé. Konfliktusa egy bajt hozó örökbe fogadott gyermek körül bonyolódik, a műfaj törvényeinek megfelelően.

Számunkra kevéssé ismert környezetbe, Görögországba, a motoros bandák vetélkedése közé visz az *Éjszakai motorosok.* A görög dráma hőse *Nicos,* a vagány, visszaérkezik Athénba, hogy megbosszulja öccse halálát, s véget vessen a szinte vérbosszúra emlékeztető értelmetlen magánháborúnak.

A hónap művészi élménye a szovjet *Az ismeretlen század kezdete.* Két epizódból áll, s cselekménye a húszas évek elején perég. Alkotói a Belorusz pályaudvar rendezője, *Andrej Szmirnov* és a tragikus közlekedési baleset áldozatává lett *Larissza Sepitykó* rendezőnő.

A programot áprilisban egy argentin filmdráma, a *KO*-ra ítélve egészíti ki.

Ábel Péter

Durkó Gábor rajzai

Olvasóink gyakran találkozhatnak lapunkban is *Durkó Gábor* grafikáival, rajzaival. Életpályájáról, művészetéről ad képet az alábbi cikk.

1916-ban született *Durkó Gábor,* és jóllehet édesapja a századelő neves festőművésze volt, maga pedig már háromévesen (!), annyi sem volt még, szerepelt rajzaival kiállításon, olyan „művekkel" pedig, amelyeket a kritika nyomtatásban is megdicsért — életét tisztviselőként töltötte.

Gimnáziumi tanára, *Patkó Károly* festőművész, a római iskola kiválósága mindenáron azt akarta, hogy kiemelkedő tehetségű tanítványa az érettségi után a Képzőművészeti Főiskolán folytassa tanulmányait. A szenvedélyesen rajzoló, rajzaival az iskola büszkeségévé vált diáknak nyilván nem is volt más vágya, anyagi okokból erre mégsem kerülhetett sor.

Egy ritka szerencsés csillagzat alatt induló pálya már a kezdet kezdetén jóvátehetetlenül (?) kibicsaklott. *Tisztviselő lett Durkó Gábor, az is maradt évtizedeken át. Ám, hogy a művészi kifejezés számára életreszóló, egzisztenciális súlyú angazsáltság, nemcsak az bizonyítja, hogy mindmáig szenvedélyesen rajzol, nemcsak az, hogy állandóan „tanul" kezdetben magán-képzőművészeti iskolákban, (Örkényi—Strasser, Borbereki—Kovács, Aba Novák és másoknál), később képzőművészeti körökben fejlesztette tudását, negyven éve tagja a budapesti Vasutas Képzőművész Körnek,* de az Uvaterv Szőnyi István Képzőművész Köre is „sajátjának" tekinti.

Az igazi bizonyság elhivatottsága mellett mennyiségre hatalmas, minőségre kiemelkedő életműve, számos kiállítása, folyóirat- és napilapközlése (mintegy hatszáz rajza található meg a Kortársban, az ÉS-ben, a fővárosi és vidéki napilapok oldalain).

*

Sokat és sokfélét rajzol *Durkó Gábor:* faluképeket, kisvárosi utcákat, „furcsa" és „csinos" tájakat, arcokat, „beszélgető asszonyokat", hegyeket és síkságokat, partra vetett csónakokat és templomokat, különös növényeket, „magányos" fákat, stilizált alakokat, ornamentikából „kiúszó", önálló életre kelő halakat stb.

Grafikáira azonban minden tematikai és megformáltságbeli változatosság, a variációk szinte szédületes gazdagsága mellett sem a „színesség", az újabb és újabb művészi megoldások keresése jellemző. Nem. Sokkal inkább az elmélyülés, a meditáció, a rokon témák és motívumok újra és újra való felfedezése.

A művész sokat és sokfelé járt külföldön, ennek nyomai világosan felismerhetők rajzain: mediterrán táj, délszaki vidék, széltől tisztára söpört, mindent kontúrosan mutató észak-európai síkság rendre megjelenik munkáin. Azonban minden idegen hozadék, minden nem hazai táj éppúgy beleolvad egy eltéveszthetetlenül „durkós" világba, amiként egyneművé, néha csaknem felismerhetetlenül egylényegűvé stilizálódnak a falusi ruhák is a húszas évek divatos toalettjeivel, vagy a papi reverendákkal.

Különös, megragadóan egyedi szintézisben egyesül *Durkónál* az ornamentika, a díszítőművészet eszközkészlete a jelképi stilizáltság formakincsével és az összefoglaló, lényegeket kiemelő, „költőien" realista valóságlátással. *Ünnepivé, emlékedetté válik munkáin a falu széle, a kisvárosi peremvidék, ám anélkül, hogy akár a szegényes zsúfoltságot, akár a kopár magányt eltagadná a látványtól.*

Fekete-fehérben is színpompás-színpadias, nagy korokat idéző a nagy kalapos főpapok sétája, ám főszereplőkké e bíbornokok semmiképp sem válhatnak *Durkónál:* egyenértékűek velük a ciprusok, a hegyek vonalai, a fák klasszicizáltan elhelyezkedő oszlopai. Alátszólag sokszor oly egyszerű, olyannyira megnyugtató, oly biztos művészettel „kezelt" témák, tájak, figurák épp átlátszóságukkal, transzparenciájukkal utalnak valami bonyolultan titokzatosra, nosztalgikusan rejtelmesre.

Vajda Kornél

Fazekas Lajos

Csillagra néző

Mélyenalvó fáradtak ágya az éj,
csillagra néző lélek-magánya,
mikor esőcseppeknél nehezebb
csend ül az ablak előtti fákra.
— Hányszor törték nyugalmam ablakát!
S nem hajigáltam öklöm az égre,
ujjaim pengéit se nyújtottam
barbár dühvel, magam védelmére. —

Villanásokra tört csillag. Emlék:
követ omlasztó gyújtogatások.
— Nem költözhet csak emlékeibe
az, ki égő otthonokat látott!
S ők, akikkel bimbószájú gyermek
pihen most szerelmük ágya mellett,
megkeseredett mesék igazát
szövik álmukba: a történelmet.

Sóhajtó zajt küld valahonnan egy
gép szüntelen; a rendező ember,
— ki számba veszi sorsát, dolgait, —
hírt ad nekem e gép-üzenettel:
a munka örök. S amíg hallgatom,
mozdul óriás gépdaru váza. —
Beidegződés: hajnali trapp — ki
a fény alá, ki a sokaságba.

A debreceni szimfónikusok ragaszkodnak a MÁV-hoz

Az igényes zene kedvelőinek nem kell különösebben bemutatni a MÁV debreceni szimfónikusok zenekarát. Évtizedek óta „jegyzett" együttes, mégpedig nemcsak szűkebb pátriájában, hanem külföldön is. Önálló (profi) élete pedig nem akármilyen évben kezdődött: három évtizedes amatőr működés után 1952 január elsején lett hivatásossá . . . Nem akármilyen esztendők voltak — zeneileg sem! Az ideológia uralt mindent; a milánói Scala, a Metropolitan vagy a bécsi Operaház hihetetlen távolságra került tőlünk. (Jellemző a korra, hogy Mozart remekét, a Varázsfuvolát a Népművelési Minisztérium egyik képviselője le akarta vétetni a repertoárról mint ideológiailag „gyanús" alkotást. Szerencsére *Tóth Aladár* ezt nem engedte.)

A debreceni vasutasok muzsikusai nem törődve politikai kívánalmakkal, tette a dolgát, s ennek köszönhetően a Csokonai Színház rendszeresen tarthatott operaelőadásokat. (A kíséretet mind a mai napig ők látják el.) Országos hírű előadások születtek akkoriban, a mindennapi élet romlása közepette a debreceni zenekar évekig a vígaszt jelentette, a szépség győzelmét a gyakran ostoba és kifejezetten népellenes gyakorlat fölött. A zenekar hírnevét akkor alapozta meg. Különösen a *Bánk bán* (1955. március 15.), és a *Falstaff* (1956. VI. 6.) előadásaival. Az operaelőadások bemutatásában korrepetitorként *Kurtág György* segédkezett. (Kurtág időközben világhírűvé vált!)

A zenekar őrzi a rangját ma is, bár a gondok érdekes módon mégiscsak konzerválódtak.

Ezekről szerettem volna beszélgetni a vezető karnaggyal, a muzsikusokkal, sőt: titokban abban reménykedtem, hogy részt vehetek egy próbán is . . .

Nem sikerült. *A Simonffy utcai próbatermet üresen találtam. Az irodában egy csinos fiatalasszony fogadott: Stefanik Jánosné, a zenekar gazdasági vezetője.*

— A zenekar február 22-től március 11-ig NSZK-ban turnézik — közli velem mosolyogva, s kissé rejtélyesen.

— Ezt hogyan értékeljem: semmi gond a zenekar körül?

— A turnénak, a meghívásnak örülünk, a zenekar hírneve csak növekszik ezáltal. A gondjaink azonban ettől lényegesen nem változnak. Továbbra is igen nagy probléma a hangszerbeszerzés. *Márkás hangszerekre lenne szükségünk, s ezeknek az árai a mi helyzetünkhöz képest szinte csillagászati.* Ugyanakkor a külföldi meghívások, magyarán: a külföldi „piac" megtartása érdekében előbb-utóbb valami megoldást kell találnunk.

— Szóval ismét a „klasszikus" ördögi kör?

— Pontosan. De itt kell elmondani a másik — ezzel összefüggő — zavarunkat is. Ez pedig az úgynevezett mecenatúra kérdése. Világosabban: a zenekar a MÁV kötelékében akar maradni, olykor azonban bizonytalanságban hagynak bennünket. Természetesen jól tudjuk, hogy a MÁV funkciójától távol esik — mondjuk — egy *Csenki Imre* szvit bemutatója, viszont az is igaz, hogy a vasutas munkája befejeztével (legyen akár kocsirendező vagy kitűző mérnök) szívesen hallgat igényes zenét. Véleményem szerint ez utóbbit kellene alaposan megfontolni a MÁV vezetésének, túl azon, hogy a hagyományok is kötik.

— A helyi városi tanácsra nem számíthatnak?

— *Segít bennünket, ez természetes, hiszen a város kulturális életében nagy a szerepük, de bizony igencsak csekély összeggel.*

— Tehát a MÁV-ra feltétlenül szükségük van?

— Még annál is jobban . . . A zenekarban egyöntetűen az a kívánság, hogy maradjunk a MÁV-nál. Ha ez megváltozna, minden bizonnyal megszűnne egyik legfontosabb missziónk: a vasutas és az építőipari munkásoknak szervezett, immár 10 éve sikeresen zajló hangversenysorozat. Ezt pedig senki sem akarja. Gondolom: a MÁV sem . . .

Sárközi Gábor

Megújult a tapolcai művelődési központ

Másfél éve annak, hogy a művelődési központ felújítása elodázhatatlanná vált. Állaga leromlott, berendezése elhasználódott, egy új intézmény építésére pedig kilátása sem volt a városnak. A házat, a Vasutasok Szakszervezete, a városi tanács és a Bauxitbánya Vállalat közösen tartja fenn, így a felújítás anyagi terheit — mintegy 18 millió forintot — is együtt vállalták.

A kivitelezést a MÁV Celldömölki Építési Főnöksége végezte hat alvállalkozóval. És ami manapság ritkaság: a munkálatokat határidőre fejezték be, a megadott minőségben.

Az épület külső csinosítása mellett megújult a belső tér is. A 320 személyes színházterem esztétikus berendezése a legkényelmesebb ízlést is kielégíti. A színpadtechnika és a szcenika korszerű, modern igényeknek megfelelően biztosítja a színvonalas munka hátterét. Célszerűen és higiénikusan kialakított öltözők, videoterem, három közösségi helyiség, 50 személyes presszó kapott új arculatot.

Az átadási ünnepségen *Kapronczai János,* a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője köszöntötte a megjelenteket, köztük *Navracsics Tibort,* a megyei tanács elnökhelyettesét, és *Szemők Bélát,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettesét.

Ünnepi beszédet *Szemők Béla* tartott. Röviden utalt az 1946-os indulásra, méltatta az építők munkáját és szólt az itt folyó közművelődési tevékenység értékeiről és tartalmáról:

„Az épület legyen a politizálás, a tanulás és a közösségi művelődés színtere. Őrizzék és ápolják a tapolcai művelődési hagyományokat. A modern eszközökkel felszerelt ház törekedjen a korszerű művelődési igények kielégítésére."

A felújított intézményt *Zentai Gábor* igazgatónak adta át.

Szellemi vetélkedő

Harminc éven aluli dolgozók részvételével rendeztek nagy sikerű kulturális szellemi vetélkedőt a szolnoki vontatási főnökségen. A március 14-én megtartott vetélkedő folytatása volt a tavalyi népszerű sorozatnak, a mostani azonban témájában kapcsolódott — ahogy Szolnokon mondták — az „első szabad március 15-éhez" is.

A 15 induló csapat 3—3 tagja egy-egy szocialista brigádot képviselt. A márciusi forradalmat érintő kérdéseken kívül általános történelmi, zenei, műszaki várostörténeti ismeretekről is számot adtak a versenyzők, de szerepelt a programban számítógépes ügyességi játék is.

A vetélkedő nyertes csapatai:

1. Dinamika mozdonyvezetőbrigád (5100 forint); 2. Komócsin Zoltán mozdonyjavító brigád (4200 forint); 3. Tyereskova irodai dolgozók brigádja (3600 forint); 4. Március 21. kocsijavító brigád (2100 forint).

Folyóirat-olvasó

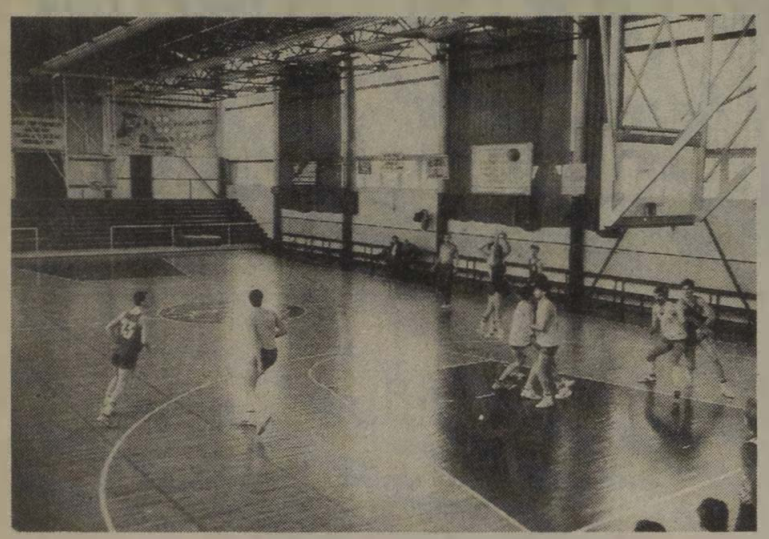
A lapok árának emelkedése főleg a kis keresetűeket érintette hátrányosan. Sokan lemondták kedvenc napi- és hetilapjukat, és arra kényszerültek, hogy a közeli könyvtárban informálódjanak a napi hírekről. Szegeden, a vasutas művelődési ház folyóirat-olvasó szobájának látogatottsága is jócskán megnőtt az utóbbi időben.

Főleg nyugdíjasok keresik és olvassák a kirakott újságokat, folyóiratokat. A művelődési ház azzal is segíti az olvasókat, hogy a drága folyóiratokat, így a Burdát, a Lakáskultúrát, az Ez a Divatot, az Interpress Magazint minimális áron olvasásra kölcsönadja. Ezzel a lehetőséggel sokan élnek.

Felszerelést csak a jó versenyzők kapnak

A kosárlabdát szeretik Dombóváron

A hét végén nyitva vannak a létesítmény kapui



A dombóvári VMSE nem egy nagy, országosan ismert egyesület, mégis szinte irigylésre méltó állapotban vannak létesítményei, hála a még idejében végzett és 1986-ban befejezett felújításnak. Manapság ilyen volumenű munkára nem lenne pénz, ezért elégedettek is a dombóváriak.

Tamási Zoltán ügyvezető elnök nem titkolt büszkeséggel vezet körbe. Elsőként a kosárlabdacsarnokot nézzük meg, ahol a kaposvári katonacsapattal játszanak edzőmérkőzést a kék-fehér hazaiak. A csarnok — rengeteg társadalmi munkával — öt éve készült el, de tavaly bővítették, így a meglévő mellé még egy hatszáz személyes lelátót építettek. Szükség is volt erre a bővítésre, hiszen a kosárlabdát szeretik Dombóváron: egy-egy mérkőzésre 1300-an váltanak belépőt.

Tamási Zoltán szakértő szemmel figyeli a játékot: maga is kosárlabdázott, s az NB III-ból ezzel a csapattal jutott fel az NB I B csoportjába, még aktív sportoló korában.

— *Nálunk nagyon népszerű a kosárlabda* — magyarázza, miközben szemét le sem veszi a pályáról —, *a helyi kábeltévé is szokta közvetíteni meccseinket. Egyébként két lengyel játékosunk is van, az egyik 162, a másik 134-szeres lengyel válogatott. Most fog lejárni a második kétéves szerződésük. Nagyon elégedettek vagyunk velük, s a város is szereti ezt a két szimpatikus sportembert.*

— Elképzelhető, hogy rövidesen átkerülnek az NB I A csoportjába?

— Három éve próbálkozunk, mindig ott voltunk a rájátszásban, de sajnos nem sikerült átlépni.

Miközben megnézzük a birkózótermet, a ragyogó öltözőket, a kistermet (ami csak a korábban látott csarnokhoz képest kicsi), a szaunát (!), az ügyvezető elnök elmondja, hogy a kilenc szakosztályban közel 400-an sportolnak, a pártoló tagság létszáma viszont elenyésző. Az egyesület fenntartási, üzemeltetési költségeit nagyrészt a MÁV fedezi.

— A vasúttól nyilván kevesebb támogatást kapnak idén, mint tavaly . . .

— *Fogalmunk sincs, idén mennyit fogunk kapni* — mondja *Tamási Zoltán.* — *Azt azonban tudjuk, hogy a megyétől a tavalyi eredményeink alapján az eddigi legmagasabb összeget, 650 ezer forintot kapunk, így valamennyire meg tudjuk tervezni a közeljövőt.*

— Szavaiból úgy tűnik, nem túl gazdag az egyesület. Elegendő felszerelést tudnak vásárolni?

— Az elmúlt évben, az anyagi lehetőségek romlásával egy időben elhatároztuk, hogy csak azok a versenyzők kapnak felszerelést, akik jobb eredmények elérésére képesek, s persze a csapatban játszók, akiknek egyforma mezben kell szerepelni. A kosárlabda-szövetségtől öt labdára kapunk kiutalást évente, s ez igen jól jön, hiszen, egy-egy ára háromezer forint. Azután, ha már annyira elhasználódott, hogy az első csapatnak nem felel meg, „lejjebb" kerül, s ily módon még három évig használhatják a serdülők, az ifik.

Kora délután van. A füves focipályát körülölelő futópályán már elkezdődött a bemelegítés. A DVMSE labdarúgócsapata egyébként az NB III Dráva csoportjában játszik. a teniszezők és a sakkozók pedig a tolna megyei bajnokság élcsoportjában vannak. A bemelegítő futásra induló gyerekeket látva felmerül a kérdés: egy kisvárosban elegendő-e az utánpótlás. hiszen egy egyesület működéséhez nem csak pénz kell. hanem sportoló is.

— A dombóvári sportiskola kosárlabda, labdarúgó. birkózó és atlétikai tagozata biztosítja az utánpótlást számunkra — magyarázza *Tamási Zoltán.* — Munkájuknak meg is látszik az eredménye. hiszen 20 minősített atlétánk van, s egyikük. *Banai Róbert* ifiként is a legjobbak közt szerepelt a középtávú futószámokban, most pedig — sorkatonaként az Újpesti Dózsában — az 1500 méteres síkfutás felnőtt magyar bajnoka lett.

— Az egyesület mennyire szolgálja ki a város tömegsportigényét?

— *Hétvégén minden sportolni vágyó előtt nyitva vannak létesítményünk kapui.* Vendégeink leginkább a teremfocit és a teniszt kedvelik, s hozzá kell tennem, hogy nem kérünk térítést a szolgáltatásokért. De nálunk tartja a vontatási főnökség, a pft. az építési főnökség is a sportnapot. valamint a városi támogatóink — az áfész és a Kolor Ipari Szövetkezet — számára is lehetőséget biztosítunk hasonló rendezvények megtartására. Azt már talán mondanom sem kell, hogy minden évben gyermeknapon különféle programokat szervezünk. s a közeli vasutasóvodából is ide járnak a gyerekek sportfoglalkozásra.

— Térjünk vissza az anyagiakra! A személyi adózás. a bruttósítás bevezetése után csökkent-e a főfoglalkozású edzők száma?

— *Egyesületünkben nincs főfoglalkozású edző. Egyébként a bérekkel nem tudtuk követni az adózással járó terheket. Mindössze annyit tudtunk tenni, hogy a 20 százalék adóelőleget hozzáadtuk az edzői bérekhez, így azonban nem tudjuk érdemeiknek megfelelően honorálni munkájukat. Edzőinket szinte csak a sportszeretet hajtja, szabadidejüket nem tudjuk megfizetni.*

— Milyen melléktevékenységet végez az egyesület?

— Manapság, aki csak a támogatásokból akar megélni, az meghal. Ezért bérbe adjuk az egyesület járműveit, egy vendéglátó-ipari üzemegységet is fenntartunk. valamint nyaranta a baranya megyei Zöldérttel kötött szerződés alapján a gunarasi fürdő területén egy zöldséges boltot üzemeltetünk.

— Önök nem fognak szakosztályokat megszüntetni?

— Nézze, erről az a véleményem, hogy amit az elődeink létrehoztak, azt vétek megszüntetni. Arról nem is beszélve. hogy egy ilyen eset 80-100 embernek keserűséget okoz. Az az igazság azonban, hogy a gazdasági helyzet könyörtelenül ebbe az irányba szorítja az egyesületeket, de mi ezt szeretnénk elkerülni.

Demeter Kálmán

Közlekedés a művészetben, művészet a közlekedésben

Sajtótájékoztató előzte meg március 16-án a Közlekedési Múzeum és a Budapest Tavaszi Fesztivál Igazgatósága közös rendezvényét, a *„Közlekedés a művészetben — Művészet a közlekedésben"* című, egy hónapon át nyitva tartó kiállítást, amelyet *dr. Nagy Ervin* közlekedési, távközlési és építésügyi miniszterhelyettes jelenlétében *Katona András,* a tárca főcsoportfőnöke nyitott meg.

A kiállítás egyik részében a múzeum legszebb műszaki rajzaiból és modelljeiből látható néhány darab, amely a formatervezés és az építőművészet kapcsolatát mutatja be a közlekedésben. A ma élő művészek alkotásai képviselik a tárlat nagyobb részét. *A kiállító művészek mintegy fele a Vasutas Képzőművészeti Körből került ki. A Magyar Nemzeti Galériától és a Petőfi Irodalmi Múzeumtól kölcsönzött művek gazdagítják még a tárlatot.*

A hivatásos és amatőr művészek festményei, szobrai, kisplasztikái eltérő ízlés- és formavilága érzékelteti, hogy hányan és hányféleképpen merítenek témát a közlekedésből.

A kiállítás anyaga bizonyára megnyeri a látogatók művészetet kedvelő rétegét, és alkalmas arra, hogy megszerettesse a közlekedési kultúrát. Köszönet illeti az alkotókat, akik hozzájárultak a kiállítás létrejöttéhez, kiemelve a Vasutas Képzőművészeti Kör közreműködését. A Közlekedési Múzeum hagyományostól eltérő vállalkozását sem hagyhatjuk említés nélkül, ugyanis újszerű módon lehetőséget biztosít a művek helyszíni árusítására.

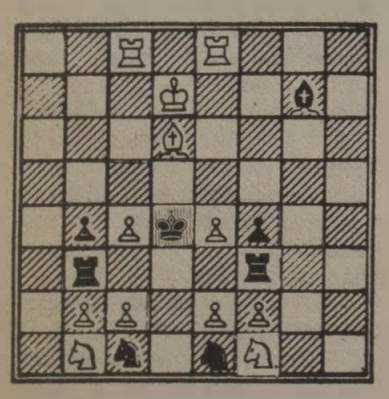
H. K.

Szlovák népszokás húsvétkor, hogy a legények korbácsot fonnak (sibenyicát) a fiatal fűzfahajtásokból, a végére piros szalagot kötnek, és locsolkodáskor ezzel veregetik meg a lányokat, asszonyokat. A néphit szerint ez a kis korbács elűzi a hosszú tél betegségeit, egészségesek lesznek a lányok a tavaszi munkára. A mondókákban is szerepel a sibenyica, de mellé ott a jókívánság és az illatos locsolóvíz is — no meg a kérés: ide a kalácsot és a piros tojást! Felvételünket Kutna Horán készítettük, ahol 12 méretben árulták a sibenyicát.

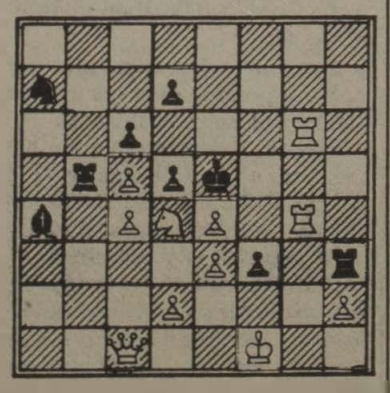
(Zelman)

SAKK

39. SZ. FELADVÁNY
Kiss János
(Budapest)



40. SZ. FELADVÁNY
C. Slagmolen
(Apeldoorn—NL)



A január 5-én közölt feladványaink közül a 35. sz. (Majoros) az a4 mezőn olyan szabad helyet tartalmazott. amelyre a sötét király kilépése után nem lehetett mattválaszt találni.

A megoldásban a világos egy újabb szabad helyet (sőt üthető tisztet) adott: **1. Ba6!** — E lépés után lépéskényszer állt elő. amelynek következtében minden sötét lépésre mattválasz következett: 1. — **Ka4 2. Bxa5,** 1. — **Kxa6 2. Fc4,** 1. —**a4 2. Bb6,** 1. —**axb4 2. Hc7.**

A szabad helyet elvevő megtévesztés *(1. Fb3?)* 1. — **axb4!** után nem vezet eredményre.

A 36. sz. *(Groeneveld)* mű modern megtévesztéses játékot tartalmaz. Az e5-ön álló világos futár 5 lehetséges helyre léphet el az első lépésben. ami után 2. Ve5 fenyegetés következik. A helyes megoldást egyedül az *1. Fb8!* (a legtávolabbi lépés) biztosítja. Ezután a fenyegetés elhárítására irányuló valamennyi sötét lépés után világos mattok következnek: 1. — Hd3, Hg4, Be7, Fe7, Ve6 2. Vd4, Vf3 (a bástya és a futár vonalának elzárása nyomán), *Vd6, Hc7*) a bástya és a futár kölcsönös vonalzárása után — ezt nevezik *Grimshaw*-témának). Vxe6.

A többi 4 futárlépés valamilyen önkárosodást idéz elő. amely után sötét egyetlen lépése kivéd minden fenyegetést: 1. Fc7? Fe7! (a 2. Hc7 matt kizárva), 1. Fd6? Be7! (most a 2. Vd6 matt nem lehetséges), 1. Fd4? Hd3! (mert 2. Vd4 matt nem lehetséges), 1. — Ff4? Hg4! (a világos vezér ugyanis nem tud f3-ra menni).

Eddigi eredményeik alapján jutalmaink nyertesei: *Istokovics Anita* (Szeged) és *Szebényi Tamás* (Budapest).

HÍREK

— **Zajcsökkentő fal.** A székesfehérvári rendező pályaudvaron zajcsökkentő falat építettek a környező házak és a közeli lakótelep hangvédelmére. A MÁV Tervező Intézete által kidolgozott szigetelőfal első szakaszának építése a közelmúltban fejeződött be, a zajszint a megengedett határ alá került.

— **Korszerűsítés.** A Budapest—Bécs világkiállítás megrendezése a vasúton nem fog múlni. A MÁV ugyanis korszerűsíti a Budapest—Hegyeshalom közötti vasútvonalat. Az itt közlekedő szerelvények az eddigi 80—100 kilométer helyett 160 kilométer óránkénti sebességre is képesek lesznek.

— **Új kocsitípus.** Államközi megállapodás alapján a MÁV 200 négytengelyes, 60 tonna teherbírású vagont vásárolt Romániából. A vasút jelenlegi kocsiparkjában eddig nem volt gabonafélék továbbítására alkalmas kocsitípus. Az új vagonok jobban kielégítik a szállítók igényeit, mert feltöltésük, ürítésük gyors, az apró szemű termény kisebb szóródási veszteséggel továbbítható.

— **Felújítás.** A közelmúltban készült el a balatongyöröki vasútállomás. A váróhelyiséget bővítették, korszerűbb és világosabb lett. Az épületben új szolgálati lakást is kialakítottak.

— **Nagy sebességre alkalmas vagonok.** Hamarosan várható azoknak a „GOSA" gyártású személyvagonoknak az üzembe helyezése, amelyek 200 kilométeres sebességre is alkalmasak. A megrendelt 20 darabból eddig hét érkezett a vasúthoz, amelyeket folyamatosan állítanak forgalomba.

— **Tanfolyamok.** A záhonyi üzemigazgatóság rendszeresen szervez speciális tanfolyamokat a ZAIR — Záhonyi Automatizált Információs Rendszer — igényeinek kielégítésére. A közelmúltban levizsgázott 18 fiatal több hónapos, munka melletti kurzus keretében tett szert olyan komplex ismeretekre, amelyekkel a rendszerben működő nagy is mikroszámítógépek hatékony kiszolgálását végezhetik.

Halálozások

Életének 92. évében elhunyt *Marosi Mátyás* nyugdíjas főmozdonyvezető. Hozzátartozói, ismerősei március 30-án kísérték utolsó útjára a rákoskeresztúri új köztemetőben.

* * *

Kovács József, Kál-Kápolna vasútállomás vezénylőtisztje, március 7-én, 49 éves korában súlyos betegség következtében elhunyt. Barátai, munkatársai, hozzátartozói március 10-én kísérték utolsó útjára a füzesabonyi telepi temetőben.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Edzőtábor Parádon

A Szegedi VSE NB III-as labdarúgói február 3—11. között Parádon, az EBSE üdülőjében tartották alapozó edzőtáborukat. A szegedi sportolók eredményes felkészüléséhez *Farkas András* üdülővezető és munkatársai nyugodt, kényelmes körülményeket biztosítottak.

Lakáscsere

Elcserélnénk VIII. kerületben lévő 2 szobás szolgálati lakásunkat (földszint, kiskert) másfél szobás tanácsi vagy kisebb öröklakásra. Érdeklődni lehet levélben: Gaál Ödönné, 1124 Budapest. Németvölgyi u. 89.

Elcserélném Gyáli úton lévő 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Gyáli úti MÁV tulajdonú két és fél szobás, komfortos, gázfűtéses, telefonos lakásomat, egyszobás (esetleg garzon) hasonló komfortosra Budapest területén. vasutassal. Tanácsi vagy más tulajdonú is érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Gálik Zoltán, 1097 Bp., Gyárli út 15.

Elcserélném centrumban lévő 50 négyzetméteres első emeleti korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz (kék busz vonalán lévő) 200 négyszögöles zárt kertemet budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Örs vezér tere 15. I/7. 1148.

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás, komfortos, gázfűtéses. földszinti udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC második emeleti tanácsi lakásokat, egy szoba, két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásra. (V., VI., VII. kerület előnyben.) Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438-as városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű, I. emeleti, másfél szobás, összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres. földszinti, komfortos és 58 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesttől 40 km-ig kertes. összkomfortos, 2 szobás tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós. Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel. 39 négyzetméteres, 1 szoba étkezőkonyhás, összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig. Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A. II/3.

Elcserélném 100 négyzetméteres. 10 helyiséges, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egy két szoba összkomfortos és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczy. Budapest XV., Lenin út 11. II. lépcsőház II/7.

Elcserélném fővárosi 2 szobás, komfortos, zöldövezeti, 80 négyzetméteres MÁV-szolgálati, héthelyiséges felújított lakásomat, egy és fél szobásra és egyszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra. (MÁV szolgálattevői munkakörűek előnyben.) Érdeklődni lehet: Szamosfalvi, 1097 Budapest, Péceli u. 2. földszint 2. (Közel a MÁV Központi Szertár és a Ferencvárosi pu.) Telefon. 652-380.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0615. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. ÁPRILIS 20.

Országgyűlési képviselők a villamosítási programról

Az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága április 5-én tartott ülésén, *dr. Nagy Ervin* közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszterhelyettes előterjesztésében, a vasútvillamosítási program végrehajtásáról is tárgyalt.

A bizottság tagjai az írásos tájékoztatóból és a miniszterhelyettes szóbeli kiegészítőjéből átfogó képet kaptak a vasútvillamosítás előzményeiről, jelenéről és jövőjéről. Mint az a fejlődést szemléltető adatokból kitűnik, a MÁV 1961—1988-ig, tehát nem egészen két évtized alatt, *összesen 1746 kilométer hosszú vasútvonalat villamosított.* Ez azt jelenti, hogy a szállítási feladatok mintegy 67 százalékát már villamos mozdonyok végzik.

Természetesen a vonalvillamosítás további előnyökkel is jár. Így például növeli a vonalak szállítási kapacitását és pótlólagos beruházások maradhatnak el. Emellett jelentősen növelhető a vonatok sebessége, az utazás színvonala és 10—15 százalékkal csökken a menetidő. Az sem mellékes szempont, hogy a villamos járművek 40 százalékkal kevesebb létszámot igényelnek.

A villamos vontatásnak a környezetre gyakorolt hatása is kedvező. A villamos vontatójárművek a dízelnél jóval csendesebbek, a víz- és talajvédelem, továbbá a levegőszennyezés szempontjából szinte már környezetbarátnak tekinthetők.

A képviselők közül hatan mondtak véleményt a napirenden szereplő tájékoztató jelentésről. Valamennyien hangsúlyozták a vasútvillamosítás fontosságát, és szorgalmazták a hazai vasúti járműgyártás lemaradásának felszámolását.

Ebben az évben és jövőre mintegy 120, majd 1991—95-ig 300-400 kilométer vonalvillamosításra kerülhet sor.

— vi —

Várossá avatták Záhonyt

Szabolcs-Szatmár vasutasainak régi vágya teljesült: Záhonyt várossá avatták. Az április 3-án tartott városavatási ünnepségen részt vett *Grósz Károly,* az MSZMP főtitkára. A MÁV vontatási főnökség szervezésében ott volt *Gyuricsku Kálmán,* az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Bizottságának első titkára, *Bánóczi Gyula,* a megyei tanács elnöke, valamint a megye lengyel, szovjet és román testvérterületeinek küldöttsége. Az ünnepi tanácsülésen *Grósz Károly* mondott beszédet.

— Nemcsak Magyarországot és a Szovjetuniót köti össze ez a határállomás — mondotta többek között —, hanem olyan helyen fekszik, amelyhez igen közel van Csehszlovákia, Lengyelország, Románia határa is. Több ország számos nemzete élt itt egymás mellett, hol többségi, hol kisebbségi helyzetben az évszázadok során. A határok többször is változtak közben, de a közelség megmaradt. Reméljük, hogy az országhatárok a jövőben Európának ezen a táján is abban az értelemben tűnnek majd el — mert feleslegessé válnak —, hogy nem elválasztanak, hanem egyre inkább összekötnek.

Beszéde után a párt főtitkára átadta az Elnöki Tanács városalapító oklevelét *Borbély Károly* tanácselnöknek, aki a település lakóinak nevében mondott köszönetet a városi rangért.

Az osztrákok kezdeményezték

Tárgyalásokat folytatnak a magyar és az osztrák szervek a Szombathely és Felsőőr (Oberwart) közötti vasúti közlekedés visszaállításáról. E szakaszon csaknem harminc éve szüntették meg a vonatforgalmat. Az osztrák oldalon az országhatárig jelenleg is közlekedhetnek a vonatok, ám magyar területen, a búcsúi határátkelő és Szombathely között annak idején felszedték a síneket.

A vonatforgalom visszaállítását osztrák részről kezdeményezték. Az előzetes számítások szerint a magyar oldalon hiányzó tizenöt kilométeres vasúti pálya megépítése, a vonatközlekedés feltételeinek megteremtése 270 millió forintba kerül. Mindkét részről szeretnék, ha egy éven belül megindulhatna a forgalom az újjáépített vonalon. Ha ez megvalósul, lehetővé válik, hogy Burgenlandból közvetlen vonaton jussanak el az utasok a Balatonra és Budapestre.

Az elnökség napirendjén

Szociálpolitika, munkavédelem

Több pénz lakókocsikra, fenntartásra — Szanatóriumfelújítás — Nem javulnak a munkakörülmények — Kevés az egészséges ivóvíz

Március 28-án Lugosi József elnökletével ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület első napirendi pontként tárgyalta a MÁV 1989. évi szociális tervét, a lakáscélú támogatási keret, és a szakszervezet döntési hatáskörébe tartozó jóléti pénzeszközök ez évi felosztását. Második napirendként vitatta meg az elnökség a MÁV idei vállalati tervének munkavédelmi tervjavaslatát, majd egyéb témákban döntött.

Az írásos előterjesztés megállapította többek között, hogy az utóbbi évek társadalmi-gazdasági feszültségei miatt a dolgozók többet várnak a vállalati szociálpolitikától, növekednek az igények a szociálpolitika keretében nyújtott különféle juttatások iránt.

A MÁV 1989. évi szociálpolitikai tervkoncepciójában alapvető célkitűzésként fogalmazódik meg, hogy meg kell állítani a szociális és jóléti célt szolgáló anyagi eszközök reálértékének csökkenését. *A beruházási lehetőségek alacsony szintje miatt a vasút vezetői folytatni akarják a szociális, jóléti létesítmények színvonalát javító fenntartási tevékenységet.* Javítani szeretnék az építési szakszolgálat változó munkahelyein dolgozók elhelyezési körülményeit.

Kiemelten kezelik az üdültetés támogatását. A központi elosztású üdülőkben és a munkásszállásokon a tervek szerint nem emelik a térítési díjakat. Az üzemi étkeztetésben szeretnék megőrizni a vállalati támogatás és a dolgozói térítés eddigi arányát.

Az idén szociálpolitikai célokra összesen 2,7 milliárd forintot fordít a vasút. Ezen belül biztosítják a folyamatban lévő beruházások befejezését, és a tavalyinál több pénzt irányoztak elő lakókocsik beszerzésére. A létesítmények állagát javító fenntartásra a múlt évinél 12 százalékkal többet fordítanak. A jóléti létesítmények fenntartására 227 millió forint áll rendelkezésre. A vasutasok magánerőből történő lakásépítésére és -vásárlására 410 millió forint támogatást terveznek a tavalyi 345 millióval szemben. Az építőanyag- és a lakásárak emelkedése miatt azonban ez az összeg is kevés.

Munkásszállásokra, laktanyákra 13 százalékkal többet költenek, mint tavaly. Budapesten továbbra is részben bérelt szálláshelyekkel oldják meg a dolgozók elhelyezését. Albérleti hozzájárulásra ebben az évben 2,9 millió forintot irányoztak elő.

Az idén a vasút nem vásárol munkásszállító járműveket. A dolgozók lakóhelytől a munkahelyre való szállítását saját és bérelt járművekkel végzik. Az üzemorvosi rendelők működtetésére tervezett 16,2 millió forint a rendelők dologi kiadásait fedezi, a szakmai működés költségeit a 94,3 millió forint állami költségvetési támogatás finanszírozza.

Ebben az évben a vasút nem épít új üzemi konyhát. *Felújítják a kaposvári, a gyékényesi és a miskolci vontatási főnökség üzemi konyháját.* Az üzemi étkeztetés vállalati ráfordítása az 1988. évi felhasználáshoz viszonyítva 111 százalékra emelkedik. A nyílt vonalon, változó munkahelyen dolgozók étkeztetését könnyítő hidegélelmezési jegy egyre népszerűbb, ezért a várható többletigény költségfedezetét a terv tartalmazza.

A vitában felszólalók hangsúlyozták, hogy az eddiginél jobban kell segíteni a kulturális intézményeket, ezért — akár a sport rovására is — azok kapjanak több támogatást. *Halaszthatatlan a balatonkenesei gyermeküdülő felújítása is. Üzemétkeztetésre, lakókocsik beszerzésére is többet kell fordítani.* Az elnökség javasolta, hogy a tartalékkeretek igazságosabb elosztása érdekében a vasutas-szakszervezet és a vezérigazgatóság illetékes osztályai intézkedjenek.

A testület ezután elfogadta a balatonfüredi szanatórium kérelmét az intézmény felújításának támogatására. A tizenegy éve épült szanatórium rossz tervezése és silány kivitelezése miatt már zavarok vannak a betegellátásban. Az épületben nagy a hőveszteség, a fürdőszobák beáznak, a zuhanytálcák rosszul szigeteltek. Burkolatcserére, liftfelújításra is szükség van. *Mindezekhez egymillió forintra van szükség. Az ÖTA ügykezelési bizottsága javasolta a céltámogatást. Ezután a központi vezetőség hagyja majd jóvá az előterjesztést.*

A testület második napirendi pontként vitatta meg a MÁV idei vállalati tervének munkavédelmi tervjavaslatát. Az írásos előterjesztés megállapítja többek között, hogy a vállalati pénzügyi források apadása miatt a munkavédelmi jellegű fejlesztések szerényebbek lesznek az előző évinél. *Emiatt a munkakörülmények nem javulnak lényegesen, az egészségre veszélyes munkahelyek száma sem csökken majd jelentősen.* A vasútüzemi technológiák veszélyessége pénzhiány miatt a közeljövőben nem mérséklődik, ezért a munkavédelemben előtérbe kell helyezni a szervezési intézkedéseket, a technológiai fegyelem szigorítását, az ellenőrzést, a termelésirányítói munka színvonalának emelését.

A vezérigazgatóság ellenőrzési főosztálya a munkáltatás biztonságának szinten tartását, az egészségre ártalmas munkakörök csökkentését tűzte ki célul. A munkakörülmények javítására a terv majdnem 300 millió forint felhasználását irányozza elő, amely két százalékkal kevesebb a tavalyinál. A több veszélynek, ártalomnak kitett dolgozók számának tervezett csökkenése elsősorban a munkaerő-mobilitás következménye. *A korszerűbb technológiák alkalmazása veszélyes munkakörülményeket szüntet meg, de egyidejűleg új veszélyek, ártalmak megjelenését is jelenti.* (Például a vasút-villamosítás.)

A nehéz fizikai munka csökkentésére tervezett gépbeszerzések nagy része — a fejlesztési források mérséklődése miatt — elsősorban a selejtezések pótlását szolgálják. A technológiai gépesítettség jelenlegi arányát nem befolyásolja számottevően.

A zaj- és vibrációs ártalmak mérséklésére mindössze négymillió forint jut. Az ilyen ártalomnak kitett dolgozók száma várhatóan kismértékben emelkedik. Ennek oka a rakodógépek, járművek mennyiségének növekedése, a nem kielégítő konstrukciók alkalmazása.

A pályaudvarok térvilágítására, korszerűsítésére 83 millió forint áll rendelkezésre, de ennél lényegesen többre lenne szükség. Hamarosan korszerűsítik majd Mátészalka, Nagykáta, Gyoma állomások térvilágítási berendezéseit, de számítani kell azonban arra, hogy sok szolgálati helyen a gyenge világítás akadályozza majd a biztonságos munkát.

A mérőműszerek beszerzési költségeinek fedezetére hatmillió forintot irányoz elő a terv. Az elhasználódott gépek, berendezések védő- és biztonságtechnikai berendezéseinek működőképessége csak karbantartással biztosítható. *A védőberendezések létesítésére és karbantartására bázisszintű felhasználást terveznek.* Az üzemi építmények, rakodóterek, közlekedési utak biztonságának fenntartására a tervezett anyagi fedezet nem elegendő. Az épületek műszaki állapota tovább romlik, mert a karbantartásra nincs pénz.

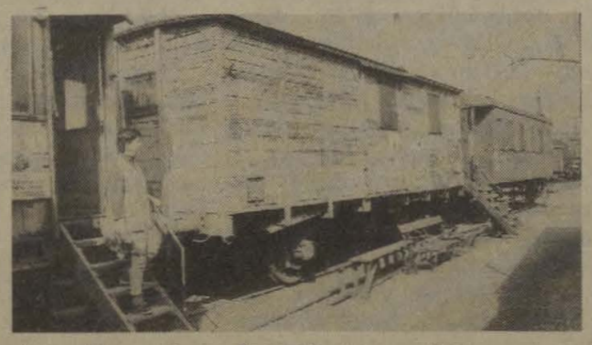
Több mint kétezer vasutas nem ihat szolgálati helyén egészséges ivóvizet, mert nincs elegendő pénz vezetéképítésre, új kutak fúrására. Az öltözők, mosdók javításának feltételei is mérséklődnek, emiatt csökken a színvonal. Az idén befejeződik viszont Püspökladány és a szombathelyi pft.-telep szociális létesítményeinek építése, amely összesen 400 személy részére biztosít jobb szociális körülményeket.

A környezetvédelmi beruházások közül említést érdemel a dombóvári dízelbázison és a Landler Járműjavító Üzemben készülő szennyvíztisztító berendezés, a Landler Jenő és a szolnoki járműjavító üzemekben épülő veszélyeshulladék-tárolók.

Az előterjesztésben is szereplő negatív okok következménye többek között a tavalyi riasztó baleseti statisztika. *Eszerint a foglalkozási baleseteken belül 1987-hez képest hét százalékkal több baleset fordult elő a MÁV-nál.* Az üzemi balesetek következményeként 2500 dolgozó szenvedett három napon túl gyógyuló sérülést. A vasútnál közel 37 ezren dolgoznak egészségre ártalmas, veszélyes körülmények között.

K. S.

Ebéd a laktanyában



A vasúton még gyakori látvány az ilyen lakókocsi

Vizsgálat a füredi MÁV szanatóriumban

Az idén szociálpolitikai célokra összesen 2,7 milliárd forintot fordít a vasút. Ez az összeg nem elegendő fejlesztésre. Felvételeinken a jelen egy-egy pillanatát örökítettük meg.

(Zelman Ferenc képriportja)

Ahol nincs vízvezeték . . .

Fegyverkezés helyett a közlekedés fejlesztése

Nemzetközi konferencia lesz Ausztriában

Az Osztrák Vasutasok Szakszervezete elnökének, *Hans Schmölznek* meghívására ez év januárjában tanácskozásra ültek össze Bécsben az NSZK, Csehszlovákia, az NDK, Luxemburg, Svájc, a Szovjetunió, Magyarország és Ausztria képviselői, valamint a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének (UIS Transports) delegátusa.

A tanácskozás feladata az volt, hogy előkészítse Kelet- és Nyugat-Európa vasutasainak nemzetközi konferenciáját októberre, az osztrák fővárosban.

Az említett országok és az UIS Transports képviselői egyhangúlag megállapították, hogy Kelet- és Nyugat-Európa, valamint más országok, így Kanada, Japán és az Egyesült Államok vasutas-szakszervezeteinek célszerű lenne együttesen megvitatni a *Fegyverkezés helyett a közlekedés fejlesztése* című témát, különös tekintettel a vasút környezetbarát jellegére. A találkozóra az előzetes tervek szerint 1989. október 18—19-én kerül sor. A tanácskozás alapul fog szolgálni egy felhívás kibocsátásához, amelyet a világ politikusaihoz, az ENSZ-hez és a nemzetközi közvéleményhez intéznek a témában megjelölt cél támogatására.

A világon minden évben több mint 900 milliárd dollárt és a tudományos kutatásokra fordított költségek 40 százalékát bocsátják hadászati célokra, miközben a vasutak fejlesztésére nem áll rendelkezésre elegendő anyagi eszköz. Ha ezeknek az anyagi erőforrásoknak csak egy részét is a polgári életben használnák fel, 100 ezer új munkahely megteremtése válna lehetővé Nyugat-Európában. Az utazóközönség és a gazdaság számára új és jobb közlekedési eszközöket lehetne létrehozni, amelyek elősegítenék az élet minőségének a javulását és az egészségesebb természeti környezet megteremtését.

B. Z.

Japán nők milliói részleges munkaidőben

A munkaviszonyban álló japán nők mintegy harmada, körülbelül 5,5 millió fő, részleges munkaidőben vagy szezonális munkakörben dolgozik. Egyes ágazatokban az összes alkalmazottaknak közel a felét alkotják. Határozottan növekvő tendenciát mutat a részleges munkaidőben foglalkoztatott női alkalmazottak száma az olyan munkahelyeken, ahol nincs igény magasabb szintű szakképzettségre.

A Mainichi című japán napilap vizsgálata szerint az elmúlt évek folyamán a japán cégeknek körülbelül az 50 százaléka kezdte meg állandó alkalmazottai számának folyamatos csökkentését. Más üzemek a közeljövőben terveznek hasonló lépéseket.

A japán munkáltatók szorgalmazzák a részleges munkaidőben és szezonális munkán foglalkoztatott, főleg női dolgozók számának növelését, de nem elsősorban emberbaráti okokból. A munkaadók jelentős hasznot húznak ebből a foglalkoztatási módszerből, ugyanis a részleges munkaidőben, szezonálisan vagy más hasonló rendszerben dolgozók általában jóval kevesebb bért kapnak, mint akiket állandó szerződés alapján alkalmaztak. *Ezek a dolgozók elesnek a japán vállalatoknál hagyományos szezonprémiumtól is, és fizetett szabadságra sem jogosultak.* Ez a munkáskategória gyakorlatilag semmilyen — munkaviszonnyal összefüggő — joggal nem rendelkezik. Például nyugdíjba vonuláskor nem kapnak végkielégítést.

Az árak állandó emelkedése miatt a japán nők, családi költségvetésük egyensúlyban tartása érdekében, többletjövedelemhez kívánnak jutni, ezért kénytelenek a munkáltatók legkedvezőtlenebb feltételeit is elfogadni. A Tokiói Ügyvédek Szövetségének megállapítása szerint az ilyen feltételekkel dolgozó nőknek több mint egyharmada fejezte ki nagyfokú elégedetlenségét a munkafeltételek és a bérek színvonala miatt.

Baranyai Zoltán

Munkanélküliség az EGK tagországaiban

Az Európai Gazdasági Közösség (EGK) statisztikai hivatala, az EUROSTAT szerint a múlt év decemberében, 1983 óta első ízben, az Európai Gazdasági Közösség 12 tagországában a munkanélküliség aránya 10 százalékra csökkent az aktív népesség körében. Az EUROSTAT a február közepén nyilvánosságra hozott adatok kapcsán emlékeztetett arra, hogy a munkanélküliség legmagasabb szintje 1984 őszén volt, amikor is az aktív lakosság 11 százaléka nem rendelkezett munkahellyel.

A nem végleges adatok azt mutatják, hogy 1988. december végén az EGK területén 15,6 millió volt a munkát keresők száma. A hivatalos statisztikák szerint az EGK egyes tagországaiban (Görögország kivételével) a munkanélküliség szintje a következő: Spanyolország: 19,6 százalék; Írország: 17,3 százalék; Olaszország: 12,4 százalék; Franciaország: 10,4 százalék; Belgium: 10,3 százalék; Nagy-Britannia: 7,6 százalék; Dánia: 7 százalék; NSZK: 6,2 százalék; Portugália: 5,9 százalék és Luxemburg: 2,2 százalék.

A számokat kommentálva *Henning Christophers,* az EGK gazdasági kérdésekkel foglalkozó megbízottja kijelentette, hogy „ez a helyzet továbbra is elfogadhatatlan".

— bz —

Hozzászólás

Belgium kimaradt

Lapunk legutóbbi, március 30-i számában a Százötven éves a csehszlovák vasút című cikk arról tájékoztat, hogy a másfél évszázados jubileumot *már* megünnepelték Ausztriában, az NSZK-ban, Kubában és a Szovjetunióban.

Ehhez kiegészítésként annyit kívánok megjegyezni, hogy kontinensünkön, a felsoroltakból hiányzó Franciaországot (1837) nem is említve, a legjelentősebb vasúttörténeti dátum Belgiumhoz fűződik. *Európában Angliát elsőként követve már 1835-ben megnyitották ott a Brüsszel és Mechelen* (Malines) *közötti 21 kilométeres vonalszakaszt.* Az új közlekedési rendszer kialakítása azért volt fontos, mert az új független állam a Hollandiától történt elszakadás következtében számos víziutat elveszített.

Megemlítem, hogy a belga vasút és ipara megalakulásának magyar vonatkozása is van, hiszen a Magyar Középponti Vasút megrendelésére ott készült az elismert Cockerill-gyárban a „Pest" és „Buda" elnevezésű mozdony. *Ezek a masinák a kor műszaki feltételeinek teljesen megfeleltek, és átlagos sebességük elérte az óránkénti 42 kilométert.* A „Pest" továbbította egyébként az 1846-ban Vácra közlekedett első menetrend szerinti magyar gőzvontatású szerelvényt.

(—th)

Földgázzal

A szovjet közlekedés mérnökei egy olyan motort fejlesztettek ki dízelmozdonyok számára, amely földgázzal üzemel. A begyújtáshoz szükséges kis mennyiségű folyékony üzemanyag-adagolást mikroprocesszorral vezérlik. Ez szabja meg — a terheléstől függően — az olajnak, illetőleg a földgáznak a mennyiségét is. A motor működéséhez általában tízszázaléknyi üzemanyagra van szükség.

szvsz

Erősödő kapcsolatok

A Szakszervezeti Világszövetség mindig következetesen kiállt az országok közötti, kölcsönösen előnyös gazdasági kapcsolatok fejlesztéséért. Ezért az SZVSZ örömmel üdvözli azt a tényt, hogy napjainkban, a korábban befagyasztott gazdasági kapcsolatok egészséges fejlődésnek indultak egyes tőkés és szocialista országok között.

Ez a körülmény új helyzetet teremtett többek között az ún. vegyes vállalatok létrehozása terén, mivel egyes esetekben a transznacionális vállalatok közvetlenül érdekeltek ezekben.

Az SZVSZ transznacionális vállalatokkal foglalkozó bizottsága széleskörűen megvitatta azokat a kérdéseket, amelyek új problémákat vetnek fel az érintett szocialista országok szakszervezeteinél. Ez a helyzet ugyanis egyidejűleg létrehozta a tőkés és a szocialista országok közvetlenül érintett szakszervezetei valóságos együttműködése és tapasztalatcseréje fejlesztésének lehetőségét s szükségességét.

Az SZVSZ transznacionális bizottsága ebben a szellemben hívta fel a figyelmet a szóban forgó szervezetek közötti kapcsolatok sürgős kiépítésének fontosságára. A bizottság a maga részéről kész a szervezeti segítséget megadni. Ezzel kapcsolatban a bizottság szűk körű munkacsoport felállítását határozta el azzal a céllal, hogy a jelenlegi helyzetből kiindulva hozzájárjon a kialakult problémák elemzéséhez és a konkrét javaslatok kidolgozásához.

B. Z.

Évente négy és fél milliárd utas

Új metróvonalak épülnek a Szovjetunióban

Ha az ember a moszkvai metróban jár, zajos, örökké morajló kavalkádban érzi magát. Csúcsforgalomban itt 4,2 utas jut a szerelvény minden egyes négyzetméterére. Ez háromszor annyi utast jelent, mint a világ legnagyobb metróin. A tokiói metróban például külön segédszemélyzet igyekszik bepréselni az utasokat a metrókocsikba. Moszkvában erre nincs szükség.

Felvetődik a kérdés: milyen módon lehetne, megőrizve a föld alatti közlekedés minden előnyét, még komfortosabbá tenni az országnak azt a 12 metróját, mely évente 4,5 milliárd utast szállít? *A tervek szerint Szverdlovszkban, Alma-Atában, Omszkban, Cseljabinszkban, Krasznojarszkban, Rosztovban és még további hat szovjet városban megkezdik a 2000-ig terjedő időszakban a földalatti építését.* Az építők feladata, hogy a metró zaját, amely a kocsikban néha eléri a 80 decibelt, legalább a pekingi metró zajszintjére — 50 decibelre — csökkentsék. Akkor a metró valóban nemcsak a legygyorsabb, hanem a legkényelmesebb közlekedési eszköz is lehet.

— Maximális sebesség és maximális kényelem — ez a mi legfontosabb feladatunk — mondja *Jurij Grisecskin,* a moszkvai metró műszaki osztályának a vezetője. — *Moszkvában például 70 kilométerrel rövidebb metróvonal van annál, mint amennyire a városnak szüksége lenne. Új vonalak, új állomások kellenek.* Az építkezéseket gyorsított ütemben folytatjuk. 2000-ig 140 kilométernyi vonalat építünk. Átlépjük a Moszkvát körülvevő körgyűrűt, s ezzel jelentősen javítjuk az elővárosok lakóinak közlekedési lehetőségeit. A metró átlagsebességét 42 kilométer/óráról 45-re szeretnénk emelni. Expressz-vonalakat is létrehozunk. Itt a vonatok sebessége eléri majd az óránkénti 60—70 kilométert.

(APN)

Új autótípus a SZU-ban

Melyik kocsit válasszuk?

Első megközelítésben elég furcsán hangzik ilyenféle kérdés a Szovjetunióban, ahol talán még nehezebben juthat egy autóhoz a vevő, mint akár Magyarországon is. Ugyanakkor ez a tény kényelmes a szovjet autógyárak vezetőinek, akik józan ésszel gondolkodva nem nagyon törekednek a gépkocsitípusok gyakori változására, a választék színesebbé tételére.

Ám a híres Togliatti-gyárban az utóbbi időben rájöttek, hogy a belföldön is valamikor vége lehet a monopolhelyzetüknek. *Tekintettel erre, felgyorsult a vállalatnál az új autótípusok tervezése. Ennek jeléül az ismert Lada Samara ötajtós változata nemrégen jelent meg.* Ez a lépés egyébként szükségszerű volt. Hiszen „öreg pilóták" némi gúnnyal, tréfákkal fogadták 1984-ben a háromajtós Samarát, mondván, hogy ez nem lehet valami „komoly kocsi". Most pedig a szovjet autósoknak, talán először a hazai autógyártásban, egy kocsiból egyszerre két változata lesz.

Pedig közismert, hogy a modern autógyártásban a három- és az ötajtós típusok mellett rögtön még egy „szedán" elnevezésű típus szokott megjelenni. Ez esetben ilyen változatról van szó, aminek elkülönített csomagtere is van. *Ilyen lesz a Lada Samara VAZ—21009. Erre a kocsitípusra a SZU-ban is, külföldön is nagy kereslet lehet. A kérdés csak az — mikor?*

Ilyen hírneves külföldi cégek, mint például Lancia, Nissan, Opel, Fiat, Volkswagen, elég gyorsan térnek át a „szedán"-ra. Leggyorsabban — egy éven belül. De előfordulhat, hogy az átállás négy évig is tarthat (például Fiat-Düne esetén). Tehát valamikor 1990 júniusában várható a VAZ—21099 típusú Samara? Legalábbis ezt állítják a VAZ vezetői. A kocsi tehát meglesz, de milyen?

Tulajdonképpen ez az autó ugyanolyan lesz, mint a Samara, de . . . csomagtérrel, ami teljesen külön van választva az utastértől. A térfogata sokkal nagyobb — több mint 0,5 m³; a régi Samaránál — 0,31 m³, az „ötös Ladá"-nál — 0,4 m³. Valószínű, hogy megbízhatóbb, merevebb lesz a karosszéria. *Ennek az a gyakorlati haszna, hogy göröngyös úton a kocsiszekrény kevésbé deformálódik, tehát nem kerül por és víz az utastérbe az ajtón át.* Másfelől kevésbé tapad a sár és a víz a hátsó szélvédőhöz.

Az új „szedán" tervezői azon is gondolkodnak, hogy a hátsó ülésnek jobb harmadrésze ledönthető legyen. Ebben az esetben az utastérre nyílhat a csomagtér, és abba olyan hosszú rakomány is beleférhet, mint például sífléc vagy horgászbot.

Az is igaz, hogy az új „szedán" feltétlenül többet „nyom", mint a Samara, kb. 30-35 kilóval. Ez a növekmény talán nem is túl nagy, hiszen az új kocsi súlya mindössze 945-950 kiló lesz. Növekedhet emiatt az ára is, valószínűleg 9-11 százalékkal. Ez elég érzékeny lehet egy szovjet átlagautós számára, akinek 41 (!) havi jövedelemre van szüksége, hogy megvehessen egy Samarát.

Alekszandr Melnyikov

KITÜNTETÉSEK

Április 4-e alkalmából

Április 4-e alkalmából kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Szocialista Magyarországért Érdemrend

kitüntetésben részesítette: **Szűcs József** kazánkovácsot, debreceni Jj. Ü.

Április Negyedike Érdemrend

kitüntetésben részesítette: **Ambrus Zoltán** osztályvezetőt, MÁV vezérigazgatóság; **Ácsbók Ferenc** felépítményi munkavezetőt, Veszprém Pft. Főn.; **Hernádi István** vasútigazgatót, Miskolc Vasútigazgatóság; **Kiss Vilmos** váltókezelőt, Budapest—Fc. KÜF.

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: **Kulcsár József** vasútigazgatót, Debrecen Vasútigazgatóság; **Túri Antal** lakatos csoportvezetőt, Kecskemét MÁV Vont. Főn.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: **Bencsics Józsefné** ügyintézőt, MÁV Vezérig.; **Dömök János** állomásfőnököt, Dombóvár KÜF; **Jeremcsuk József** tolatásvezetőt, Mátészalka KÜF; **Oravetz István** forgóvázlakatos brigádvezetőt, Dunakeszi MÁV Jj. Ü.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: **Aradi Ottó** főmunkatársat, Debrecen Vasútig.; **Czomba Sándor** lakatos csoportvezetőt, Záhony MÁV GRF; **Csökmei Lajos** munkavezetőt, Budapest MÁV Hídépítési Főn.; **Dobra Lajos** művezetőt, Szeged MÁV TBF; **Heresznyei Jenő** szolgálati főnököt, Győr Pft. Főn.; **Horváth József** fizikai tartalékost, Pécs KÜF; **Horváth Péter** karbantartóosztály-vezetőt, Szombathely MÁV Jj. Ü.; **Pápai Gizella** vezető asszisztenst, Budapest MÁV Kórház és Közp. Rend.-int.; **Száki Lajos** vonatvezetőt, Komárom KÜF; **Széll István** vizsgáló főkalauzt, Miskolc KÜF.

A közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter

Eötvös Loránd-díj

kitüntetésben részesítette: **Fodor Csaba** osztályvezetőt, MÁV Vezérig.; **Pasztorek József** vontatási technológust, Miskolc MÁV Vont. Főn.

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozta: **Ancsin Károly** vonalgondozónak, Békéscsaba Pft. Főn.; **Áron Ferencné** vonatvezetőnek, Rákosrendező KÜF; **Bán Lajosné** műszaki ügyintézőnek, Debrecen Vasútig.; **Benedek László** tolatásvezetőnek, Szolnok KÜF; **Bujtás Károly** gyáregységvezetőnek, Landler Jenő MÁV Jj. Ü.; **Dávida János** mozdonyvezetőnek, Záhony MÁV Vont. Főn.; **Dömötör István** járműasztalosnak, Dombóvár MÁV Vont. Főn.; **Eőry József** vezénylő mozdonyfelvigyázónak, Budapest-Keleti MÁV Vont. Főn.; **Fekete János** építésvezetőnek, Miskolc MÁV ÉHF; **Ferenc László** váltókezelőnek, Budapest-Kelenföld KÜF; **Gyetvai Alfrédné** raktárkezelőnek, Budapest MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; **Hetesi Imréné** raktárkezelőnek, Budapest-Keleti Szertárfőn.; **Hosszu József** felépítményi munkavezetőnek, Székesfehérvár Pft. Főn.; **dr. Karácsonyi Éva** vezető főorvosnak, Budapest MÁV Kórház és Közp. Rend.-int.; **dr. Kisrákói Tibor** titkárságvezetőnek, MÁV Vezérig.; **Kiss László** függetlenített pb-titkárnak, Debrecen KÜF; **Kovács József** vonalbiztosnak, Budapest Vasútig.; **Kovács Lászlóné** osztályvezetőnek, Budapest MÁV Építési Géptelepfőn.; **Kövesdi Kálmán** lakatos csoportvezetőnek, Budapest MÁV TBÉF; **Lukács Miklósné** átmenesztőnek, Miskolc KÜF; **Magyarics Istvánné** forgalmi átmenesztőnek, Gyékényes KÜF; **Majoros Lászlóné** állomásfőnök-helyettesnek, Záhony Üi; **Molnár Ernő** vonatvezetőnek, Tapolca KÜF; **Molnár Sándor** főosztályvezető-helyettesnek, MÁV Vezérig.; **Nádudvari István** munkavezetőnek, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; **Németh Gyula** főmérnöknek, Szombathely MÁV ÉHF; **Németh Gyula** pályafenntartási főnöknek, Dombóvár Pft. Főn.; **Németh Sándorné** osztályvezető-helyettesnek, Szeged Vasútig.; **Őzse Béla** építésvezetőnek, Debrecen MÁV Építési Főn.; **Pósa István** sorompókezelőnek, Hatvan KÜF; **Rétfalvi Tibor** ügyvezető elnöknek, MÁV Alkalmazottak Első Bizt. és Segély Egyesülete; **Torma Jánosné** kocsitakarítónak, Szombathely MÁV Vont. Főn.; **dr. Tóth Tibor** osztályvezetőnek, Budapest VTKI; **Záborszki József** lakatos csoportvezetőnek, Miskolc MÁV Jj. Ü.; **Zilai Jánosné** személyzeti nyilvántartónak, Hatvan KÜF.

Április 4-e alkalmából az alábbi szakszervezeti tisztségviselők részesültek kitüntetésben:

Április 4-e Érdemrendet kapott **dr. Lugosi József** vsz. területi int.-biz. titkár, Szeged.

Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetésben részesült **Hegedűs Károly,** a vsz. szakmapolitikai osztályának nyugdíjas helyettes vezetője.

Munka Érdemrend bronz fokozatát vehette át **Töllyné Pogács Rózsa** vsz. építési főn. int. bizottságának titkára; **Gajda György, a MÁV KÜF.** Kiskunhalas szb. függetlenített titkára.

Kiváló Munkáért kitüntetést kapott **Czirják Ferenc** függetlenített szb-titkár, Mátészalka KÜF.

Vezérigazgatói dicséretben részesült **Kedves Ferencné** üzemfőnök-helyettes, a kv és az elnökség tagja, Győr; **Beniczky Lajosné** vsz. ÖTA osztályának ügyintézője.

Százharmincegy vasutas Kiváló Munkáért kitüntetésben, százötven pedig elnök-vezérigazgatói dicséretben részesült.

A technika nem sokat változott

Mostoha munkafeltételek a győri rendezőben

Ha filmrendező lennék, és történetesen a 30-as évek nyomorúságáról kellene filmet forgatnom, a helyszín megválasztásával nem lenne gondom. A győri rendező-pályaudvar tökéletesen megfelelne . . .

Ottjártamkor sivár környezetet találtam, elhanyagolt őrházakat, a felvételi épület látványa különösen lehangolt. Később megtudtam: 1927-ben épült, s talán a legöregebb vasutasok sem emlékeznek, mikor tatarozták utoljára.

— *A technika sem változott sokat* — mondja *Somorjai Zoltán. — A kocsirendezők, illetve a tolatásvezetők rádióval dolgoznak néhány éve, a többi felszerelés körülbelül olyan, mint 50 évvel ezelőtt.*

A térfőnök szavaiban, stílusában a keserűség nyomait sem lehetett felfedezni.

— A tények tények maradnak, akárhogyan is fogalmazom azokat. Különben is: túl régen eszem a vasutasok kenyerét ahhoz, hogy szidjam az állapotokat, lázadozzam az egyes intézkedések ellen. Az már bizonyos, hogy vasutasként fogok nyugdíjba menni. Szeretem a szakmámat, ha nem így lenne, már régen hátat fordítottam volna, hiszen a gondok évről évre súlyosabbak. *Hivatástudat nélkül ezt a szakmát nem lehet gyakorolni, félő, hogy néhány év múlva, a mi nemzedékünk után, a vasútszeretet nem lesz elegendő.* Korszerű technika kell, jó munkakörülmények, tárgyi feltételek, tisztességes fizetés, s ha mindez megvalósul, akkor a hivatástudat már nem is olyan fontos faktor . . .

— A munkaidőt nem hozta szóba, gondolom, van erről is mondandója.

— Hármas turban dolgozunk. Átlagosan 300-320 órát, ráadásul kollégáim közül sokan vidékről járnak, Csornáról például. Igaz, a szolgálat az utóbbi időben valamivel lazább, mert a forgalom csökkent, pangás tapasztalható az árufuvarozásban. *Természetesen azért nem unatkozunk, a mostoha feltételek miatt területünkön mindig maximális erőbedobásra van szükség.* Sajnos, az úgynevezett főnöki tekintély lassan a múlté lesz. Ezen nincs mit csodálkozni: mert csakis az a főnök utasíthat felelősen, aki beosztottjának nyújtani is tud valamit. Nemcsak a pénzre gondolok, hanem olyan „pitiáner" dologra, mint a védőkesztyű. Nos, nincs kesztyű . . .

— Viszont gyönyörű szállodájuk van a személypályaudvarral szemben, valóságos hotel . . .

— *Szép, ez tagadhatatlan, de nem biztos, hogy szükséges. Pontosabban: csak akkor kellett volna átadni, amikor a végrehajtó szolgálat igényeit már kielégítették.* Számomra egyébként is érthetetlen, hogy a forgalom folyton háttérbe szorul, s úgy tudom, hogy ez nemcsak Győrben van így. Az pedig egyenesen felháborít, hogy a bérek a fővárosban magasabbak, holott a munka hasonló, olykor nehezebb. Nem a „fradira" gondolok, hanem a többi pályaudvar kocsirendezőire. Tudomásom szerint, 10—25 százalékkal többet visznek haza a borítékban. Tudnék még sorolni hasonló anomáliákat, de nem akarok „panasznapot" tartani. Más a dolgom. Teszem, ahogy tudom, s ahogy lehet.

(sárközi)

KIÉ AZ ÖTA?

Szembesítés a tényekkel

Nem szűnt meg az érdekképviselet

Laptársunk, a Vasút márciusi száma Nyugtalan nyugdíjak címmel közölt kritikai cikket az ÖTA működéséről. Már az alcíme is vitára ingerel: Az ÖTA-nak vissza kellene kapnia önállóságát és önkormányzatát. Szeretnénk leszögezni, hogy a cikkre nem azért reagálunk, mert ellenezzük a nyíltságot, a különféle nézetek ütköztetését, hanem azért, mert az írás nélkülöz bizonyos szakmai ismereteket. A hiteles tájékoztatás érdekében fontosnak tartjuk a tényekkel való szembesítést!

A szakszervezet nem önjelölt

A cikk szerzői azt állítják, hogy a társadalombiztosítás 1989-től önálló, és a szakszervezeti képviselet az önkormányzatban megszűnt.

Az ÖTA szerintük nem követte ezt a reform jellegű változást, célszerű lenne a szakszervezettől való elválasztása, kapja vissza önállóságát és önkormányzatát. Legyen az ÖTA azoké, akik a járulékot fizetik. Ezáltal lehetne megújítani az alapot, elérni azt, hogy a vasutasok ismét magukénak erezzék.

A társadalombiztosítás irányításában bekövetkező változás és az ÖTA irányítása között semmi összefüggés nincs. Nem világos ezért, hogy miért kellene a társadalombiztosítás irányítási rendszeréhez igazodni.

A társadalombiztosítás önkormányzati jellegű szerveiben — ma még csak erről beszélhetünk — sem az országosban, sem a vasutasban nem szűnt meg a szakszervezeti képviselet, sőt a SZOT álláspontja értelmében az érdekvédelem és érdekképviselet miatt arra a jövőben is elengedhetetlenül szükség lesz. Amíg ugyanis egyes igényelbíráló szervek nem a biztosítottak érdekeinek megfelelően tevékenykednek, sőt a jogerősen megítélt ellátások folyósítása iránt esetenként késedelmesen intézkednek, addig a határozott érdekvédelem nyilvánvalóan nem nélkülözhető.

Vállalható-e üzleti kockázat?

Tévedés az a vélekedés is, amely szerint az ÖTA-t a Vasutasok Szakszervezete önjelöltként irányítja. Maga a jogalkotó látta ugyanis célszerűnek, hogy az alapot a VSz kezelje, és ezt az álláspontját a vasúti törvényben deklarálta.

Ebből a Vasutasok Szakszervezetére két kötelezettség hárul. Egyik az, hogy az alap vagyonát saját vagyonától elkülönítetten kell kezelnie, mert az csak a törvényben meghatározott célok és az azoknak megfelelő szabályzat rendelkezéseinek megfelelően használható fel. Ez a szabályzat célvagyon elnevezése mögötti tartalom.

A másik az irányítást érinti. Alapvető kívánalom, hogy az ÖTA-t illetően ügydöntő hatáskörrel a VSz legmagasabb szintű vezető testülete rendelkezzen. *Ez pedig* — a kongresszusok közötti időszakban — *a Központi Vezetőség.* E testület önkormányzat jellege és ennek folyományaként az ÖTA irányítására való alkalmassága aligha kérdőjelezhető meg, mivel tagjainak döntő többsége szakszolgálati ágakat (foglalkozásokat) képviselő tényleges vasutas, illetve nyugdíjas.

Minden bizonnyal ebből adódik, hogy a tagság magáénak érzi — szakszervezeti irányítás mellett is — az Önkéntes Támogatási Alapot. *Azt a sok ezer vasutast és nyugdíjast* — a cikk szerzőivel ellentétben — *nem az érdekli, hogy ki az irányító, hanem a támogatás, melyben nehéz helyzete következtében részesül.*

Ezzel el is érkeztünk az ÖTA lényegéhez, ahhoz, hogy milyen a bevételekkel való gazdálkodás, mi jellemzi a segélyezési rendszert.

„Évente 125 millió forintot fizetnek be az ÖTA alapjába a tényleges és nyugdíjas vasutasok — írja többek között a Vasút. — *Ezzel a nagy összeggel profi szakemberek bevonásával kellene gazdálkodni . . ."*

Az ÖTA járulékbevételére vonatkozó állítás téves. Sajnos még nagyon távolinak tűnik az az idő, amikor az ÖTA éves járulékbevétele eléri a 125 millió forintot. (1988-ban 96,6 millió forint volt.) Az „évente" kifejezés ezután már nem is kíván külön indokolást, nem értelmezhető. Természetesen azzal egyetértünk, hogy az anyagi eszközökkel való gazdálkodás a tagság egyre nagyobb mértékű támogatásának eszköze és előfeltétele. Erre köteleznek az ÖTA irányító testületeinek határozatai is.

Az évről évre megújuló, bővülő segélyezési rendszer a bizonyíték erre. Ezt nem akarjuk részletezni, az érdeklődő ezt világosan nyomon követheti.

A törekvés az, hogy egyrészt az évi járulékbevétel kerüljön vissza a tagsághoz (ez a gazdálkodás egyik oldala), másrészt a hosszú évek során felhalmozódott tőke lehető legkedvezőbb forgatásával további forrás teremtődjön a segélyezési célok megvalósításához. Ebben a felfogásban a gazdálkodás szempontjából az utóbbinak egyre nő a jelentősége. Meg kell itt jegyeznünk azonban, hogy a tagság pénzével rendkívüli körültekintéssel kell bánni. *Nem vállalható üzleti kockázat a szabad pénzeszközök kihelyezésével.* Csak olyan forma vállalható, amelynél mind a tőke visszafizetése, mind annak hozadéka szavatolt. Ez azonban nem csupán elméleti fejtegetés, hiszen az ÖTA anyagi eszközei 1988-ban például a tőke kihelyezése útján az évi járulékbevétel több mint 15 százalékával gyarapodtak.

Lírai hangokkal átszőtt, a magyar ember büszke természetét megidézve állítja az írás, hogy a szolgáltatás fő területe *„kérvényezés jellegű"*. (Értsd: az ÖTA-segélyek nagy része csak kérelemre engedélyezhető, illetve folyósítható).

Ezzel kapcsolatban azt kell leszögeznünk, hogy a hatóságosdi, az aktatologatás, az emberek jogaival való játszadozás nem az ÖTA sajátja. Készséggel elismerjük ugyanakkor, hogy az ÖTA Szabályzatnak a segélyek igénybevételéhez előírt „kérelem" megjelölése zavart okozhat. Persze csak annak, aki nem veszi magának a fáradságot, hogy — csekély utánjárással — meggyőződjön e kifejezés valóságos tartalmáról.

Aki ugyanis szemügyre veszi a segélyek igénybevételének részletes feltételeit, meggyőződhet arról, hogy az ÖTA segélyeit a jogosultsági feltételekre vonatkozó igazolások egyszerű benyújtásával lehet igényelni.

Nyílt kapukat döngetnek

Tényként kell megjegyezni azt is, hogy az ÖTA legtöbb segélye társadalombiztosítási ellátáshoz kapcsolódik, az ezek alapját képező igazolások, okmányok szolgálnak az ÖTA-segélyezés feltételeiül is. *Tévedés azonban, hogy a társadalombiztosításhoz kapcsolódó segélyek egy részét az ÖTA csak akkor folyósítja, ha a társadalombiztosítás terhére járó szolgáltatást a jogosult már kimerítette.* Éppen ellenkezőleg: az ÖTA segélyezési rendszerét az jellemzi, hogy az ÖTA-segélyeket a társadalombiztosítási ellátással együtt, azzal egyidejűleg — több esetben külön igénylés nélkül — kell folyósítani. (Lásd: anyasági, temetési, táppénzfolyósítás alatti segélyek stb.)

A segélyek emellett egyben járandóságok is, ami azt jelenti, hogy — egy nagyon szűk kört kivéve — a segélyekre vonatkozó feltétel bekövetkezése esetén a tag az adott ellátásra anyagi helyzetétől. körülményeitől függetlenül jogosultságot szerez. *Tehát nem mérlegeléstől, ügyintéző jóindulattól függ!*

A segélyezési rendszer — mint az ÖTA céljának megtestesítője — hatékonysága, a támogatás formáinak kialakítása és továbbfejlesztése mindig vitatéma. Ez természetes. Az is természetes például, ha az ember — közeledvén a nyugdíjas korhoz — elsősorban a nyugdíjba vonulók számára kívánna kedvezményeket. Ugyanilyen jogosnak kell tartanunk azonban a tényleges dolgozók törekvéseit is, amellyel nehéz élethelyzeteiket kívánják enyhíteni.

A tagság javaslata

Az ÖTA kezelője számára ezek a vélemények életbevágóan fontosak és meghatározóak. *Tévedés lenne azt hinni, hogy az ÖTA-val kapcsolatos döntések az élettől elszakadva születnek.* A tagság véleménye, javaslata alapján alakult például a cukorbetegsegély mai formája, a kelengyesegély, a nyugdíjasok kórházi segélye. Nem is érdemes folytatni, hiszen a segélyezés egész rendszere a tagság akaratán alapul.

Persze meg kell említeni azt is, hogy a segélyezési rendszer fejlesztése előtt két nagy akadály áll:

A mindenkori anyagi lehetőségek és az ÖTA-törvényben (-szabályzatban) lefektetett célja. Ide tartozik az is, hogy a segélyezés rendszerének átalakítása (egyes segélyek megszüntetése árán új segélyek bevezetése) nem járható út, hiszen az ÖTA bármelyik segélyének megszüntetése ezrek számára járna hátránnyal.

A cikk szerzői némely javaslatukkal nyílt kapukat döngetnek. A táppénzfolyósítás melletti támogatás több formája jelenleg is létezik és közmegelégedésre működik. Ennek kiterjesztése véleményünk szerint is szükséges, persze figyelembe véve az anyagi lehetőségeket. A nyugdíjasok támogatása ma is az ÖTA segélyezési rendszerének egyik alappillére. Ennek számos formája létezik. (Méltányossági segélyezés, időszakos szociális gondozás stb.)

A kölcsönnyújtás nem az ÖTA feladata, ellenkezik az alap céljával. Ugyanez mondható el a nagycsaládosok támogatásáról, ami nyilvánvalóan állami, pénzintézeti, vállalati, szociálpolitikai kérdés és feladat.

A nyugdíj-kiegészítés kérdését esetleg a vasutas biztosító egyesületeknek kellene gondozniuk. Ez az ő profiljukba tartozó vállalkozás lehetne, oly módon, hogy a díjfizetést vagy a kiegészítést, illetve annak egy részét a munkáltató fedezné, mint ahogy arra jó néhány országban, sőt Magyarországon is van példa.

Dr. Majoros Zoltán

Miért haragudnak a főnökre?

Kengyelen elszabadultak az indulatok

Nemrégiben panaszos levél érkezett a szerkesztőség címére. Nem afféle „fekete kökörcsin", nem névtelen levél. Tizenheten írták alá, köztük két utas. Azt panaszolják, hogy Kengyel állomásvezetője az utasokkal gorombáskodik, ellenőrzései inkább zaklatásnak tűnnek, korábban Nagytőke állomáson egyik munkatársa feleségét molesztálta, s hogy onnan azért váltották le, mert az autójában a MÁV tulajdonát képező dolgokat találtak. A levélírók nem értik, hogy egy olyan ember, aki emberileg alkalmatlan a vezetői posztra, hogyan lehet ismét állomásfőnök.

Nagytőke a Szolnok—Szentes vonal egyik kis állomása. Elsőként itt érdeklődtünk, mi az igazság abból, amit a levél tartalmazott, valóban nehéz-e kijönni *Pörneki Andrással.*

— Én aránylag jóban voltam vele, és azt hiszem én voltam az egyetlen ember, aki nem haragudott rá — mondja *Barta József* váltókezelő. — Akkoriban, jó három éve, — előfordult, hogy nem volt aki szolgálatot teljesítsen, mert elmentek az emberek.

„Megnehezítette az életünket"

Várdai László szolgálattevő lakása az állomásépületben van. Ő már nem itt, hanem Szentesen dolgozik. Most éppen anyósáéknál, a fekete fóliasátorban eteti a csirkéket. Amikor megkeressük, szívesen áll rá a beszélgetésre.

— Noha *Pörneki András* már két éve Kengyel állomásán dolgozik, talán emlékszik még rá. Milyen ember?

— *Hogy milyen? Még egy olyat, aki úgy hazudjon . . . Úgy eláztatja az embert a főnököknél! Mint volt beosztottja nagyon megismertem, és csodálkozom, hogy még megtűrik a vasúton.*

— Miatta ment el az állomásról?

— Alvásért kaptam fegyelmit, így kerültem Szentesre. Volt elég sok „vonatmegalvásom", 5-10 perc, de miért nem húzza meg a mozdonyvezető a jelzőzsinórt? Akkorát csattan, hogy az ember kiszalad az irodából! De hát fáradt voltam, na — mondja szinte dacosan — jó pár éve csirkézünk, ebből a pénzből építkeztünk . . .

— Hallott olyasmit, hogy a munkatársa feleségének csapta a szelet?

— *Egyszer a szolgálattevő kórházban volt, és* Pörneki *azt mondta a feleségének, ha hiányérzete van, csak szóljon nyugodtan. Aztán meg lebukott, mert leltári tárgyakat vitt haza. Valmi 50 ezer forintot bizonyítottak rá, de hazánk felszabadulásának 40. évfordulóján az amnesztiával megúszta.*

Móricz Béla szolgálattevő és *Szabó János* váltókezelő lép be az ajtón. Bemutatkozáskor a csuklójukat nyújtják, szabadkoznak, hogy épp a fóliát húzták fel, nem tiszta a kezük. Az alföldi hosszúház kis konyhájában felparázslanak az indulatok. Bár *Pörneki András* már több mint három éve elkerült innen, ezek az emberek mégis olyan ellenszenvvel beszélnek róla, mintha tegnap találkoztak volna vele utoljára.

— Önök is rossz viszonyban voltak?

— Eleinte mézesmázos volt — veri le a hamut a Symphoniáról *Móricz Béla.* — Amíg építkezett, s eljártunk segíteni, nem is volt semmi baj, de aztán nyírt mindenkit.

— Bizony, sokszor megnehezítette az életünket, rossz volt vele együtt dolgozni — teszi hozzá *Szabó János.* — *Mindig azt figyeli, kit tudna bejelenteni.*

— Így van! — veszi át a szót *Móricz.* — Például elmegy Szentesről a vonat Kengyelig zártárcsa nélkül. Ludas benne minden szolgálattevő, meg mindenki, aki látta a vonalon, de el lehetne sumákolni, azonban Kengyelen *Pörneki* bejelenti a KÜF-nek!

A torlódó cigarettafüstben aztán jönnek a történetek a bizonyíthatatlan visszaélésekről, meg arról, hogy állítólag Gádoroson — ahova Nagytőke után került *Pörneki András* — elcsattant egy pofon, mert az ottani fuvarosoknak sem tetszett valami.

Pálinkamérés az állomáson

Kengyel Nagytőkéhez hasonló kis állomás. Hangosbeszélő ugyan nincs, de a felvételi épület előtt virágágyak vannak. A helybeliek éppen a szolnoki vonatra várnak. Két kiskamasz a tavaly ültetett vállig érő tuja leveleit csipkedi le, dobálja szét, odébb egy szemüveges, kosztümös nő dohányzik a csikkek befogadására is alkalmas szemétartó előtt, majd a még égő cigarettát a földre dobja, amikor beérkezik a vonat.

Pásztor Sándorné szolgálattevő így vélekedik főnökéről:

— *A hibákat észreveszi, de az itt dolgozóknak nincs semmi kifogásuk ellene. Igaz, hogy négyen elmentek innen, de egyikük például azért, mert kinn össze kellett takarítani a szemetet. Azok írtak is be az igazgatóságra.*

— Csak ezért írtak?

— A levél egyik aláírója, aki szintén elment, pálinkát árult az utasoknak, a főnök pedig megszüntette ezt. Ez az illető — *Hinek Sándornak* hívják — aztán olyanokat mondott, hogy a főnök nem a megfelelő hangot használja a beosztottakkal szemben, meg hogy valami ellenszolgáltatást kell adni, hogy jutalmat osszon. Azt a levelet egyébként utasokkal is aláíratták.

Hogy miért haragszanak egyes utasok *Pörneki Andrásra?* Itt a helyszínen rögtön meg lehet érteni. A vasút egyik oldalán ugyanis az állomás, a tüzép és a terménybolt van, a másikon pedig a falu. Átjáró pedig jobbra vagy balra csak jó messze található, így az emberek rögtön az állomás mellett vágnak át, ám ott húzódnak comb magasságban a jelzőberendezések zsinórjai. Átlépni sem egyszerű, de több esetben a kerékpárokat is itt szuszakolják át. Elmentem az egyik labirintkorláttal védett átjáróhoz. Épp az jutott eszembe, hogy meglehetősen bonyolult lehet ezen biciklivel átkígyózni, amikor látom, hogy egy fiatalember közeledik — motorkerékpáron. Szabályosan körülnéz, majd a korlát mellett, az ott éppen alacsonyan húzódó zsinórokra hajt. Az acélhuzalok már több helyen meg vannak törve . . . *Az ilyesmit persze szóvá teszi az állomásfőnök. De hát sem ő, sem a kengyeliek nem tehetnek arról, hogy valakik valamikor rosszul tervezték az egészet.*

Hinek Sándor 38 éve vasutas, és 29 évig teljesített szolgálatot Kengyelen. Helybéli, s most Szolnokon dolgozik. Szinte megállíthatatlanul zuhog belőle a panasz.

— *A faluban szeretnek engem, de én nem adtam neki se hízót, se tyúkot, ezért aztán mindig piszkált. Sokat veszekedtünk. Nem csak én hagytam itt, de még el fog menni Laszli Gábor is, mert azt is csak vágja* (Egyébként Laszli Gábor is aláírta a levelet.) *Ha elrontja a naplózást, rögtön fegyelmivel, jutalomelvonással fenyegeti. Egyszerűen nem lehet kibírni a modorát!*

— Önnek mi kifogása volt ellene?

— Tavaly októberben volt egy kis jutalom. Hát látom, hogy nekem kevesebbet adott, mint annak, aki csak két hónapja volt itt. De tudom ám, azért, mert a radiátorját lefestette az illető. Ugyanis nemrég építkezett a *Pörneki.*

Azután meg úgy vezényel, ahogy neki tetszik, úgy osztja el a túrt. Azt sem engedi meg, hogy az emberek behozzák az állomásra a bicikliket. De hát hova tegyék azok, akik a tanyáról jönnek be? Ő csak hátravitte és belökte az árokba, így aztán sokan nem szeretik.

— Kiabál az utasokkal?

— *Hallottam többször is! Vagy itt van ni: az egyetlen váróteremre kiírta, hogy nem dohányzó. De ha ilyet csinál, akkor több helyiségnek kell lenni!*

— Azt mondják, hogy ön régebben pálinkát árult az utasoknak.

— Az még 85-ben volt és csak egy üveggel.

— Kik tudtak arról, hogy pálinkát lehet kapni az állomáson?

— Nem tudták azt, különben is csak néha volt ilyen, s akkor is csak egy-két deci. Különben is — robban ki *Hinek* — miért nem adott fegyelmit ha valóban árultam? Szóval ott tartottam, hogy macerált. Egyszer azt mondja, *„választhatsz Sanyi bácsi, vagy az F 2-es utasítás szerint dolgozol, vagy elmész szabadságra".* Erre azt mondtam neki, én nem félek a munkától, de inkább elmegyek, mert félek, hogy repül a szék!

— Mert tudja — emeli föl mutatóujját *Hinek Sándor* —, ha kell hatszor felsúrolom a várótermet, de elmentem innen, mert amikor elküldtük a levelet azzal fogadott, hogy *„mehetek jelenteni Szentesre a küf-höz, ott mindenki a barátom."*

Nem is tudták, mit írnak alá

Pörneki András két éve van Kengyelen. Először vonali tartalékos volt, majd egy évre megbízták az állomás vezetésével, s annak letelte után is főnök maradt.

— Amikor idekerültem, a szolgálatban lévő dolgozók kártyáztak, és az asztal tele volt sörösüvegekkel — emlékezik vissza a széken hátradőlve és széles mozdulatokkal kíséri mondandóját. — *Engem azért neveztek ki, hogy rendet csináljak, így hát semmit nem hagytam szó nélkül. Megköveteltem a pontos munkát. És nem szeretem, ha egy-egy ember ittasan jár dolgozni.*

— Hogyan árulták az állomáson a pálinkát?

— Ezt én konkrétan egyszer sem láttam, de azt tapasztaltam több alkalommal is, hogy Sanyi bácsi kis üvegekben tartotta a szekrényében, és a reggeli vonathoz hordta ki. Aztán sokan hoztak vissza üres üvegeket, hogy adjam oda neki. Sanyi bácsi egyébként még azt is fájlalta, hogy esőben is ki kellett menni behozni a jelzőből a petróleumlámpát.

— És a többi munkatársával miért volt feszült a viszony? Azokra gondolok, akik elmentek innen. Nem lehetséges, hogy az ön viselkedése miatt látták jobbnak, ha távoznak?

— Nem azért mentek el, mert velem nem tudtak kijönni. A hibákért azonban mindig szólni kell, mert tőlem is számon kérik ezt a fölötteseim.

— Már korábban is panaszkodtak az üzemfőnökségen, hogy rossz a légkör, — veti közbe Pásztorné — de amikor kijöttek ellenőrizni, azt mondták nekik, hogy nincs semmi baj. A főnök elvtárs szemébe nem mondtak semmit.

— Talán azért, mert retorziótól tartottak . . .

— Ugyan miféle retorzióról lehet szó, amikor egy írásbeli figyelmeztetés a maximum, amivel élhetek? — mosolyog elnézően a főnök. — Az egész probléma abból adódott, hogy a lazaságot nem tűröm. Viszont rágalmazó levelet írkálnak rólam. Mert ez az. És ha bármit is elkövettem Nagytőkén, engem azért megbüntettek, és ha büntetlen előélettel kikerültem belőle, akkor azt feljelenthetem rágalmazásért, aki ezt a fejemhez vágja!

— Mi történt Nagytőkén?

— *Anyaggal nem tudtam elszámolni. Három és fél hónapig voltam betegállományban és ez idő alatt az anyagokat nem könyvelték be, viszont felhasználták, vagy elvitték.*

— Mi szabadíthatta el így az indulatokat, hogy a levél írói visszanyúltak régi dolgokhoz, hogy ezzel is mintegy alátámasszák érveiket: lám a kutyából nem lesz szalonna!? Mi válthatott ki ekkora ellenérzést?

Pörneki András eltűnődik.

— Talán az — mondja lassan —, hogy nekem nem mindegy, hogy néz ki az állomás, én megkövetelem, hogy a forgalmi napló pontosan legyen kitöltve, szóval elvárom a rendes munkát. De kérdezze meg az embereket, mi a véleményük rólam! — azzal egy közelben álló idős emberhez fordul. — Józsi bácsi, jöjjön csak ide!

Pipis József nem vasutas. *Hinek Sándor* vele is alá akarta íratni a levelet.

— Nekem az a véleményem — mondja —, hogy a *Hinek* úgy viselkedett a munkatársakkal, hogy az nem volt kielégítő. A főnök elvtárssal meg nézeteltérésük volt, és állandóan macerálták egymást. A főnökkel nekem semmi bajom sem volt, ezért nem is írtam alá a levelet.

— Ön tudja, mi állt abban a levélben?

— *Nem, a Hinek nem mutatta meg, csak azt akarta, hogy írjam alá.*

Virágos Imre, a szentesi üzemfőnök jól ismeri az ügyet. Beszélgetésünk elején kiderül, hogy Nagytőkén szó sem volt holmi 50 ezer forintos visszaélésről. Ezt első kézből tudja, hiszen ő hozta a fegyelmi határozatot 84-ben Pörneki ellen.

— Az igaz, hogy *Pörneki András* elvitt kerékpárt, írógépet, talicskát, de ezeket visszahozta, így a vizsgálatba ezek nem kerültek bele. Összesen 6654 forintos vasútnak okozott kár nyert bizonyítást.

— Mi a véleménye erről a levélügyről?

— Kengyel állomásán már sok embert le kellett váltani például ittasságért, sikkasztásért. Amióta Pörneki ott van, megköveteli a rendet, a fegyelmet. A levél kapcsán az igazgatóság üzemviteli osztálya folytatott vizsgálatot. Mivel nemcsak vasutasok írták alá a levelet, ezért *Cseh Gábor* osztályvezető a falusiakkal is beszélt. *Ők elmondták, hogy Hinek úgy adta oda a levelet, hogy nem is tudták, mit írnak alá. Én magam az állomás valamennyi dolgozójával beszéltem, s ők nem támasztották alá a levél állításait.*

— De hát többen elmentek az állomásról . . .

— Azt kell mondjam, jobb, hogy elmentek. Azok távoztak, akik ittak, kártyáztak, sikkasztottak. Ugyanakkor az igazságnak tartozom annyival, hogy Pörnekinek nehezen elviselhető a modora. Arra már több alkalommal is felhívtuk a figyelmét, hogy manapság nem viselkedhet így egy vezető. Szükségünk van a jó munkájára, de felhívtuk a figyelmét az etikus magatartásra. Hiszen csak az követelhet meg mindent a beosztottaktól, aki maga sem támadható.

Demeter Kálmán

Negyedévi gyorsmérleg

Visszaesett a belföldi és az importforgalom

Az elmúlt években, a vasút első negyedévi szállítási teljesítményeinek értékelésénél az időjáras szerepe mindig nagy hangsúlyt kapott. Érthető, hiszen a tél, a fagy, a hófúvásos napok nem kedveznek az áruszállításnak. Még az előszállítási kedvezmények sem mindig érték el a kitűzött célt. Hiszen a teljesítmények évek óta csökkenő tendenciát mutatnak.

Az idén nem volt tél. A gyorsmérleg adataival mégsem lehetünk megelégedve. Nem csoda: *a vasút ugyanis az első negyedévben valamivel több mint 24 millió tonna árut szállított.* Ez a tervezettnek ugyan megfelel, de az előző évinél 3 százalékkal kevesebb. Ami kedvezőnek mondható, az az export és a tranzitforgalom 12, illetve 6 százalékos növekedése. Ezzel szemben visszaesett a belföldi és az importforgalom.

A minőségi, pontosabban fogalmazva a gazdálkodást befolyásoló mutatókkal sem lehetünk elégedettek. Az lenne a természetes, hogy ha kevesebb az elszállítandó áru, akkor gyorsul az elegymozgás és csökken a kocsiforduló idő. Ez nem így történt. *A teherkocsik átlagos 4 és fél napos fordulóideje például a bázisidőszakot is meghaladta, de a gépre várási, gépácsorgási és a vonatfeloszlatási esetek száma is magas.* Ezek az adatok sajnos kedvezőtlenül befolyásolják az üzemviteli költségeket. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy ez már a vasutasok zsebére megy, s ezen az elkövetkező hónapokban feltétlenül változtatni kell.

Ami a személyszállítást illeti, a február elsejétől érvénybe lépett menetdíjemelések után mindenki a személyforgalom nagyfokú visszaeséséről beszélt. Szerencsére ez nem következett be. *Az első negyedévben a vasút mintegy 59 millió utast szállított.* Ezzel a bázishoz képest a többletteljesítmény mértéke 10 százalékos. Hasonló a növekedés az utaskilométerben kifejezett teljesítményeknél is.

Jó jel, hogy a nemzetközi forgalomban újból fellendült a *Lengyelországba,* de különösen az *Ausztriába* irányuló turistaforgalom.

Közismert, hogy a megemelt tarifák miatt az utasok joggal igénylik a színvonalasabb szolgáltatásokat. Ám, ezt ma még nem kapják meg menetjegyük mellé. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésében alig tapasztalható javulás. Ugyanezt lehet mondani a tisztaságról, a kulturált viselkedésről. Itt az ideje, hogy e tekintetben is lépjen a vasút. Lépne is, de partnerek, a vasutasok összefogása, fegyelmezett munkája nélkül ez nem megy.

R. V. F.

Felújítás több vonalon

Kivonultak a MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzeméből az ország vasúti pályáinak felújítását, karbantartását végző gépegységek; a Dombóvár—Gyékényes, a Városföld—Kiskunfélegyháza, a Kelenföld—Nyíregyháza és a Kiskőrös—Kiskunhalas közötti vonalon hozzáláttak a vasúti pályák hibáinak elhárításához.

Rendbehozzák a zúzottkőágyazatot, a betonaljakat, szabályozzák a sínek szintbeli helyzetét, távolságát. A gépek december közepéig napra beosztott tervek szerint dolgoznak. A vasúti törzshálózatból több mint 4100 kilométernyi pályán végzik el a műszaki karbantartást, elsősorban a nagy tranzitforgalmat lebonyolító Budapest—Záhony és Budapest—Hegyeshalom vonalon.

E vasúti fővonalakon a gépláncok folyamatosan dolgoznak, a gépkezelő brigádok nyolcnaponként váltják egymást. Mintegy 350 kilométeren rostálással megtisztítják majd a csúszásveszélynek kitett ágyazatot a szennyeződésektől, s a speciális gépekkel 5784 vasúti kitérőt újraszabályoznak.

A vasúti pályák korszerűsítésének eredményeként a vasúti fővonalakon 100-120 kilométeres óránkénti sebességgel biztonságosan közlekedhetnek a vonatok.

Záhonyi hírcsokor

A záhonyi üzemigazgatóság különleges figyelmet fordít a szakmai utánpótlásra. A közelmúltban az igazgatóság körzetében lévő mintegy 40 általános iskolát kerestek meg propagandaanyagaikkal: pályaválasztási füzetekkel, ösztöndíj-ismertetőkkel stb. Ezeken túl szívesen fogadják az üzemlátogató csoportokat, s örömmel adják közre az üzemet bemutató dia- és videofelvételeket is.

A vasúti szakmákról a középiskolásokat is tájékoztatják. Nemrégiben például oktatási szakemberek tartottak fórumot a negyedikeseknek, ismertetve a munkaköröket, a várható fizetést, a továbbtanulási lehetőségeket, és általában az egzisztenciális kérdéseket.

A diákok megnyerése a vasút számára fontos, mivel a munkaerő-piaci kínálat nem mindig találkozik a nagyüzem szakmunkaerő-igényével.

*

Több éve működik sikeresen a VSZ záhonyi művelődési ház nyugdíjasklubja. Kiterjedt kapcsolatai vannak az ország több nyugdíjasklubjával.

Ezeket a kapcsolatokat nemrégiben nemzetközi szintűvé emelték: *együttműködési megállapodást írtak alá a Szovjetunióban, Csap városában működő veteránok klubjával, amelynek tagjai jórészt szintén vasutasok.*

A megállapodás keretében évente többször is találkoznak, de mindkét klub vezetője bízik abban, hogy a napokban életbe lépett kishatármenti forgalom segítségével a hivatalos látogatásokon túl is fognak találkozni a klub tagjai.

*

Néhány hónapja hirdetett önéletrajzi pályázatot a művelődési bizottság. A közelmúltban megtartott értékelésen Eperjeske állomás dolgozója, *Jalcs Béla* kapta az első díjat. *Kovács József* záhonyi nyugdíjas lett a második, a harmadik helyezett *Ősz József* lett, a tuzséri építésvezetőség vasutasa.

A sok-sok kuriózumot, kortörténeti érdekességeket tartalmazó írások az üzemrésztörténeti pályázat után kialakítandó archívum anyagát gyarapítják.

*

Az Új Tükör-klub legutóbbi vendége a budapesti „Maszkaredesz" nevű folkcsoport volt, amely a görög nemzeti zene népszerűsítésére szövetkezett. Nevük magyarul kópét, csínytevőt jelent. Záhonyi műsoruk középpontjában az úgynevezett *rebetiko* állt: érzelmes-szerelmes, ugyanakkor vad, fájdalommal teli népzene. Igényesen szerkesztett programjuk keretében sort kerítettek egy kis ismeretterjesztésre is. Bemutatták egzotikus hangszereiket: a buzukit, baglamát stb.

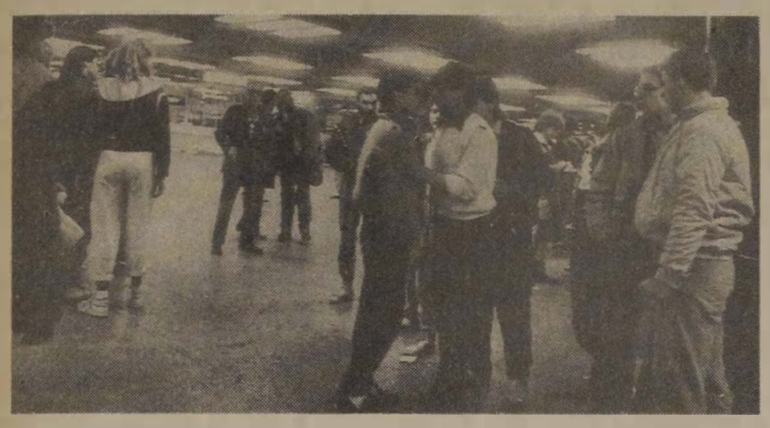
Ők nem kellenek senkinek

„Segíts ki néhány ruppóval!"

Szipusok között a Nyugati aluljárójában

— *Tesókám, legyél a haverom, és segíts ki néhány ruppóval* — áll elénk a Nyugati pályaudvari aluljáróban egy párducmintás dzsekis srác. — *Tudod, egy nyuszit szeretnénk venni* — teszi még hozzá.

Mohón rakja el a fémhúszast, tekintetéből kiolvasni, hogy már nem sok hiányzik neki az elboruláshoz. Talán mondanom sem kell, hogy a nyuszik persze mi, gyanútlan *aluljárókelők* vagyunk.



Nagy nemzeti ünnepünk előestéjén járunk, s a VIPRÓ, vagyis a falba épített video előtt ácsorgó gyerekek jókedve ennek megfelelő. Lehetnek vagy másfél százan. A rend egyetlen derék őre a Holsten sörbár pultjának támaszkodva feledkezik bele a hosszú szolgálati évek alatt megélt kalandokba. Így a máskor sűrű lehalászástól fenyegetett szakadt és csöves népség nyugalma háborítatlan.

Rajtunk kívül alig kapja föl valaki a fejét, amikor a kövön egy liter zöldszilváni robban. Persze üvegestül.

— *Ha valakinek nem tetszik valami, most ugasson* — vág utat magának a tömegbe az üveg nem sokkal korábbi gazdája. Tarzan (az egyszerűség kedvéért nevezzük így) ma ünnepli huszadik születésnapját. Megdőlve jár körbe-körbe, akár csak *Antoine* és *Dèsire* a Cseh Tamás-dalokban. Ez, természetesen már egy egészen „másfajta raj", mint a hatvanas évek „nagy generációja". Akad köztük néhány komisz túlélő a legendás Blahás-korszakból, többségük azonban a *moszkvások* közül kerül ki. A derékhadat a zacisok (állami gondozottak) adják, aztán sok még itt a börtönből frissen szabadult fiú, de nem egy tíz-tizenkét éves kis cigánylány is.

— *Ősztől ide vonultunk át a Moszkva térről* — avat be egy apró termetű leányzó, akit a társak Dézsának neveznek. — *A video tök dili, ide vonz mindenkit, aki számít.*

Dézsának igaza lehet, mert a kora esti óráktól, mint lepkék a villanyégő körül, nyüzsögnek itt azok, akik számára úgy látszik, máshol nem akad hely.

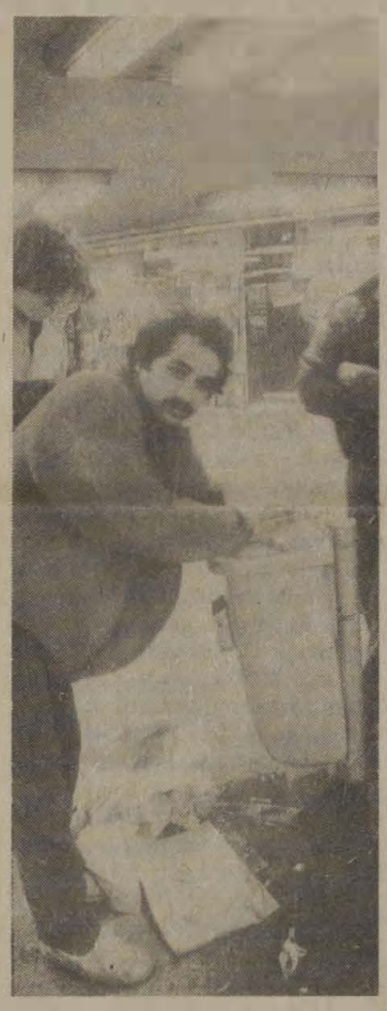
Kéretlen prókátorunk is támad nagy hirtelen. Ő aztán, ahogy nem is titkolja, mindenkit ismer, s tud mindent a világnak eme alsó feléről. Gyanúsan jól informált, szürke overallja azt a testületet idézi, melynek tagjai közül, itt most egyetlenegyet se látni. Legalábbis a tetthelyen.

— *Szóval riport lesz . . . Tudnék nektek mesélni . . . Nem ezeket* — mutat körbe — *kell elítélni, hanem azokat, akik nem tudnak nekik semmit nyújtani. Ők nem kellenek senkinek, így aztán megtalálják egymást.*

— *Vigyázz ezzel a köcsöggel, mert tégla* — von félre az egyik oszlop mögé *Garas*, egy himlőhelyes arcú, hosszú hajú srác. Egy éve nőtte ki az intézetet, az anyja nem fogadja haza, munkahelye nincs.

— *Általában akad pecó* (lakás) *valamelyik komálósnál* (barátnál) *vagy havernőnél. A meló az már sokkal trébb* (rosszabb). *hetek óta nem tudok elhelyezkedni.* Először azért nem vettek föl sehova, mert a dzsekimen rajta volt a Pokolgép emblémája, mikor meg végre sikerült. tíz perc késésért nyomban kirúgtak. Ha láttad volna, milyen helyeken adtam elő . . . A Gellér-hegyen például egy odúban csöveztem hetekig. Azt írd meg, hogy a rendőrök folyton üldöznek bennünket, mintha csak mi lennénk az első számú közellenség . . .

— A múltkor a hajamnál fogva ráncigáltak be a forgalmiba — szólal meg *Garas* barátnője, *Hédi* —, aztán meg összevissza pofoztak. Azt mondták, hogy örökre tűnjek el a Nyugatiból, mert kitapossák a belemet . . .



— *Jogunk van itt lenni. Nem vagyunk bűnözők* — mondja *Görög*, aki a rákospalotai Pamuttextilben dolgozik. — *Kinek mi köze hozzá, hogy én hol érzem jól magam.*

— Nem kértek egy kis anyagot? — hajol hozzánk közel egy piros pulóveres, bajuszos fiatalember. Harmonikanyakú pulcsiját széthúzva mutatja a ragasztóval teli nejlonzacskót, amiből egy szívószál kandikál ki. András most szabadult Sándorházáról, de már újabb ítéletet kapott, s be kell ismét vonulnia. Az ő elővigyázatos diszkréciójával szemben néhányan a szemetestartályból kotorják elő az elrejtett anyagot, s fittyet hányva a járókelőkre, nyílt színi szipuzásba kezdenek.

— *Jaj, csináljatok már rólunk is egy képet* — fogja könyörgőre a szót *Györgyi*, a zacis kismama, pár hetes csöppségét karjában tartva. Az apai szerepre — hiába, a nyilvánosság olykor csodákra képes — most egyszerre négy fiú is igényt tart.

S még mondja valaki, hogy nem családias a légkör itt, a Nyugati alatt.

Tódor János

(Tüttő Tibor felvételei)

„Szolgálati szakasz"

A vonatkísérők néha kiborulnak

Az a rendkívüli a Kőbánya-Kispest—Lajosmizse között ingajáratban közlekedő személyvonatokon, ha a vezérlőkocsiban a poggyászszállító tér melletti, 16 ülőhelyű szakasz nincs lezárva. Néha lóg az ajtó üvegén, belülről egy tábla, hogy *„szolgálati szakasz"*, de legtöbbször csak újságpapírral vagy sötétítő függönnyel rekesztik ki a kíváncsi tekinteteket.

Pedig odabent kevés látnivaló akad: ritkábban egy-két egyenruhás vasutas vagy ki tudja milyen mérce szerint kiválasztott civil, gyakrabban viszont mindössze egy-két táska, vasutaskabát terpeszkedik az üléseken. Akár zsúfolásig teli a vonat, még a kocsiperon is utassal, akár lézeng csupán néhány késői hazatérő a szerelvényen. A nemegyszer veszekedésig fajuló, az utasok által kezdeményezett vitákat a jegyvizsgálók rendszerint azzal zárják le: ehhez nekik joguk van, szolgálati előírás szerint járnak el.

Az utasítás tiltja . . .

— *Nincs hozzá joguk* — szögezi le *Gebei Kálmán*, Kecskemét állomás vezénylőtisztje. — *Az utasítás kifejezetten tiltja személyszállító vonatok kocsijainak, azokon belül a szakaszoknak vagy fülkéknek az indokolatlan, önkényes lezárását, üres ülőhelyekről az utasok kirekesztését.* Ilyen panasszal eddig nem találkoztam, igaz csak alig másfél éve vezényelek. A jelzést köszönöm. Parancskönyvi rendelkezéssel azonnal intézkedem a helytelen gyakorlat megszüntetéséről.

— Azt mondd meg, ha nem zárhatjuk le ezentúl azt a szakaszt, hová tegyük a táskánkat, köpenyünket, hol étkezzünk, hol ülhetünk le? Épp a múlt héten lopták el a Jóska kabátját — szól közbe indulatosan az egyik vonatvezető. A vezénylőtiszt visszakérdez.

— Honnan lopták el?

— Hát onnan, a lezárt szakaszból.

— Na, látod, itt a bökkenő. Egy szimpla szakaszkulcsot egy kölyök is képes készíteni magának a tanműhelyben. Tegyétek a holmijaitokat biztonságosabb helyre: a poggyásztérben lévő fülkébe, a kocsi vagy a mozdony vezérlőállására. Ami pedig a többit illeti: *a vonat menettartama bő másfél óra azon a vonalon, annyi idő alatt éhen nem vész az ember. Azt pedig csak súgva közlöm veled, hogy munka közben lehetőleg ne üldögéljetek* — hangzik a higgadt válasz.

Az illető vasutas szó nélkül tudomásul veszi a meggyőző érveket és távozik. Az utána érkező fiatalabb társa már nehezebb eset.

— Pista, ne zárjátok le több a vezérlőkocsiban lévő kis szakaszt! Az nem „szolgálati", hanem az utasoké. Írom a parancskönyvet — inkább kérésnek hangzik a csendes utasítás. Az érvekkel szemben a fiatalember is tehetetlen, azért még támad.

— *Arról beszélgessetek inkább, arról írjon az újság, hogy milyenek az utasok: potyáznak, rongálnak, lopnak . . . Én megyek is a munkaügyre, és április elsejével felmondom a túlóraszerződést* — kapja fel a vizet. Sebbel-lobbal kiszalad. *Gebei* türelme végtelen.

Nincs utánpótlás

— Nem rossz gyerekek ezek, persze nem is egyformák. A Pista is észbe kap holnap, holnapután. Kikészült kissé a sok túlórától, mások is kiborulnak időnként. Pihentetni kell ilyenkor az embereket, nem lebunkózni — mondja szimpatikus megértéssel.

A továbbiakban tárgyilagosan elismeri, hogy hozzá is tartozik néhány olyan jegyvizsgáló, akinek a viselkedését esetenként okkal kifogásolhatják az utasok. Szívesen lecserélné őket, ha lenne kivel.

Kimutatást vesz elő bizonyítékként, amely szerint például a múlt év decemberében a szükséges 86 utazószemélyzetből mindössze 41-et tudott vezényelni. *Előírás szerint a ingajáratokra, vagyis az elővárosi személyszállító vonatokra legalább 1+1 személyt, a tolató tehervonatokra 1+2-t kellene irányítania.* Az esetek 90 százalékában a személyvonatok egy, a tehervonatok 1+1 vonatkísérővel közlekednek. Utánpótlás ugyan akad, csak éppen . . . 1989. I. negyedévi mérlege: 15 ember jelentkezett vonatkísérőnek, közülük március 31-éig levizsgázott egy, és két vasutasra talán még van remény. A többi továbbállt.

— Ennyi pénzért, annyi munkát? — ez a szöveg járja — mondja rezignáltan a vezénylőtiszt, és hozzáteszi: — *Pedig 5000—9500 forint között mozog a besorolásuk a vonatkísérőknek, az iskolázottságuk, a megszerzett szakvizsgáik és a szolgálati idejük alapján. A mai létviszonyok között, úgy látszik, már ez sem ösztönöz, ez is kevés. Még itt, vidéken is.*

Hogyan lesz ebből vasút és milyen? — morfondírozok jegyzetelés közben. A régi gárda, amelyben van még némi tartás, elhivatottság, kikopik vagy kikoptatják az újsütetű „keménykezű" szerencselovagok, basáskodásra hajlamos technokraták, az újoncok pedig, már akik megragadnak, mikorra válnak vasutassá? — tenném fel a kérdést, de erre most nincs idő.

A rettegett diszkóvonat

Azt feltétlenül adják közre, hogy mi, kecskemétiek intézkedünk a jogosulatlan utaskirekesztések ügyében, csakhogy a Kőbánya-Kispest—Lajosmizse közötti ingajáratokra Szeged, Kiskunfélegyháza és Kunszentmiklós-Tass állomások is vezényelnek kísérőszemélyzetet — zárja a témát *Gebei Kálmán.*

A kecskeméti körzetben havi átlagban 20 poroltó készüléket lopnak el a személykocsikból, darabjuk 1800 forint. A rendőrségnek hiába jelentik, tettes még nem került elő, csak üres készülék a vasúti töltésoldalról. Tavaly tavasszal hasbaszúrták a jegyvizsgálót a lajosmizsei vonaton. Hetekig viaskodott az élet és a halál mezsgyéjén, szerencsére ezúttal a lét diadalmaskodott. *A Pestről naponta utolsóként induló, úgynevezett „diszkóvonat"-tól meg szinte rettegnek a jegyvizsgálók, előfordult, hogy tíz ablakát verték ki a célállomásig.*

— Tessék, itt vannak a dokumentumok — tesz elém egy halom kocsisérülési jegyzőkönyvet *Fucskó Pál*, nyugdíjas segédvezénylő. — *Ez csak az e havi termés.*

Találomra kihalászok egy több lapos füzetet: a jegyzőkönyvek a 2870 sz. vonat 5 kocsijáról készültek, ez év március 16-án, Táborfalva állomáson. Szerepel a listán törött ablaküveg, hiányzó tükör, görfüggöny, poroltó készülék, izzólámpaégő, felhasított műbőr üléshuzat . . . Gyors számvetést csinálunk, a kár végösszege 23 ezer forintra rúg. Egyetlen vonatnál.

Önkényes ülőhelylezárás, túlhajszolt, alulfizetett vasutasok, létszámgond, késelés és vandalizmus . . . Ejh, micsoda világ tárulkozik fel percek alatt egy pitiáner ügy kapcsán!

— *Kedvelheti maga nagyon, ezt a vasutat, bátyám, ha már az ötvenkettedik évét tölti a szolgálatában* — fordulok reménykedve *Fucskó Pálhoz.*

— *Csak a vasút nem kedvel engem* — komorodik el az öreg. — Meg a magyar állam, ezzel az adórendszerrel. 5400 forint a nyugdíjam most. Ennyi jár 42 év aktív vasúti munkáért. De nem ez a gond. Havi 3500-nál ne keressek többet, arra kell vigyáznom. Mert akkor már jóformán ingyen dolgoznék.

Lingvai Pál

Szemle Rákosrendezőn

A baleset-megelőzés csak a fegyelmen múlik

Rákosrendező állomás dolgozói a kedvezőtlen munkakörülmények ellenére sikeres évet zártak, és eredményeiket az első negyedévben tovább javították. Vajon minek köszönhető, hogy jelentős mértékben javultak a gazdálkodási mutatók, csökkent a balesetek száma, és nem fordultak elő súlyos kimenetelű balesetek az elmúlt időszakban? Ezekre a kérdésekre is kereste a választ a *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes vezette munkavédelmi szemlebizottság április 1-jén.

Rákosrendezőn a munkakörülmények javítására, a gépesítésre, automatizálásra kevés pénz jut. A gurítási és síktolatási körzetekben szinte minden berendezés elavult, elhasználódott. *A járművek fékezése kizárólag saruzással, a váltók állítása kézzel, a helyszínen történik. A munkaerőhiány elsősorban ezekkel a körülményekkel hozható összefüggésbe.*

A tárgyi balesetek többsége elegyrendezés, elsősorban gurítás közben történik, s az így keletkezett károk jelentősen emelkedtek a bázishoz viszonyítva.

Annak ellenére, hogy a munkafeltételek javítása csak 1995 után várható, a vezetés nem nyugszik bele a kedvezőtlen állapotba, hanem keresi azokat a lehetőségeket, amelyek ellensúlyozhatják a tárgyi feltételek hiányát.

Czidor András üzemfőnök tájékoztatása szerint az első lépések biztatóak. Fiatal vezetőket állítottak a legtöbb posztra, akiknek az a feladatuk, hogy a gazdasági tevékenység szerves részeként kezeljék az üzemi környezet javítását, a szociális és munkavédelmi ellátást. Törekvéseiknek köszönhető az is, hogy az év első két hónapjában 72 kilépővel szemben 87-en vállaltak munkát Rákosrendezőn. *A vezető testület célja, hogy a munka- és üzemszervezéssel csökkentsék az adminisztrációt, és az így felszabaduló irodákat szociális helyiségekké alakítják át.*

A frekventált munkakörökben meglévő létszámhiányt biztonságosabb elegyrendezési technológiával ellensúlyozzák: például a „csurgatásos" tolatási módszerrel 9 helyett 4 sarussal is el tudják végezni ezt a műveletet.

Nem tétlenkedik a budapesti vasútigazgatóság sem. Nemcsak bátorítja a rákosrendezői vezetőket, hanem tevékenyen segíti is őket: így például a múlt évben 12 lakást juttatott a főnökségnek.

Sajnálatos tény, hogy Rákosrendezőn a baleset-megelőzés elsősorban a dolgozók fegyelmezettségétől függ. A bizottság a szemle befejezése után hangsúlyozta, hogy mindez nem elég, a különböző hiány szülte módszerek nem ellensúlyozzák a tárgyi feltételek hiányát.

Pásku Jenő

Mozdonyvezető-dinasztia

Várja, ki tart rá igényt

Minden ember élete külön regény — tartja a mondás. Látszólag könnyű a dolga a sorsok mélyén kutató újságírónak, hiszen nincs szüksége másra, minthogy az idő orsóján visszapergesse az életfonalat. Ugyanakkor nincs kiábrándítóbb az adatokat szárazon lajstromozó, az életet „könyv nélkül felmondó", kinyomtatott önéletrajznál. Legalábbis annak a számára, akinek az ember nem a statisztikai tényeknél kezdődik, illetve ér véget.

Mindezt azért bocsátottam előre, hogy az olvasó megértse miért nem szeretek „termelési portrét írni".

Nem igazán bíztam tehát sem magamban, sem pedig ismeretlen riportalanyomban, amikor a megbeszélt időponban csöngettünk *Szilvási János* lakásának ajtaján.

A nacionálé szokásos, ám kikerülhetetlen (hiszen, hogy egy újabb közhellyel éljek: a tények makacs dolgok) *verdiktje nem kecsegtetett világrengető szenzációval, amiről természetesen legkevésbé az 55 éves leszázalékolt nyugdíjas, egykori mozdonyvezető tehet.*

De aztán, ahogy múlt az idő, no meg a vendéglátónk kitűnő bolgár konyakja, amiből sajnos ő szívbetegsége miatt nem ihatott, egyre inkább kitüremkedett a történet mögül az indulatoktól fűtött, kétségek gyötörte emberi arc. Az a bizonyos egzisztenciális lényeg, amit a filozófus emberi tényezőnek nevezett el.

A *Szilvási János* életét kardinálisan meghatározó tényezőt úgy hívják: mozdony. Egyszeri, mégis olyannyira jellemző magánmitológia az övé. Nagyapja és édesapja is mozdonyvezető volt, így hát a dolgok természetes rendje azt diktálta, hogy ő is a MÁV-hoz kerüljön. 1954-ben történt mindez, olyan időben, amikor még „presztízst jelentett a vasútnál dolgozni".

— *Fölnéztek a mozdonyvezetőre, de nemcsak azért, mert a gőzös magas volt . . . A romlás szerintem akkor kezdődött, amikor a masiniszták leveték állandó gépükről. A beosztott személyzet még megbecsülte a saját mozdonyát* — jegyzi meg csendesen.

Büszkén említi, hogy a nemzetközi forgalomig vitte, szolgált a kormányvonaton. A „legek legje" azonban nem ez, hanem egy sztori 1956-ból:

— Október 29-én kényszerítettek, hogy Szolnok felé indítsunk el egy mozdonyt. Ott rátettek egy zárt szerelvényre és indíts Pest felé. *Odafelé háromszor golyószóróztak meg, visszafelé Vecsésnél szórtak meg bennünket, de sikerült Rákosrendezőre behozni az élelmiszervonatot. Sem akkor, sem azóta, annyit sem mondtak nekem ezért, hogy köszönöm.*

1971-ben kezdett először rendetlenkedni a mozdonyvezető szíve, az orvos könnyebb munkát javasolt.

— Egészen a nyugdíjig, tehát 18 esztendeig mozdonyátvevő voltak az Északiban. Úgy érzem, hogy a kollégákkal mindig sikerült megtalálni a hangot, nem hordtam nagy mellényt. Mi sem jellemzőbb talán a fűtőházakkal való jó kapcsolatra, mint hogy nem egyszer előfordult, telefonon át javítottuk a gépeket.

Ahogy a mozdonypark mai katasztrofális helyzete kerül szóba, hirtelen borul el *Szilvási János* tekintete, s bár nem szabadna, egyik cigarettát a másik után szívja.

— *A GEO, vagyis a Gépészeti Ellenőrző Osztály egyik napról a másikra való megszüntetése nagy lelki törést okozott az emberekben.* Ez a gyakorlatban azzal járt, hogy a javított gépek meózása teljességgel megszűnt. A korábbi évtizedekhez képest is leromlott a gépek műszaki állapota. Én természetemnél fogva optimista vagyok, de abba belegondolni sem merek, miként lábal ki ebből a helyzetből a MÁV . . .

Szilvási János boldog embernek mondja magát, családi élete kiegyensúlyozott, ám szorongva gondol arra, hogy a nyugdíj tétlensége kárhoztatja.

— *Dolgozni szeretnék, mert úgy érzem tapasztalataimmal segítségére lehetek még a vasútnak. Várom, ki tart rám igényt* . .

T. J.

Felújítás után

Kisvasúttal a Kőkapuhoz?

Az 1980-as év említése szomorú emlékeket ébreszthet a Bodrogköz lakóiban: hiába küzdöttek minden lehető eszközzel szeretett kisvasútjukért, a hatalmi szó győzött, és az 1912-től 1927-ig mintegy 117 km hosszban kiépült bodrogközi gazdasági vasutat az év végén megszüntették. Ez a 760 mm-es keskeny nyomközű vasút látta el Sátoraljaújhely—Fűzérkomlós szakaszt, a környezetében — egyik irányban Fűzérkomlós, másrészt Kenézlő, Cigánd, Zemplénagárd felé — a szétszórtan, nagyvasút és kellő közúti hálózat hiányában a gazdaságilag nehezen fejleszthető vidékek gazdasági és személyforgalmát.

A közúthálózat kiépülésével mind kisebb jelentőségű lett a hazai kisvasúthálózat, a felszedett, néhol szinte felismerhetetlenségig megsemmisített, „beszántott" pályák felújítása iránt nemcsak nosztalgikus, hanem gazdaságossági okok miatt is nő az érdeklődés.

A bodrogközi gazdasági vasút nagyrészt a Károlyi grófok zempléni birtokán épült, de volt itt egy jóval korábban, már 1888-ban épített 700 mm nyomtávú erdei vasút is, a Pálháza—Kőkapu (a Károlyi-kastély itt áll egy sziklán) 7 km-es szakaszon, amellyel a kitermelt fát szállították a Kemence-patak völgyében a feldolgozótelepre.

Kezdetben lóvontatású görpályaként működött, később rövid időre gőzösök közlekedtek, majd ismét a lovak következtek. Amikor 1924-ben az uradalom megépíttette a Sátoraljaújhely—Fűzérkomlós szakaszt, a nyomtávot kiszélesítették, ismét a gőzösök uralma következett 1963-ig, ekkor kis dízelmozdonyokat állítottak be. *1980-ban megszűnt a csatlakozás lehetősége, a faanyagot közúton kellett szállítani, így üzemszünetet rendeltek el.*

Sajnos, a pályatestből is mintegy 3 km-t elbontottak, csak nehezen lehetett megmenteni a többi, összességében már csaknem 10 km-es szakaszt a felszedéstől.

A megmentés, a felújítás igénye — kirándulóvasútként, úttörővasútként — sokakban megfogalmazódott, és úgy tűnik idén megvalósulhat a vonalszakasz újbóli megnyitása a Borsodi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság jóvoltából.

Lenár Györggyel, a Hegyközi Erdészet igazgatójával jártuk be a völgyet, tekintettük meg a muzeális értéket képviselő „Bimbó" mozdonyt, a felújításra váró dízeleket.

Az összkép biztató és szívderítő, azonban a következő három hónapban hatalmas munkát kell végezni az erdőgazdaság dolgozóinak, ha tartani akarják a maguk szabta határidőket.

Jelenleg a teljesen elbontott szakaszon kőágyazatot terítenek, több kisebb hidat, átereszt már megépítettek, és két új dízelmotor várja, hogy az ütöttkopott kis mozdonyokba beszereljék azokat. Nincs azonban kész a kőágyazat. Hatalmas munka lesz a megmaradt sínhálózat megtisztítása a rárakódott földtől, növényzettől. Talpfacserére is készülnek, de készleteik egyelőre szűkösek. Sajnos, a kőkapui szirt alatt átvezető alagút falazatával is vannak kisebb gondok egy beázás következtében.

A kőkapui kastély az erdészet kezelésében van. Közelében pihenőpark és étterem található. Távolabb bungalókká, üdülőkké alakítható tanyaházak, egyéb épületek; most épül egy sípálya is, felvonóval, a kastély alatt csónakázótó.

Parragh Péter

Mártírokra emlékeztek

A Tanácsköztársaság győzelmének 70. évfordulója tiszteletére koszorúzási ünnepséget tartottak a szolnoki vontatási főnökségen. *Hoksári János* és *Pintér László* — a fűtőház egykori mártírjai — emléktáblájánál a vasútüzemi párt- és KISZ-szervezet, a vontatási főnökség gazdasági, politikai és társadalmi vezetése, a 9. számú városi pártalapszervezet, valamint a *Hoksári János* úttörőcsapat képviselői helyezték el a megemlékezés virágait. A koszorúzáson részt vett *Zsilka Sándor,* a szolnoki városi pártbizottság vb-titkára.

*

Hoksári János 1888-ban született Szolnokon. Az elemi iskola elvégzését követően előfűtőként dolgozott a szolnoki fűtőházban. Fiatalon belépett a Magyarországi Szociáldemokrata Pártba, később alapító tagja lett a Kommunisták Magyarországi Pártja szolnoki szervezetének.

1919. március 3-án a Forradalmi Kormányzótanács Hoksári Jánost a szolnoki Forradalmi Törvényszék bírájává nevezte ki. Április 7-én a lakosság a városi tanács tagjává választotta. A Tanácsköztársaság megdöntése után letartóztatták, 1920. április 28-án a szolnoki törvényszéki fogházból az abonyi Vigyázó-kastélyba hurcolták, ahol brutális kegyetlenséggel meggyilkolták.

Pintér László 1898-ban Szolnokon született. Hegesztői munkakörben dolgozott a MÁV szolnoki fűtőházában. Alapító tagja volt a KMP szolnoki szervezetének. A Tanácsköztársaság idején a helyi munkástanács jelölőbizottsága felvette a választási névjegyzékre. *1919. április 7-én a szolnoki munkás-, paraszt- és katonatanács tagjává választották.* A Tanácsköztársaság bukását követően letartóztatták, 1920. április 28-án *Héjjas István* különítményes utasítására Horthy nemzeti hadseregének katonái Abonyba vitték, ahol *Molnár Endre* — Prónay szakaszparancsnoka — meggyilkoltatta.

(Thorday)

Iskolások írták a vasútról

Csongrádon az elmúlt év szeptemberében ünnepelték századik évfordulóját annak, hogy elindult az első vonat Félegyháza és Csongrád között. A jeles esemény nemcsak a vasutasok, hanem Csongrád városának is ünnepe volt.

A jubileum tiszteletére a csongrádi általános iskolások részére *Százéves a csongrádi vasút* címmel pályázatot hirdettek. A pályázatot a szentesi üzemfőnökségen a közelmúltban értékelték. A Széchenyi úti és a Domokos Rókus általános iskola tanulói közül nyolc diák dolgozatát fogadták el.

Különösen szép pályázatot adott be a Széchenyi úti iskolából *Vincze Klára* és *Zsíros Ildikó,* akik a százéves ünnepséggel kapcsolatos élményeiket írták le, *Bartucz Ibolya,* aki egy nyugdíjas vasutas visszaemlékezéseit idézte fel.

A pályázat eredményének kihirdetésére és a díjak átadására a március 15-i ünnepség keretében került sor Csongrádon, a Széchenyi úti általános iskolában. A szentesi üzemfőnökség és a csongrádi vasutasok nevében *Rácz Sándor* szb-titkár adta át az értékes díjakat.

— g —

Balatonakarattya határában új vasúti felüljárót építenek, mivel a régit már nem volt gazdaságos megerősíteni. Az új felüljáró magasabb lesz a réginél, mivel idővel ezt a vonalat is villamosítani fogják. A 28 millió forintos beruházás kivitelezője, a hídépítési főnökség, legkésőbb a következő év tavaszára adja át a közúti forgalomnak a felüljárót. A régit nem bontják le, megmarad a kerékpározóknak.

(Fotó: Mátételki)

Vasútmodellező úttörők

Békéscsabán, a vasutas művelődési házban másfél évtizedes múltra tekint vissza a vasútmodellezés. A szakkör munkájában két éve lényeges változás következett be. Erről *Veress László* szakkörvezető beszélt.

— Tíz éve irányítom a vasútmodellezők munkáját, főleg fiatalok, általános iskolás diákok látogatják a foglalkozásokat. Többször előfordult, hogy a gyerekek úttörőelfoglaltság miatt nem tudtak jönni a szakkörbe. Ezért gondoltam arra, mi lenne, ha erre a jó közösségre építve úttörőcsapatot alakítanánk. *Ötletemet a városi úttörőelnökség életképesnek találta és úgy döntött, engedélyezi művelődési házunkban az úttörőcsapat működését. Azt hiszem országszerte is ritka ez a modell:* úttörőcsapat iskolán kívül működik és vezetője nem pedagógus.

— Miben más ez az úttörőcsapat a többitől?

— A 2986. számú Kandó Kálmánról elnevezett úttörőcsapatunkat az azonos érdeklődés, a modellezés köti össze, attól függetlenül, hogy a tagok más-más iskolában tanulnak. Hetente háromszor kétórás foglalkozást tartunk, amelyből mintegy 70-80 százalékot a modellezés tesz ki. *A foglalkozások tematikáját úgy alakítottam ki, hogy a modellkészítés során a gyerekek megszeressék a vasutat, és majd életpályául is azt válasszák.*

— A vasúti szakmai ismeretek tanulásakor a gyerekek megismerkednek a menetrenddel, az F. 1-es utasítással — folytatja. — Tudniuk kell a váltók, a jelzők állását, az ide vonatkozó szabályokat. Olyan fogalmakkal ismerkednek meg, amelyek a gyakorlatban előfordulnak. Hiszen mi is vasutat működtetünk, csak kicsiben. Egy éve kezdtünk hozzá egy négy és félszer kettőméteres új terepasztal építéséhez, amelyet többek között négy független áramkörrel működtetünk majd, tartozéka 50 jelző és 45-50 kitérő. A vonatok térközben követhetik majd egymást.

A szakkörvezető elmondotta azt is, hogy a békéscsabai oktatási gócnak is készítettek szemléltető terepasztalt, amit a felnőtt tanulók is jól hasznosítottak. Természetesen mind e mellett az úttörőfeladatokat, a papírgyűjtéstől a különféle akciókig rendre teljesítik. Úttörő mivoltukat jól tükrözi az úttörővasutasoktól kapott egyensapka, az előírás szerinti ruházet, a fegyelem, a példás összetartás. A közös kirándulások, táborozások még egységesebbé kovácsolták e kis közösséget.

— A városi úttörőelnökség rendszeresen ellenőrzi munkánkat — jelenti ki *Veress László.* — *Elismerést jelent az is, hogy általános iskolák jönnek hozzánk szakkörlátogatásra és ismerkednek modellépítő, munkánkkal, a két őrs* — a TGV és az Ezüstcsík — *életével.* De mi is rendszeresen kimegyünk a nagy vasútra, a helyszínen ismerkedünk a forgalmi szolgálattevő, a mozdonyvezető és a pályamunkás mindennapi tevékenységével.

A békéscsabai úttörővasutas modellező szakkör szakmai felkészültségét bizonyítja az is, hogy a vasútmodellezők országos kiállításán 1985-ben húsz felnőtt csapat között a negyedik helyen végeztek.

(Gellért)

— **Munka és lakás a menekülteknek.** Veszprémben a Hazafias Népfront és a megyei tanács nemrégiben találkozót szervezett a térségben letelepedni kívánó erdélyi menekülteknek. A találkozón bejelentették, hogy a szénbányászat, a vegyipar és a vasút nagy számban kínál munkaalkalmat. Főleg szakembereket várnak a vállalatok, de gondoskodnak a szakképzetlenek betanításáról is.

— **Évkönyv.** A MÁV Vezérigazgatóság dokumentációs vállalatának gondozásában nemrégiben jelent meg az 1988. évi Vasúthistóriai évkönyv. A kötet színvonalas tanulmányait Kotnyek István fotói teszik teljessé.

— **Véradók kitüntetése.** Szerencsen a helyi vöröskeresztes alapszervezet a közelmúltban véradó ünnepséget rendezett. Tízen kaptak kitüntetést, közöttük Ballabás Lászlót, Szerencs állomás forgalmi szolgálattevőjét negyvenszeres véradóként köszöntötték.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** Pásztó állomás vasutasai bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták kollégájukat, Fekete Antal forgalmi szolgálattevőt, aki 41 évet szolgált a vasútnál.

A pszichológus tanácsa

Légy türelmes, megértő

Nap mint nap emelkednek az árak, s velük együtt a vérnyomásunk. Nem találjuk a helyünket. Eddigi értékrendünk szilárdnak hitt pontjai kérdőjeleződnek meg. Megint kinőtte a gyerek a kabátját, szétrúgta a cipőjét. Irigyen nézi osztálytársa számítógépét. Neki csak egy bécsi kvarcórára jutott, s az sem az igazi. Meséért nyúz a kisgyerek. Nem elég neki a tévé műsora.

A televízióban merényletről számol be a híradó. Valami megnyugtató, vidám dologra lenne szükségünk, de csak krimit látunk. Jó lenne beszélgetni, de fáradtak és ingerültek vagyunk, meg sem várjuk, amíg a másik befejezi a mondatot, már is letorkoljuk. Néha nem is tudjuk, hogy a gyereknek kiosztott pofon valójában kinek is szól. A gyerek szorongó, agresszív, ideges. Minket magas vérnyomás, gyomorfekély, keringési betegség, infarktus, trombózis, asztma, fejfájás, allergia fenyeget. A következmény: *táppénzes állomány, kórház, keresetkiesés. Mindez sokba kerül.*

Tenni kellene valamit, meg kellene szakítani ezt az ördögi kört. De hogyan? Hiszen anyagi erőforrásainkból már nem telik többletkiadásra. De talán nincs is rá szükség. Talán magunkban hordozzuk a bűvös ellenszert.

Lelkünk állapota, hangulataink, gondolataink hatással vannak szerveink működésére. Egy durva szóval, gorombasággal görcsbe rándíthatom embertársam gyomrát, megemelhetem vércukorszintjét, vérnyomását. De mindez fordítva is igaz. Jóindulatú magatartással, jó szóval megelőzhetem mások szorongását, a feszültség okozta görcsöt, „élettani paramétereit" normális szintre irányíthatom. Ez nem kerül egy fillérbe sem.

Lelkünk állapota visszahat testünk állapotára. Vigyáznunk kell arra, hogy a nehézségek közepette is egészséges tudjon maradni. Az apró örömök többet érnek néha a gyógyszernél is. Törekedjünk arra, hogy mindennap legyen egy kis siker, ami erőt adhat ahhoz, hogy a holnapot is elviseljük.

Fedezzük fel embertársunkban a jót is. Ne fukarkodjunk a dicsérettel, ha valódi teljesítmény van mögötte. Ez szárnyakat adhat felnőttnek, gyereknek egyaránt. A jó közérzet sok betegség ellenszere. Megelőzhetjük a gyomorfekélyt, az érszűkületet. És még pénzbe sem kerül . . . Csak akarat és jóindulat szükségeltetik.

Dr. Bobay Kornélia

Tavasz (Zelman Ferenc felvétele)

Orwell: 1984

Amikor öt évvel ezelőtt a szocialista országok könyvkiadóinak kubai konferenciáján a szovjet küldött megtudta, hogy az Európa Könyvkiadó az 1984 kiadására készül, hisztérikusan kirohant a tanácsteremből. Az ajtócsapódás szele elsodort minden nehezen megszerzett pecsétes engedélyt. Az önálló kultúrpolitikát folytató Magyarországon ismét a süllyesztőbe került *Orwell* világhírű műve.

Vajon mi az oka annak, hogy a szocialista frázisokat kiadító diktatúrák, mint ördög a tömjénfüsttől, rettegnek ettől a könyvtől? Miért van az, hogy a magukat szocialistának nevező államok vezetőinek egy része kiütést kap, ha csak említik előttük ezt a művet?

Az *Eric Blair*, azaz Orwell által megalkotott Nagy Testvér, a Nagy vezér, Atya misztikus, mindenütt jelenlevő figurája minden totalitárius diktatúrában ismert. Jellemző a Párthoz való abnormális hűség követelése, az agymosás rendszere és módszerei, a hatalom koncentrálódása a Párt kezében, a történelem napi aktualitásokhoz való igazítása, a múlt rendszeres átértékelése, a duplagondol elmélete, a kommunisztikus demagógia, amelynek köntösébe sokszor a legbrutálisabb fasizmus burkolózik.

Ez a könyv utópiaként vált ismertté. Pedig nem az. Csupán esszenciája a szocialista diktatúrák torz vonásainak. Sokan találgatták, vajon melyik állam, melyik vezér lehetett a könyv modellje. *Sztálin, Pol Pot, Rákosi, Enver Hodzsa?* Nehéz eldönteni, hiszen Nagy Vezérek ma is vannak, az író halála után negyven évvel is. Nem is kell nagyot nyújtóznunk, hogy megérintsük köntösük arany szegélyét.

A totális diktatúrákban a legfőbb bűn a gondolkodás. Fölösleges, mivel a Párt helyetted is gondolkodik. A szabadság szolgaság, és a tudatlanság erő, hirdetik a falragaszok az 1984-ben. *A Vezér szeme elől, a Párt gondolatirányítása elől nem lehet elbújni. A Nagy Testvér minden gondolatodat még megszületése előtt ismeri, még álmodban sem lehetsz biztonságban.*

Nincs barátság, nem létezhet a szerelem, hiszen mindez csak arra adna alkalmat, hogy gondolatbűnöket kövess el a Párt ellen, hogy esetleg másképpen ítélj meg bizonyos dolgokat, és ezzel kivond magad a Párt fennhatósága alól.

Winston Smith, a regény hőse titokban már régen gondolatbűnöző. Hogy valójában menynyire nem titokban, az később derül ki, hiszen a gondolatrendőrség — lebukása előtt — már hét éve figyeli. Amikor megtörténik a szerelem is, és az élet kezd emberibbé válni, lecsapnak rá.

Orwell olyan elhihető erővel festi a vallatás, az agymosás borzalmait, mintha járt volna az Andrássy út 60-ban. Winston és szerelmese, Júlia még lebukásuk előtt tudják, hogy el fogják árulni egymást a kínzások hatására, a fekete ruhások kiverik belőlük az egymásnak hajdan elsuttogott legintimebb szavakat is. A főhős azonban egyet sokáig nem tagad meg. Azt, hogy igaz volt a lány iránt érzett szerelme, és igaz a kínok közepette is.

A regény talán leghátborzongatóbb jelenetében Winston Smith megtörik. Kínzói felingerelt patkányokat szabadítanak a lekötözött fogoly védtelen arcára. Smith mielőtt elveszítené eszméletét, könyörög, hogy neki, hanem *Júliára* küldjék a csatorna vérengzőit.

Még roncsaiban is sokáig ember tudott maradni, egészen addig, amíg fel nem kínálta önmaga helyett a lányt, szerelmét, aki pedig azzal vigasztalta, hogy lelküket nem tudják megtörni.

Nincs happy end. *Winston Smith* hiába várja a szenvedéseitől megszabadító tarkólövést, az egyelőre nem érkezik meg. Kínzói elengedik az emberi roncsot, aki már mérhetetlen könnyes szeretetet érez a Nagy Testvér iránt.

Kegyetlen, jó könyv az 1984. Ma még nem utópia. (Európa Kiadó)

Pataki Kálmán

Arthur Koestler regényéről

Szemben a remekművel

Arthur Koestlert, az 1905-ben Budapesten született, németül és angolul publikáló írót a negyvenes évektől egészen a legutóbbi időkig a *mi tájékunkon* a hivatalosság nemes egyszerűséggel veszedelmes politikai ördögnek titulálta . Voltak évek, amikor nevét még suttogva is kockázatos volt kiejteni. Ellenségnek számított, árulónak (rövid ideig a német kommunista párt tagja volt), akitől a tisztességes elvtársaknak óvakodni kell. Óvakodtunk is nagy buzgalommal, bár hírelegendája titokzatos utakonmódokon mégiscsak eljutott hozzánk. Egy szűkebb értelmiségi réteg legalább húsz éve ismeri fontosabb műveit, csakhogy félve a politikai stigmáktól, nem beszéltek róla, csak igen bizalmas baráti körben, akkor is con sordino.

Pedig rendkívüli egyéniség volt; szavai és tettei izgalmasak és elgondolkodtatóak; sorsa tanulságos lehet mindazoknak, akik valamilyen módon és mértékben közel jutottak a marxizmus—leninizmus és az európéerség összefüggéseihez. Legendája még azzal a nem mindennapi érdekességgel is bír, hogy nagyobbrészt igazak, a túlzások jóval csekélyebbek, mint ahogyan azt a kalandos életű emberekről szőtt mítoszokban megszokhattuk.

Az első világháborút, a Károlyi-kormányt, a Tanácsköztársaságot még Budapesten élte meg magyar zsidó apjával és osztrák anyjával, hogy azután egyre ritkábban jusson el szülőhazájába. (Ilyen alkalmakkor nem akárkikkel barátkozott: *Fejtő Ferenccel* és *József Attilával* . . .)

A monarchia bukása már bécsi egyetemistaként érte. A húszas évek végén Palesztinában találjuk. Német újságoknak tudósít, limonádét árul (!) egy bazárban, zsidó mivoltán gondolkodik. (Később kifejti, hogy minden zsidó, aki meggyőződéses híve Mózes tanának, költözzön Izraelbe; aki viszont az európai kultúrát tekinti hazájának — mint például *Spinoza* — az maradjon Nyugaton.)

Német lapok újságírójaként jut el a Szovjetunióba. Nagy reményekkel, mint nem egy kortársa, Panait Istrati például, vagy André Gide. Kiábrándulása viszont csak látszólag hasonló híres kollégáihoz. Az ő csalódottsága, szembesülése az orosz hétköznapokkal, a bizalom elvesztése nála mélyebb, alaposabb és maradandóbb.

Végeredményben ennek a kiábrándultságnak összefoglalása a *Sötétség délben*. A sztalinizmusról A. Koestler könyvének megjelenése óta jó néhány munka jelent meg, közöttük értékes és kevésbé színvonalas művek, annyi azonban bizonyos, hogy *Rubasov* (a regény főszereplője — sokak szerint alias *Buharin*, esetleg *Trockij*, de szerintünk ez nem perdöntő) moszkvai pere és kivégzésének története mindmáig a legnitelesebb elemzése a sztálini terror mechanizmusának. Holott nem dokumentum, hanem színtiszta fikció — vagyis regény a szó hagyományos értelmében.

Alkotáslélektani szempontból bizonyára érdekes (ám a mű esztétikai szféráját nem érintő) kérdés, hogy a harmincas évek végén — amikor *A. Koestler* a regény írásába fogott — vajon mit tudott a Szovjetunión kívüli világ a perekről, egyáltalán a szovjet valóságról? Sokat nem tudhatott. *Koestler* talán tájékozottabb volt az átlagosnál (ez valószínű'), de konkrétumokat, statisztikai adatokat aligha.

A kérdések most már önként adódnak. Képzelőerő és fantázia segítségével a valóság „megmagyarázható"? Az író „kitalálhatja" az igazságot? Igennel felelhetünk, hiszen közismert, hogy *a regényben leírtak később sorra igazolódtak; a sztálini borzalmak felszínre kerülésének arányában vált mind népszerűbbé a könyv.* (Franciaországban közel félmillió példányban publikálták, s a korabeli politikai élet elemzői közül többen is vallják, hogy például *De Gaulle* pártjának sikeréhez a regény számottevően hozzájárult. Az kétségtelen, hogy a nyugat-európai kommunista mozgalmakban nagy zavart keltett a Darkness at Noon — a könyv angol címén vált világhírűvé, mostani magyar kiadása is közli a címlapon.)

A regény szűkszavú, nincsen benne egyetlen fölösleges szó; mindössze három főszereplője van, a cselekmény kevés helyszínen játszódik. *A jellemrajz több mint tökéletes; annyira érzékletes, hogy a főhős és két vádlója meghitt ismerősünkké válnak; olvasás után úgy érezzük, mintha mindig is velünk éltek volna, hús-vér alakjukat könnyedén magunk elé képzelhetjük.*

Kiváló képességű bolsevik politikusokat ismerünk meg, akik „életüket és vérüket", teljes személyiségüket a párt szolgálatába állítják, s akik végül csúszómászó férgek módjára a diktatúra eszközeivé alacsonyodnak. A regény az etika és politika konfliktusát ábrázolja és elemzi döbbenetes erővel; olyan hatásosan, hogy a legkonzervatívabb szemléletű embert sem hagyja hidegen. (Bár . . . napjainkban, a hiteles tények kendőzetlen feltárása idején is még mindig sok a kételkedő, akik nem hajlandók a tényeket tisztelni, az úgynevezett „sztalintalanítást" gyalázatként élik át és visszautasítják.)

A regény alapgondolata ma is érvényes (az író ezt nem mondja ki direkt módon, de a szereplők szavaiból és tetteiből könnyedén „lepárolható"): minden olyan ideológia káros és veszélyes, amely az emberiség megváltását és boldogítását hirdeti, miközben magát az embert szociális absztrakciónak tekinti, és akit aggály nélkül feláldoz a „Nagy Cél" érdekében —, amelyet mellesleg már nem is kíván elérni. A sztalinizmus ilyen ideológia volt, s Koestler ezért küzdött ellene. Jó, hogy megírta ezt a regényt, s jó, hogy végre nálunk is megjelenhetett! (Európa/Reform Budapest, 1988.)

Sárközi Gábor

Büki Attila

ANYÁM

Amikor kacagsz, az arcod
légi-fényes és könnyed.
A házban több tőled a fény,
üdén száll a nevetés.
Amikor az arcod könnyes,
nehéz lesz a levegő,
árnyékoktól szürke a fény,
és borongós az esténk.
Anyám ilyenkor már félek,
hogy a lámpa se ad fényt.
Messzi utakat kell bejárnunk,
hogy az árnyékból kilépj.

Ádám Tamás

Nosztalgia

Voltam én boldog is,
mikor a semmibe induló
vonatok lépcsőjén
bőröm alá szökött a szél
és rövid ujjú ingben
integettek a jéghegyek
karnyújtásnyira tőlem
karcsú combok tövében
fészkelt a hold
az égre tűzött
hatalmas kokárdák
elfedték a csillagot
mégis elindultam
hajamban negyvennyolc
hóvirággal
s kardvirágot suhogtattam
ellenségem torka előtt

már őszülök
pedig a tűztől
feketednem kéne
és a felszaggatott sínekből is
virágcsokrot köthetnék
menedéknek.

Törő István

Faluvégen

Anyám, itt vagyok megint,
meghozott a kis motorvonat,
kutyák ugatnak, s gőzölgő
ruhában járkál a fagy,

számon a szó is céltalan, s gondom,
mely naponta küszöböd járja,
csak messzeséged villant
mosolyt az almafákra,

és aki jön nem tudja,
hogyan éltek haragvó hajnalon,
csak a remény, hogy megjövök,
tapos ösvényt a friss havon.

Kaszala Sándor

Találkozás

Szélkoptatta fehér szikla
csúcsán ültem, lábam
a végtelen fölött
kalimpált —
és Te jöttél hozzám
éjfél után, csendben, észrevétlen.

Néztem Rád, fejed lehajtva
zsebedből előszedtél néhány
kedves tárgyat: kopott bicskát,
dóznit — s hallgattál . . .
„Elengedtek? — kérdeztem félve,
s Te bólintottál, titkok tudója.

Hátad a sziklának vetetted,
cigarettát csavartál
úgy mint régen.
„Mit adjak Neked nagyapám?"
„Kapok én mindent" — mondtad
s fejed felett a szürke párák
köde fénylett.

Pályázat Kassák Lajos művészeti ösztöndíjra

A Szakszervezetek Országos Tanácsa pályázatot hirdet az 1989/1990. évi irodalmi, képző-, ipar- és fotóművészeti ösztöndíj elnyerésére. Az ösztöndíj célja, hogy elősegítse a társadalmi valósághoz kötődő, azt hűen, művészi igénnyel ábrázoló, nemzeti kultúránkat gazdagító, értékes alkotások megszületését.

Ösztöndíjra pályázhat minden olyan író, költő, kritikus, képző-, ipar- és fotóművész, akinek alkotásai országos lapokban, antológiákban, önálló kötetekben megjelentek, képző-, ipar- és fotóművészeti alkotásaikkal hazai vagy külföldi önálló, illetve csoportos kiállításokon bemutatkoztak és vállalják az ösztöndíj céljaival megegyező művek létrehozását. A pályázat életkorhoz nem kötött.

Az ösztöndíj elbírálásánál előnyben részesülnek azok az írók, költők, kritikusok, képző-, ipar- és fotóművészek, akik közvetlen kapcsolatot tartanak szakszervezeti szervekkel, munkahelyekkel, valamint amatőr művészeti csoportokkal, szakkörökkel.

Ösztöndíjat csak azok a pályázók nyerhetnek, akik az adott esztendőben más ösztöndíjban nem részesültek. Azok, akiknek kérelmét a korábbi években nem fogadták el, ugyancsak a kiírás követelményeinek megfelelően pályázhatnak.

A pályázat kiírója a készülő irodalmi pályaművek első kiadási jogát fenntartja kötet-, illetve antológia megjelentetésére. Az ösztöndíj időtartama alatt az egyéni kiállításoknál kérjük feltüntetni, hogy az alkotások a SZOT Kassák Lajos művészeti ösztöndíjasának munkái.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete a 39. vasutasnap tiszteletére ebben az évben is megrendezi Budapesten a vasutas képzőművészek országos kiállítását. A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok, valamint családtagjaik vehetnek részt festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, érmékkel és plakettekkel.

Minden alkotáson fel kell tüntetni a mű címét, az alkotó nevét, pontos lakcímét irányítószámmal. A képeket kiállításra alkalmas kerettel kérjük beküldeni.

Beküldési határidő: *1989. június 9.* Cím: Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Köre, Budapest, Népszínház u. 29., 1081.

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsűrizi és tesz javaslatot a díjazásra. A határidő után érkező műveket nem zsűriztetjük.

Díjak:

Festészet: I. 5000, II. 4000, III. 3000 forint.

Szobrászat: I. 5000 II. 4000, III. 3000 forint.

Grafika : I. 5000, II. 4000, III. 3000 forint.

Érmek és plakettek: I. 1000 forint.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége különdíjat tüzött ki a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott munka- és életkörülményeit ábrázoló műalkotásokra.

A különdíjak összege: festészet 3500, szobrászat 3500, grafika 3500 forint.

A díjakat a kiállítás megnyitásakor adják át.

A vasutasok kérték

Az Operaház május 6-án, szombaton délelőtt 11 órakor Mozart remekét, a népszerű Figaró házassága című vígoperát tűzi műsorára. Az előadást a vasutasok kérték.

A főbb szerepeket *Gáti István, Verebies Ibolya, Pászthy Júlia, Takács Tamara, Tóth János* és *Barta Alfonz* énekli.

Jegyek a szakszervezeti bizottságok útján, az igazgatósági székhelyen működő művészeti propagandistáknál rendelhetők.

Egyesületek küldöttközgyűlései

A Szegedi Vasutas Sportegyesület március 20 an tartotta vezetőségválasztó kuldöttközgyűlését Szegeden. az egyesület sportcsarnokában. A tanácskozáson — melyen közel 140 sportoló, sportvezető vett részt — többek között megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Nacsa Imre*, A Csongrád Megyei Tanács ifjúsági és sportosztályának helyettes vezetője.

Dr. Lugosi József, a területi intézőbizottság titkárának megnyitó szavai után *Halász Antal* ügyvezető elnök fűzott szóbeli kiegészítést az írásban kiadott beszámolóhoz.

Elmondotta többek között, hogy a SZVSE 70 éves fennállása alatt összességében az elmúlt négyéves ciklusban érte el legjobb eredményét. *A legjobb szakosztályaik egyike az atlétikai szakosztály, amely változatlan vezetői, szakedzői gárdával dolgozik évek óta.* Ennek is köszönhető, hogy a szakosztály morális helyzete kifogástalan, tartják helyüket a B kategóriás szakosztályok között és fiatal tehetségek felkutatásával biztosítják az utánpótlást.

A szakosztály a két éve kitűzött célokat megvalósította annak ellenére, hogy több jó képességű atlétájuk más egyesülethez távozott, illetve katonai szolgálatra vonult be. Ez harminc magyar bajnoki ponttól fosztotta meg az SZVSE-t. Utánpótlás-nevelés erősítésével, a meglévő versenyzők maximális felkészítésével igyekeztek pótolni a távozókat. *Munkájuk eredményeként öt sportolóval nőtt az aranyjelvényes versenyzők száma. Továbbra is Visnyei Márta a legeredményesebb atlétájuk.*

Az egyesület másik kiváló szakosztálya a birkózóké, akik szintén B kategóriásak. Különösen a tervidőszak első felében értek el jó eredményt, az országos rangsorban 5—6. helyen végeztek.

A szakosztály az elmúlt két évben teljesítette a számára kitűzött célokat, főleg az utánpótlás hozta a jó eredményt. A juniorok, ifjúságiak a megszerzett pontok 30-36 százalékát érték el. *Négyen első osztályú minősítést szereztek, jelenleg 13-an rendelkeznek ilyen szinttel. Aranyjelvényes minősített sportolóik száma is öttel nőtt.* Sikeres volt csapatbajnoki szereplésük: 1987-ben az MNK-ban 2., az országos vasutasbajnokságban 2., 1988-ban az MNK-ban 6., míg vasutasbajnokságban 1. helyezést értek el.

Szabadidősport-szakosztályuk elsődlegesen munkahelyi igényeket elégít ki. A résztvevők száma évenként közel azonos (22-24 ezer), amely a tömegsportbizottság munkáját dicséri. *Tizenhárom sportágban vettek részt, legsikeresebb rendezvények a kis- és nagypályás labdarúgás és a teke. „Nyitott kapuk" akció keretében a városrész lakói is igénybe vehették a szabadtéri sportlétesítményeket.*

A közgyűlésen felszólaló *Koszorus Ferenc* elismerően szólt az egyesület munkájáról. Hangsúlyozta, ebben a gazdaságilag nehéz időszakban is sikerült elérni, hogy az országban vasutas-sportegyesület ne szűnjön meg. További feladatként említette: megtalálni a lehetőséget a sport, a sportolók támogatására.

A közgyűlés egyhangúlag elfogadta az egyesületi beszámolót, és az SZVSE rövid távú fejlesztési tervét. Ebben továbbra is elsőbbséget élvez az atlétikai és a birkózószakosztály.

Megválasztották az egyesület héttagú elnökségét. Az SZVSE elnöke ismét *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes, ügyvezető elnöke *Halász Antal* lett.

*

A megye legnagyobb klubja, a Szolnoki MÁV MTE is megtartotta beszámoló-tisztújító küldöttközgyűlését. A szavazati joggal bíró száznegyvennégyből százhuszonöten meg is jelentek a sportolók és a klubot irányítók, illetve az egyesületet támogatók közül.

Beszámolójában az egyesület elnöke, *Sándor János* nem panaszkodott a kevés forintra, sem a későbbi hozzászólók nem kezdtek szívhez szóló panaszba nehéz helyzetük miatt. Higgadtan — ha nem is jó szájízzel — tudomásul vették a kialakult helyzetet, és abban igyekeztek talpon maradni. *Félszáznál is több támogatóra számíthatnak esztendőnként az intézmények részéről, harmincnyolc jogi tagságot jegyeznek, a hirdetések bevétele számottevő.*

Mint az elnök beszámolójából kiderült, a lehetőségeket igyekeztek kihasználni a sportolók anyagi támogatását illetően. A bázisvállalatok munkahellyel, munkaidő-kedvezménnyel is segítették a jobb eredmények elérését.

Tény, hogy az öttusa megszűnt, a teniszt és a tájfutást pedig a Tiszaliget SE vette át nemrég, ám több szakosztálytól nem kívánnak megválni. *A legnépszerűbb még mindig a labdarúgás, s ha a nagy célt, az NB I-et nem is érték el, abban szerepe van annak is, hogy Szolnokon nem adták-vették a mérkőzéseket.*

Tény az is, hogy az egyesület ugyancsak jó nevelő, hiszen nemcsak a fociban, hanem számtalan más sportágban is sokat produkáló tehetségek felnőtt fejjel már másutt szerzik a dicsőséget maguknak és új klubjuknak.

Atlétikában. birkózásban, súlyemelésben és vívásban ez egyértelműen bizonyítható — a labdarúgás mellett. A kosárlabdás lányok akár a legmagasabb osztályba kerülhetnek, viszont a középiskolás „hölgyek" érettségi után már nem itt szórják majd a kosarakat . . .

Nagyszerűen szerepelnek az ökölvívók — övék a négy év legnagyobb fejlődése —, a tekézők tartják, sőt erősítik NB I-es pozícióikat, a természetbarátok szakosztálya megfelelően tevékenykedett.

Stiegler Károly a becsületes futball mellett voksolt, és működőképes autóbuszt kért az NB II-ben szereplő gárda számára.

Lengyel Boldizsár, Szolnok tanácselnök-helyettese az egyesületi törvény adta új helyzetről annyit mondott, hogy ezután a tanács csupán orientál, kötelező érvényű határozatot nem hozhat a sportegyesületekre. *Az más kérdés, hogy ha pénzt adnak, azt szigorúan meghatározott célra használhatja csak egy-egy klub.*

A számvizsgáló bizottság semmiféle szabálytalanságot a gazdálkodásban nem talált. Ez azt jelenti, hogy a szűkös, nyolctagú „adminisztráció" tisztességgel bánt a rábízott javakkal.

Egyhangúlag megválasztották újra elnökül *Sándor Jánost*, a MÁV Járműjavító Üzemének igazgatóját, ügyvezető elnöki tisztségében megerősítették *Hollóy Tamást*. Ugyancsak egyhangú szavazással döntöttek az elnökség korábbi kilenc tagja mellett, akik az elkövetkezendő években a megye legnagyobb egyesületének életét irányítják majd.

H. Z.

HÍREK

— **Pont-Reklám.** Nemrég a BVSC és egy nyugatnémet cég kft.-t alapított, amely Pont-Reklám néven kezdte meg működését. A cégnek Zsiga Imre, a BVSC elnökhelyettese, gazdasági vezetője lett az ügyvezető igazgatója.

— **Új expressz.** Újabb „Eurocity" expressz jár május 27-től, az új menetrend bevezetésétől Budapestről az NSZK-beli Dortmundig. A vonat neve: Liszt Ferenc.

— **Nyugdíjasklub.** Január végén megalakult a Központi Nyugdíjasklub Budapesten a VI. kerület, Bajcsy-Zsilinszky út 25. szám alatt. Felügyeletét a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas-intézőbizottsága látja el. A klub minden szerdán a vasutas nyugdíjasok rendelkezésére áll 9-től 20 óráig.

— **Felújítás.** Jól halad a szentgotthárdi vasútállomás rekonstrukciós munkálata. Befejeződött a tetőszerkezet felújítása, új tetőfedőcserepeket raktak az épületre.

— **Vezérképviselet.** A MÁV vezérképviseletet nyitott Berlinben, az NDK fővárosában. Ez alkalommal március 23-án ünnepséget és koktélt rendeztek a magyar nagykövetség épületében. A vendégeket Lakatos Ernő nagykövet köszöntötte, majd Szemők Béla, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese méltatta a képviselet jelentőségét.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat és fotókat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza.

Az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házában a közelmúltban adták át az újonnan létesített sakktermet, ahol a sakkcsapat tagjai végre megfelelő körülmények között készülhetnek a következő bajnoki fordulóra. Képünkön Rövid Kálmán tart elméleti foglalkozást a fiatal tehetségnek, Szabó Zsoltnak.

(Fotó: Tüttő Tibor)

„És felettem elhúznak az órák"

Vízszintes: 1. Az 1571-es tengeri ütközet színhelye. 8. Barátok. 14. Így is nevezik Spanyolországot. 15. Öt pápai zsinat elnevezése. 16. Ilyen hordó is van. 18. Torreádorok. 19. Pozitív sarok. 20. Kereset vége. 22. . . . ros, erőltetett, mesterkélt. 23. Végtelen nincs. 24. Erős építmény. 26. Asszony. 27. Római 1050. 28. Országos Tervhivatal. 29. Szanszkrit nyelvű óind műeposz. 31. Német tea. 32. Veszprém megyei helység lakója. 33. Szatócsüzlet 34. A hindu mítoszban az emberiség ősapja. 35. Ilyen szerszám a kés. 36. Legnagyobb folyónk. 37. Hatalmas vízesés Amerikában, névelővel. 41 Nem biztos, hogy egyben az értéke is. 42. . . . Victor, Nobel-díjas francia kémikus. 43. Kefe fele. 44. Avas közepe. 45. Kovács András. 46. Észak-afrikai főváros. 47. Tétel fordítottja. 48. . . . árágyú, tüzérségi löveg. 50. Bocsánat egynemű betűi. 51. Keserűvíz-márka. 52. Híres európai képtár. 55. . . Auguste (1840—1917), francia szobrász. 56. Nepál fővárosa. 57. Afrikai gólyafféle madár. 58. Dél-afrikai bennszülöttek hajítódárdája. 59. Tavaszi hónap.

Függőleges: 1. Közel-keleti ország. 2. Vulkanizált kaucsuk. 3. Sínek köze az állomáson (ék. fel.). 4. Fordított női név. 5. Jugoszláv város. 6. A tantál kémiai jele. 7. Féltucat. 8. Apró részecske. 9. Északolasz város. 10. Mértani fogalom. 11. Lónév. 12. Konok közepe. 13. Rügyfakadás. 17. Görög sziget. 20. Mőzs betűi. 21. Ibériai folyó. 24. Leheletillatosító cukorka. 25. A fertőzés és a betegség kitörése közötti idő. 27. Munka, némelyeknél. 29. Síkság. 30. A nikkel vegyjele. 31. Egykori római viselet. 32. Zola regénye. 33. Hentesszerszám. 34. A Dráva mellékfolyója. 35. Ruhát készít. 36. Becézett férfinév. 37. Az argon vegyjele. 38. Szepességi város. 39. A föld istennője a görög mitológiában. 40. Belső fertőzésből eredő betegség. 42. Vagyonos. 43. Ilyen ország Kuba is. 45. . . Andor (1861—1933), költő és hírlapíró. 47. Abu . . ., palesztin vezető. 48. Francia város. 49. Arábiai város. 51. Az Alpok egy része. 53. Garasdarab. 54. Kevert díj. 55. . . . itás, ritkaság (latin). 57. Magyar Péter.

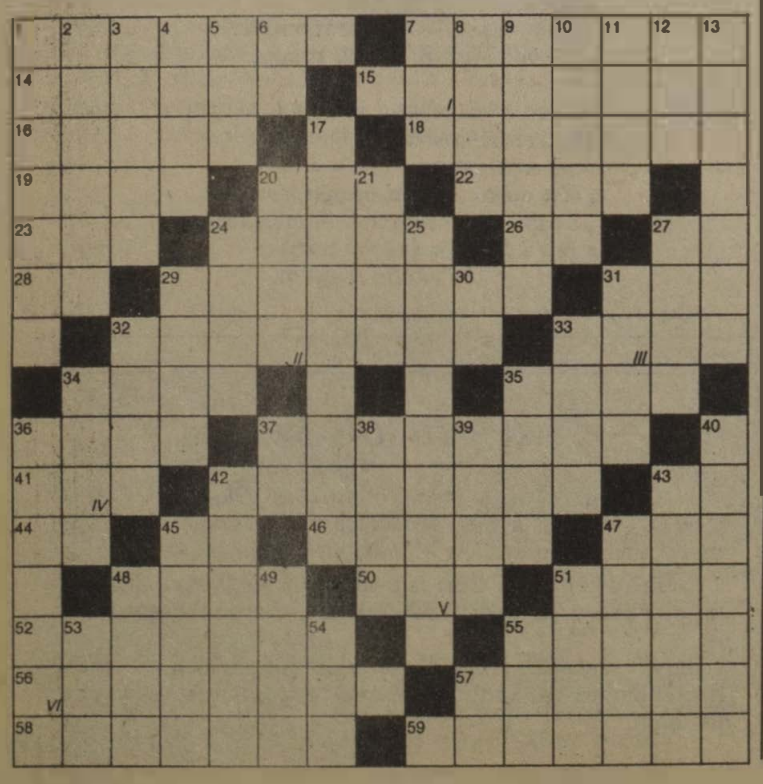
A római számokkal jelzett kockákban levő betűk sorrendben összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. (Élt: 1884—1949.) A keresztrejtvény címe a költemény egyik sora.

Beküldési határidő: május 11.

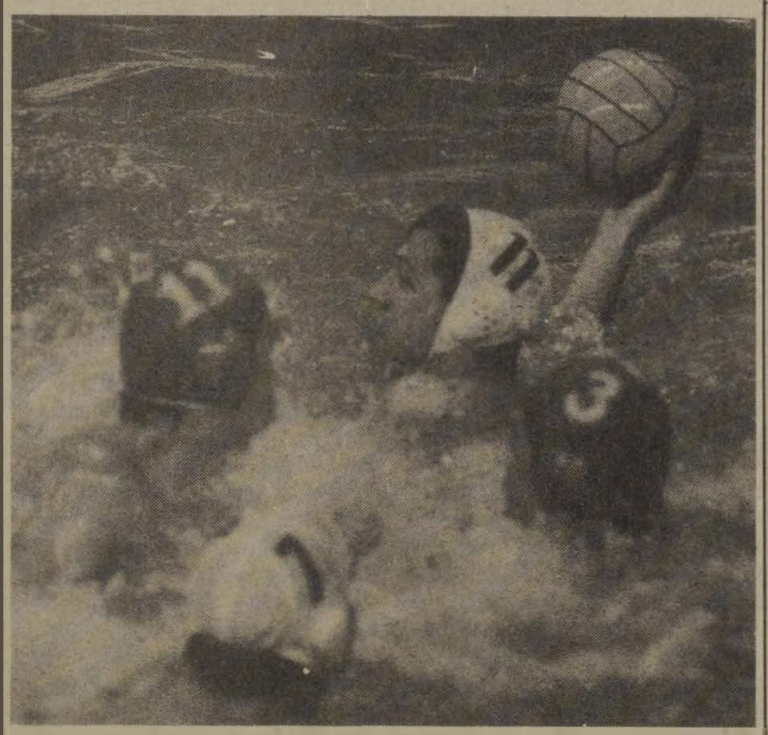
Az előző keresztrejtvény megfejtése: Szép Ernő. (A vers címe: Reggeli vers.)

Egy-egy könyvet nyert:

Beke Róbert, 6725 Szeged, Bánomkert sor 16.; Szabó András, 5700 Gyula, Budapest krt. 19.; Bukovitz Lászlóné, 6720 Szeged, Klauzál tér 7.; Zárda Péter, 1171 Budapest, Nógrádkövesd u. 9.; Láng Iván, 5600 Békéscsaba VI., Ursinyi Dezsőné u. 24.



A BVSC nyerte a Coop Hotels kupát



Dóczi a védők gyűrűjében (A szerző felvétele)

Ötödik alkalommal rendezte meg a BVSC március 21. és 23-a között a Coop Hotels jelentős anyagi támogatásával a nemzetközi vízilabdatornát, amelynek idei résztvevője volt: a jugoszláv Jadran Split, a görög Glyfada, a csehszlovák CH Kosice, a francia RN Nizza és a BVSC.

A BVSC—CH Kosice mérkőzés döntetlen (13-13) eredménnyel végződött.

— *Ezen a tornán a világszínvonalat a jugoszláv Jadran Split csapata képviselte, több olimpiai bajnok a csapat tagja. Számunkra fontos volt az ellenük aratott győzelem* — mondotta *dr. Balázs Ákos*, a BVSC ügyvezető elnöke.

A BVSC a tavalyi bajnokságban gyengén szerepelt, játékosaink nagy része Olaszországba, NSZK-ba szerződött, például *Gerendás, Horkai, Kiss Csaba, Németh Péter.* Hazatért *Tóth Sándor, Dóczi* pedig leszerelt. Az ő vezetésükkel reméljük, újra ütőképes, a bajnokságban is jól szereplő csapat lesz a BVSC.

— Kik voltak a torna legjobbjai?

— A tornán nekem az CH Kosice csapatából nagyon tetszett *Bundschuch, Eschwig* a BVSC-ből *Tóth S., Dóczi, Bán Miklós.*

Babarczi Roland, a BVSC edzője elmondotta, hogy a csapat átlagéletkora 25 év. Kevés idő volt a felkészülésre, ezért is örültek annak, hogy megnyerték a kupát.

A torna végeredménye: 1. BVSC, 2. J. Split, 3. C. Hice. 4. CH Kosice, 5. Glyfada.

A gólkirály a kassai csapatból *Szabolcs Eschwig* 16 gól, a legjobb kapus *Ante Bratics* a J. Splitből, a legjobb csatár *Dóczi István* BVSC.

A legsportszerűbb csapat címet nem adták ki.

Tüttő Tibor

Lakáscsere

Elcserélnénk VIII. kerületben lévő 2 szobás szolgálati lakásunkat (földszint, kiskert) másfél szobás tanácsi vagy kisebb öröklakásra. Érdeklődni lehet levélben: Gaál Ödönné, 1124 Budapest, Németvölgyi u. 89.

Elcserélném váci 2 szoba összkomfortos, telefonos, nagyméretű tanácsi lakást budapesti vagy közvetlen Pest környékire Dunántúlon. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Berki Adrien, Vác, Vám u. 14. X/4. Telefonon az esti órákban a 27-12-110 számon.

Elcserélném Gyáli úton lévő 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném centrumban lévő, 50 négyzetméteres, első emeleti, korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz (kék busz vonalán lévő) 200 négyszögöles zártkertemet budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Örs vezér tere 15. I/7. 1148.

Elcserélnénk Budapest VI. kerületi másfél szobás, komfortos, gázfűtéses, földszinti, udvari és Budapest XIV. kerületi 1 szoba, konyha, WC, második emeleti tanácsi lakásokat, egy szoba, két félszoba, komfortos vagy két és fél szobás MÁV-bérlakásra. (V., VI., VII. kerület előnyben.) Érdeklődni: a 48-81-es üzemi vagy a 225-438-as városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—16 óra között.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi nagyméretű, I. emeleti, másfél szobás, összkomfortos, szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcserélném 47 négyzetméteres, földszinti, komfortos és 58 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos MÁV-bérlakásomat, Budapesttől 40 km-ig kertes, összkomfortos, 2 szobás tanácsi házért. Érdeklődni lehet levélben: özv. Kiss Károlyné, 6090 Kunszentmiklós, Madách Imre út 8.

Elcserélném zöldövezeti, nem panel, 39 négyzetméteres, 1 szoba étkezőkonyhás, összkomfortos tanácsi XIII. kerületi lakásomat nagyobb MÁV-bérlakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: mindennap 18—20 óráig. Boros Ákosné, 1139 Budapest XIII., Tahi u. 42/A, II/3.

Elcserélném 100 négyzetméteres, 10 helyiséges, összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat, egy kétszoba összkomfortos és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra. (Rákospalota vagy Újpest.) Érdeklődni lehet: Darlaczy, Budapest XV., Lenin út 11. II. lépcsőház, II/7.

Elcserélném fővárosi 2 szobás, komfortos, zöldövezeti, 80 négyzetméteres MÁV-szolgálati, hétheliységes, felújított lakásomat egy és fél szobásra és egyszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra. (MÁV szolgálattevői munkakörűek előnyben.) Érdeklődni lehet: Szamosfalvi, 1097 Budapest, Péceli u. 2. földszint 2. (Közel a MÁV Központi Szertár és a Ferencvárosi pu.) Telefon: 652-380.

Elcserélném Gyáli úti MÁV-tulajdonú kettő és fél szobás, gázfűtéses, telefonos lakásomat vasutassal 1 szobás (esetleg garzon) hasonló komfortú lakásra. Telefon: 273-963.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0742. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. MÁJUS 11.

Május 28-án

Életbe lép az új menetrend

Az idén május 28-án lép életbe a MÁV új menetrendje. Szerkesztését ezúttal is körültekintő tervező és szervező munka előzte meg. Első lépcsőben az elképzeléseket egyeztették. A tervezés, a korábbi gyakorlatnak megfelelően olyan elgondolások megoldására irányult, amelyek reálisak, a megvalósításuk nem ütközik akadályokba.

Nagy dolgok most sem várhatók. Néhány érdekes változást azonban most is tartogat az új menetrend. Kezdjük a nemzetközi forgalommal:

A legjelentősebb változás, hogy a *Lehár* mellett újabb Euro-City vonat közlekedik a MÁV hálózatán. A *Liszt Ferenc* nevét viselő — az Arrabona és Donau-Kurir összekapcsolásával kialakított — vonat *Budapest—Dortmund* között közlekedik, de gyors eljutást biztosít Ausztria és az NSZK nagyobb városaiba is.

Budapest—Moszkva között a *Budapest expressz* egész évben naponta közlekedik, ez továbbítja a római, a torinói és a zágrábi kocsikat. Ez a vonat a *Tisza expresszel* együtt visszakerül a Keleti pályaudvarra. Ugyanakkor a Puskin budapesti ága a Nyugatiból indul és oda érkezik.

A Budapest—Berlin közötti utasforgalom megfelelő levezetésére, a *Metropol* mentesítésére, *Corvina* néven új vonat közlekedik a főidényben.

Javul az összeköttetés Budapest—Isztambul között. A nyári hónapokban a Nesebar, márciustól—májusig, októberben pedig a Karpaty vonat hetente két alkalommal továbbít fekvőhelyes kocsijáratot. Új szolgáltatás a Budapest—Wien—Frankfurt—Köln—Achen viszonylatban, hogy a Wiener—Walzer Ostende expressz a nyári főidényben fekvőkocsijáratot továbbít.

A kishatárforgalom bővülését jelenti, hogy Sátoraljaújhely—Slovenske Mesto átmenetben napi két pár MÁV motorvonattal megindul a személyszállítás, Miskolc—Hidasnémeti—Kassa között naponta két pár közvetlen személyvonat közlekedik. A Budapestről 7.40-kor induló salgótarjáni gyorsvonattal közvetlen kocsik közlekednek a Filakovo—Lucenec—Zvolen útvonalon. Szeged—Szabadka között a motorvonat, a kedvező tapasztalatok alapján egész évben közlekedik.

A belföldi forgalomban nem lesznek alapvető változások, ugyanakkor indokolt esetekben korrekciókra, az eljutási időt és csatlakozásokat érintő változásokra lehet számítani.

Az Arrabona megszűnése miatt például a *Lövér expresszel* ismét közlekedik a hegyeshalmi rész. A hétvégi forgalomban előfordult zsúfoltság megszüntetésére a Budapest—Déli pályaudvarra Sopronból és Szombathelyről 18.50-kor érkező gyorsvonat pénteken és vasárnap két részben közlekedik.

Zalaegerszegre az expressz- és gyorsvonatok Tapolcán át közlekednek. A Budapest—Érd közötti pályakorszerűsítés eredményeként az Érd elágazáson át közlekedő gyorsvonatoknál átlag 10 perccel rövidül a menettartam.

A dél-balatoni vonalon a villamosítási munkák miatt egyelőre nem lehetett alapvetően új menetrendi szerkezetet kialakítani. A távolsági vonatok Siófokig villamos vontatással közlekednek. A siófoki vonatok egyébként az eddiginél nagyobb arányban vesznek részt a Velence-tavi és a főváros környéki forgalom lebonyolításában.

A nyári menetrendi időszakban vasárnaponként Nagykani-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Ülésezett a központi vezetőség

Felelősebben intézkedjen a kormány!

Legalább tíz százalék béremelést követel a szakszervezet

Április 21-én ülésezett szakszervezetünk központi vezetősége. A legfontosabb napirend a kollektív szerződés tavalyi végrehajtásának értékelése és 1989. évi módosítása volt. A testületet Szemők Béla, a MÁV általános vezérigazgató-helyettese és dr. Halász György, szakszervezetünk titkára tájékoztatta a kollektív szerződés végrehajtásáról és egyes pontjainak tervezett változtatásáról.

Szemők Béla tájékoztatójában kiemelte többek között, hogy tavaly feszültség keletkezett a túlmunka díjazása miatt, amelyet a személyi jövedelemadó váltott ki. A teljesítmény visszatartó hatása éppen az őszi forgalmi időszak elején érződött. Ennek ellensúlyozására már a múlt év szeptemberétől bevezették az önkéntes túlmunka külön díjazását. E tárgyban később soron kívül módosították a kollektív szerződést.

Másik nagy feladat volt a személyi jövedelemadó kapcsán a bérbruttósítás és a dolgozók nettó keresetének megőrzése. Ezt — a szakszervezet tisztségviselőivel együttműködve — panaszmentesen oldották meg.

Az ülés fő kérdése az volt: mi lesz a szakszervezet által követelt minimálisan tízszázalékos béremeléssel? A központi vezetőség ugyanis január 20-i ülésén úgy foglalt állást, hogy bérigénye kielégítésére, illetve az arra vonatkozó szándék kinyilvánítására március 31-ét tekinti végső határidőnek. A szakszervezet többször leszögezte, hogy kormányzati segítséggel meg kell állítani a vasutasbérek már hosszabb ideje tartó elmaradását, s erre kapott is ígéretet. *De a romló tendenciát nem sikerült megállítani, tavaly például 4,8 százalékkal nőttek a vasutasbérek, s ez az összehasonlítható iparágak béremelkedésének csupán a fele — vagy még kevesebb. A kormánynak sokkal felelősebben kellene intézkednie — hangsúlyozta a szakszervezet titkára.*

A MÁV-nál az idén januártól mintegy 3 százalékos, fix összegben meghatározott béremelést hajtottak végre az év eleji áremelések némi kompenzálására, s ez a tavalyról áthúzódó egy százalékkal egészült ki. A második félévtől 2 százalékos bérfejlesztésre lát lehetőséget a MÁV vezetése (ez éves szinten 1 százalékot jelent), további 3 százalékot pedig a belső érdekeltségi rendszer jobb működtetésétől várnak, amennyiben nem lesz évközi áremelés az anyag és energia terén. Ezen felül csak a létszámcsökkentés révén lehet bért emelni. Ez a kalkuláció a jelenlegi 3 helyett 6 százalékos adómentességgel számol.

Az adómentes béremelés lehetőségének biztosítása érdekében ismételt lépéseket tesz a szakszervezet. A központi vezetőség mostani döntése értelmében *Koszorus Ferenc* főtitkár újabb levelet küld *Halmos Csaba* államtitkárnak, az Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal elnökének, amelyben közli, hogy a múltkori válaszát a szakszervezet nem fogadja el. A MÁV bérszabályozása és gazdasági környezete miatt ugyanis elsősorban a nagyobb adómentes béremelési lehetőséget tekintik megoldásnak.

(Az elfogadott módosítási javaslatokat lapunk következő számaiban közöljük.)

LEVÉLVÁLTÁS

A címzett Halmos Csaba

Kedves Halmos elvtárs!

A MÁV bérszabályozásával kapcsolatos levelünkre adott választ nem tudjuk elfogadni. Igaz. hogy a bérszabályozási javaslatok korábbi, és a végül elfogadott változataiban is rögzített volt a kedvezményezés módja. Ennyiben igaz az is, hogy nem okozhatott meglepetést számunkra. Ugyanakkor az is tény, hogy szakszervezetünk soha nem fogadta el a 3 százalékos mértékű adómentességet. mint a vasutasok bérhátránya mérséklésének eszközét, ezért a levelünkben leírt értelmezési javaslatot a megoldás egy lehetséges módjának tekintettük volna.

A 6 százalékos adómentes bértömeg-növelési lehetőség biztosítására vonatkozó követelésünk az érdekegyeztető tárgyalások kezdete óta a kormány birtokában volt. ezért a kormánynak sem okozhat most meglepetést, hogy a vasutasokra nézve nem tudjuk elfogadni az OÉT-megállapodást.

Halmos elvtárs jól érzékeli, szakszervezetünk — a MÁV beszabályozására és működésének gazdasági környezetére tekintettel — *valóban elsősorban a nagyobb adómentes béremelési lehetőséget tekinti megoldásnak.* A „0" körüli eredményre szabályozás állapota, az erős külső inflációs nyomás és ezzel egyidejűleg a kötött szállítási tarifák a vállalat gazdasági és ezzel bérpolitikai mozgásterét teljesen felemésztették.

A vasút vezetőivel nem állapodhattunk meg a vállalati tervben előirányzott 5 százaléknál nagyobb bértömegnövelésben, mert ezzel olyan terv készítésére kényszerítettük volna őket, amely a MÁV-nál amúgy is meglévő leépülési folyamatot felgyorsítja, veszélyeztetve ezzel a közlekedési alapellátást.

Ezért a vállalat olyan belső eredményérdekeltségi rendszert dolgozott ki, amelynek kizárólagos célja az 5 százalék fölötti többletbéremelés költségeinek megteremtése, de éppen az említett közgazdasági környezet miatt a bérszínvonal várható növekedése legfeljebb 7—8 százalékra becsülhető.

Mindezt összevetve a gazdaságban eddig megvalósult 12 százalékos bérszínvonal-emelkedéssel és a 20 százalékot már most közelítő inflációval, nyilvánvaló, hogy nem teljesül a vasutasok azon minimális elvárása, hogy a relatív bérpozíciójuk tovább ne romoljon.

Összességében a helyzetet úgy értékeljük, hogy a kormány hosszú idő óta nem vállalja azt a felelősséget, amelynek a vasúttal, mint az infrastruktúra részével szemben meg kellene nyilvánulnia. Nem tudja. vagy nem akarja beváltani korábbi ígéretét a vasutasok bérhelyzetének stabilizálására, ugyanakkor olyan gazdaságpolitikát folytat, amely a MÁV vezetőit is megakadályozza ebbéli szándékában.

Tudjuk, a kormány ma nincs abban a helyzetben, hogy a vasút műszaki színvonalának romlását megakadályozhassa. Azzal a felelősséggel azonban mindenképpen szembe kellene néznie, hogy a MÁV működőképességét egyedül fenntartani képes vasutasság a nyomott bérszínvonal és a magas túlóraszám alatt létszámban, szakmai színvonalban, hivatástudatban leépül, ami a vasút megbénulásához vezethet. Amennyiben felvetéseinkre nem kapunk pozitív választ, *ez arra kényszerít bennünket, hogy csatlakozzunk azokhoz az erőkhöz, amelyek a kormány lemondását követelik.*

Koszorus Ferenc
főtitkár

Formaságoktól mentes május 1.

Szavahihető vezetőkre van szükség

Tatár Árpád beszéde a központi ünnepségen

Május 1-jén a korábbi külsőségekkel szakítva, mindenfajta hivalkodást mellőzve kezdődött meg a fővárosi dolgozók hagyományos felvonulása a Dózsa György úton. A formaságokkal való szakítás jeleként, a társadalmi, politikai élet vezető személyiségei nem a dísztribünön fogadták a felvonulókat, hanem az előtte épített emelvényen. A nagygyűlésen elsőként *Nagy Sándor*, a SZOT főtitkára szólt a demonstráció résztvevőihez. Őt követte *Tatár Árpád*, a SZOT ifjúsági tagozatának és szakszervezetünk központi vezetőségének tagja, valamint *Grósz Károly*, az MSZMP főtitkára.

Nagy Sándor beszédében a hazánkban végbemenő történelmi léptékű átalakulásról szólva rámutatott: e változások feltétlenül helyes irányba mutatnak, a társadalom széles rétegei azonban türelmetlenül, indulatoktól sem mentesen, feszült légkörben élik meg mindezt. *Ennek okai közt sorolta, hogy a ma is elvállalható eredmények mellett súlyos hibák, tévedések terhelik az elmúlt évtizedek politikáját, s hogy a gazdasági, politikai rendszer objektív hibái, a személyi-hatalmi érdekek túltengése, az elvtelen összefonódások, a vezetők tévedései és ezek be nem ismerése, sőt sok esetben egyszerűen a hazugságok juttatták idáig az országot, s emiatt rendült meg mélyen a bizalom.* A széles tömegek ma is úgy érezhetik: a nyitás politikája közepette a fejük felett folynak a csatározások.

A magyar szakszervezetek támogatják a gazdasági és politikai reformokat: a tulajdonreformot, a szerkezetváltást, a piaci viszonyok megteremtését. A reformra hivatkozva sem támogatják azonban a kapkodást, a végig nem gondolt intézkedéseket.

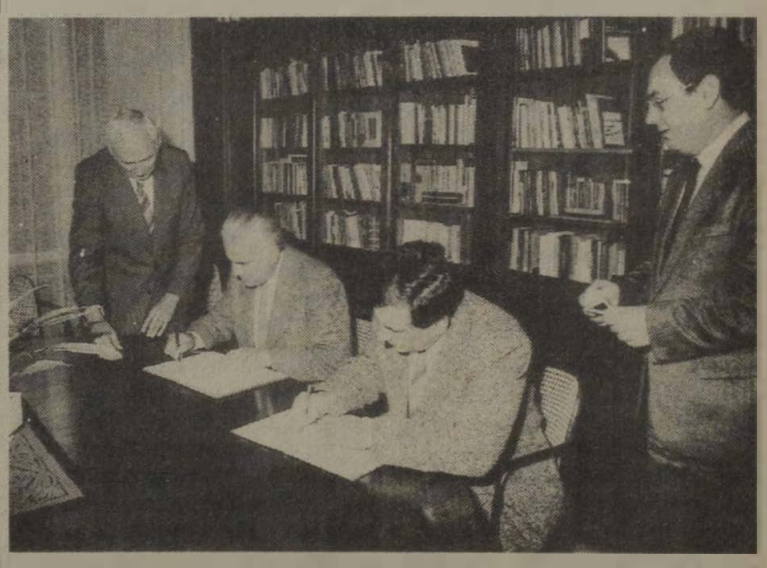
Miközben nagyszabású politikai és gazdasági reformprogramok rajzolódnak ki, aközben egyre nehezebben tekinthetők át a társadalmi, politikai viszonyok, egyre súlyosabbak a gazdaság állapota miatt támadó gazdasági feszültségek. *Nagy Sándor* hangsúlyozta: meg kell értenie mindenkinek, hogy végre konkrét, megfogható, tényleges változásokra és eredményekre van szükség. *A korszakos politikai változások sem leplezhetik el, hogy válsággal küzd a gazdaság, s hogy csak nemzeti összefogással kerülhető el az összeomlás.*

A szakszervezetek és a kormány együttműködéséről kijelentette: csak a valódi partneri viszony lehet célravezető. Megállapodásainknak a jövőben — ha kell — kemény eszközökkel is érvényt kívánunk szerezni.

A nagygyűlés résztvevői tapssal fejezték ki egyetértésüket, s korábban sosem látott szövegű transzparenseket emeltek magasba. A SZOT országos ifjúsági tanácsának tább-

(Folytatás a 2. oldalon.)

ALÁÍRTÁK



Május 3-án szakszervezetünk székházában ünnepélyes külsőségek között írta alá a MÁV Kollektív Szerződés 1989. évi módosítását Urbán Lajos, a MÁV elnök-vezérigazgatója és Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára

(Zelman Ferenc felvétele)

Nemzetközi klub

Újságírónők Rizskovnál

A rakétagyárban szövőgépeket készítenek

Moszkvában az év elején létrehozták az újságírónők nemzetközi klubját. A klub választja ki az év, illetve a hónap férfiját. Ezúttal *Nyikolaj Rizskov* kormányfőre esett a választás, aki a népes küldöttséget a csiszolt malachit pannókkal díszes zöld szalonban fogadta.

Hosszú éveken át azt tartottuk — kezdte a beszélgetést a kormányfő, — hogy megoldottuk a nő-kérdést. A mélyreható elemzés és maga a nyíltság feltárt sok hiányosságot. A szovjet kormány sokat próbál tenni ezek megszüntetéséért, bár ez nem egyszerű és sok pénzt igényel, mert javítani kell a népgazdaságban dolgozók felét kitevő nők munkakörülményeit, meg kell könnyíteni otthoni teendőik terheit.

— A sajtóban szó van arról is, hogy jobb volna, ha a nők otthon maradnának és jó feleségek, anyák lennének. Ugyanakkor a párt politikája az, hogy a nők kerüljenek vezető pozíciókba. Nincs itt valami ellentmondás?

— *Azt hiszem nem szabad a nőket megfosztani a munkától, és csak a családi körbe zárni, mert ez visszatérés a régmúlthoz. Más kérdés, hogy arra kell törekedni, hogy a munka örömet adjon és ne legyen az ártalmas a női szervezetre.* Ami pedig a vezető tisztségekbe állításukat illeti, ahhoz jó feltételeket teremtenek a most végbemenő politikai és gazdasági reformok.

— A nők legnagyobb gondja a bevásárlás.

— A lakosság rossz élelmiszer-ellátása életünk komoly gondja — mondta *Rizskov.* — Az utóbbi két évben az élelmiszer-termelés azonos szinten maradt, a lélekszám viszont évente egy százalékkal nő. A párt központi bizottságának mostani ülésén ezért szerepelt az élelmiszer-gazdaság. *Az a feladatunk, hogy a legrövidebb idő alatt változtassunk az élelmiszer és a közszükségleti cikk ellátáson.* Ehhez olyan feltételeket kell teremteni a falusi termelésben, hogy az emberi munka szorosan kapcsolódjon a végeredményhez, vagyis az ember a föld gazdája legyen. Bevezetjük a kolhozokban, és a szovhozokban és azokon kívül már kipróbált sokféle haszonbérleti formát. Általában fejleszteni kell a különféle tulajdonformákat. A tervek szerint másfélszeresére növekszik a falusi beruházások összege, előtérbe kerül a feldolgozóipar és fejlődik a mezőgazdaság anyagi-technikai bázisa.

A napi bevásárlási gondokat meg kell szüntetni a közszükségleti cikkeknél is. Bár a hűtő-, és mosógépek termelése növekszik, nő a lakosság igénye is ezek iránt. Tavaly például a jövedelmek 9 százalékkal, az áruforgalom viszont csak 7 százalékkal nőtt, vagyis a keresetek emelkedését nem követte mindig az árukínálat. ez pedig inflációt gerjeszt.

Tehát a kereseteket összhangba kell hozni a munkával és a fogyasztási cikk termelés növelésével. Ezt célozza a hadiipar átállítása. *Ma például a rakétagyárban szövőgépeket, a repülőgép gyárban makarónigyártó gépsorokat is készítenek.* Ma a védelmi ipar 40 százaléka, 1991-ben 50, 1995-ben pedig 60 százaléka áll át békés termelésre.

Olga Trofimova
(APN)

Szavahihető vezetőkre van szükség

(Folytatás az 1. oldalról.)

láin a többi között az volt olvasható, hogy *„Nem bábok, hanem állampolgárok vagyunk!”*, egy kérdés: *„Nekünk csak a sztrájk maradt?”* s egy figyelmeztetés: *„Jövőre mi is választunk!”*

Ekkor lépett az emelvényre a fiatal szervezett dolgozók képviseletében *Tatár Árpád.* Szenvedélyes hangú beszédében kijelentette, hogy az ifjúság nem a régi módon akar élni és dolgozni; olyan szavahihető, erkölcsileg tiszta vezetőkre van szükség. akik *„hétfői mondanivalójukat kedden is vállalni tudják és akarják”*. Tolmácsolta társai véleményét, amely szerint a politika szinte tehetetlenül áll a tényleges társadalmi problémák előtt, fegyvereit pedig a szakszervezetekkel, tehát a dolgozókkal szemben csörgeti. Emlékeztetett arra, hogy az országos szakszervezeti ifjúsági konferencián megfogalmazottak találkoztak a fiatalok akaratával. Felhívta a figyelmet arra is, hogy ezen a májuson még itt vannak azok, akik hisznek abban, hogy egy érdekeit érvényesíteni nem tudó fiatal is részese lehet egy békés nemzeti megegyezésnek.

A továbbiakban arról szólt, hogy a válságba jutott gazdaság terheit csak azokra lehet rakni, akik cipelni is képesek azokat. A fiataloknak az előző kormányok is csak ígértek: akkor is, amikor volt miből. Ígérni most is tudnak, pedig mindenki tudja, hogy nincs miből. Kérte a vezetőket, hogy a fiataloknak többet ne ígérjenek. Kijelentette: az jelentkezzen választási voksukért, aki adni is tud. Az ifjúság követelni sem akar többet: *emberhez méltó életet kíván élni.* Ez ma Magyarországon a társadalmi akarat. Ennek feltételét kell megteremteni a vezetőknek, azoknak, akik ezt emberileg, erkölcsileg vállalni tudják. Akik nem tudják vállalni, álljanak félre, adják át helyüket a fiatal szakembereknek — hangsúlyozta.

A legsürgetőbb kormányzati döntések között sorolta a családi pótlék július 1-jétől gyermekenként 300 forinttal történő felemelését; szeptember 1-jétől a mindenkori létminimum szintjén és az az alatt élő családok gyermekeinek ingyenes napközi ellátását az óvodákban és az iskolákban; a gyermekek ellátásához szükséges javak árának reális megállapítását, ezek általános forgalmi adójának megszüntetését: olyan családközpontú adórendszer bevezetését január 1-jétől, amely a társadalmi minimum mértékén felül adóztatja az állampolgárokat.

Szorgalmazta: *meg kell teremteni a lehetőségét, hogy az első lakást építő és vásárló fiatal családok a mindenkori hitelkamatláb feléért kapják a kölcsönt;* s a szerkezetátalakításra felvett hitelekből a kormány 1995-ig évente legalább 30 ezer új, korszerű munkahelyet teremtsen a fiatal szakemberek számára — az ország jövője érdekében. Végezetül a szervezett fiatalok nevében ajánlotta az országgyűlésnek: olyan kormányt válasszon, amelyik képes az ifjúság programját is megvalósítani, s akkor — mint hangsúlyozta — van kire építeni a holnapot.

*

Pécsett az eső fedél alá szorította a nagygyűlés résztvevőit. A szakszervezeti intézőbizottság a sportcsarnokban és az annak környékén felállított sátrakban látta vendégül a meghívottakat. A pécsi vasutasokon kívül 220 külföldi és vidéki vendég is részt vett a majálison, akiket három autóbusszal vittek városnézésre a délelőtti órákban. *Eljött például az eszéki vasutas zenekar és táncegyüttes, fellépett a gyékényesi és a nagykanizsai énekkar, s egyórás műsort adott a helyi vasutas koncertfúvós zenekar.*

A délutáni majálison természetesen nem maradhatott el a gyerekek számára rendezett mókás versenysorozat, de a sportcsarnokban a felnőttek is találtak maguknak szórakozást: sakk- és pingpongasztalok várták a sportolni vágyókat. A csarnokból kiszorultak szerint 30 éve nem voltak ennyien ilyen rendezvényen.

SVÉDORSZÁG

Kevesebb a munkanélküli

Svédország a tőkés Európa azon országainak egyike, amely nem tagja az Európai Gazdasági Közösségnek és ahol a legalacsonyabb, sőt csökkenő a munkanélküliség szintje. Az aktív népesség százalékban számítva az 1979. évi 2,1 százalékról 1987-re 1,9 százalékra csökkent a munkanélküliség aránya. Ugyanezen időszak alatt Nyugat-Európa más országaiban a munkanélküliség 10 százalék fölött volt.

Joggal merül fel a kérdés, hogy ez a fejlődés vajon a nagyobb liberalizmusnak, a beruházásokat vonzó pénzügyi ösztönzésnek vagy más gazdasági ügyeskedésnek, esetleg a dolgozók követelési harcai elmaradásának köszönhető-e? A válasz nem a svédországi és a tőkés európai országok munkaadói által is hangoztatott elméleteket támasztja alá.

Emlékezetes az 1987-es svéd acélipari követelési harc és 1988-ban az a hatalmas arányú sztrájk, ahol több mint 40 ezer számítógép-operátor lépett sztrájkba, és ért el jelentős béremelést olyan transznacionális társaságoknál, mint az IBM, a Volvo, az Electrolux, az SKF, az Ericson, a Scania és az ASEA . . . Jól mutatják ezek a jelenségek, hogy a svéd munkásosztály határozottan fellép szociális érdekeinek érvényesítéséért.

Egyébként 1989-ben a svéd társaságok nyereségét pótadóval fogják sújtani, amelyet a gazdasági miniszter múlt év december 31-én jelentett be, és amely a szakszervezetek által javasolt irányban fogja hatását kifejteni. *A szakszervezeteket ugyanis nyugtalanítja, hogy az ország nagy vállalatainak rendkívüli mértékben megnőtt a likviditása.* Ezért miközben a vállalatokat ösztönzik nyereségük újabb befektetésére, a kormánynak mintegy 3,5 milliárd korona pótlólagos bevételt tesz lehetővé.

Az erős szakszervezetek léte, a dolgozók harca, a szakszervezetek javaslatainak a kormány részéről történő figyelembe vétele, és a növekvő nyereségek ésszerű megadóztatása, egyaránt fontos tényezői a gazdaság egészséges működésének, a munkanélküliség csökkentésének, ugyanakkor nem ijeszti el a beruházásokat, sőt támogatja azokat. Mindez tehát teljesen ellentétesen zajlik azokhoz képest, ahol nagyon is gyakran, rendszeresen elutasítják a szakszervezeti javaslatok számbavételét.

Baranyai Zoltán

Univerzális tengelyek vasúti vagonokhoz

A Szovjetunióban, illetve a külföldön használatos vasúti sínköz szélességének az eltérése (1520, illetve 1435 mm) nagy gondot okoz az utasok, illetve a feladott áruk rendeltetési helyre való gyors szállításában. Ezért valamennyi szovjet határállomáson tengelycserét kell alkalmazni. Ez pedig huzamos megállásokra készteti a személy- és teherszállító vonatokat.

Ezzel kapcsolatban sok nehézség merül fel az Iljicsevszk (Szovjetunió), Várna (Bulgária), Klajpeda (Szovjetunió), Mukrán (NDK) nemzetközi vasúti, vízi átkelőhelyek munkájában. Itt speciális üzemeket kellett létesíteni a vasúti vagonok átállítására.

Ezt a problémát már sikerült megoldani. Az Össz-szövetségi Vasút-közlekedési Tudományos Kutatóintézet (Moszkva) *és a szófiai Dimitrov gyár szakemberei kidolgoztak egy univerzális tengelyt, amely bármilyen nyomközű vasúti sínen használható.*

Az új konstrukció működési elve nagyon egyszerű. A mozdonnyal vontatott vagon egy keskenyebb nyomközű sínre gurul és a kerekek a tengely mentén eltolódnak a szükséges sínszélességig, aztán működésbe lép a rögzítő szerkezet és ebben az új helyzetben rögzíti a kerekeket. Az egész művelet néhány percet vesz igénybe a korábbi két óra helyett.

Garantált a közlekedési biztonság is, habár az univerzális tengely egyelőre mintegy másfélszer drágább, mint a hagyományos, az alkalmazása viszont perspektivikus.

Most fejezték be az új tengelyekkel rendelkező vagonok kipróbálását a Moszkva környéki Scserbinka városban, az Össz-szövetségi Vasút-közlekedési Tudományos Kutatóintézet kísérleti vasúti körgyűrűjén. A kísérleti vagonok több mint 250 ezer kilométert futottak, teljesen hibamentesen. Áthaladtak az első univerzális tengelyekkel felszerelt hűtővagon-irányvonatok, az Iljicsevszk, Várna kompátkelőhelyen.

Az univerzális tengelyek sorozatgyártását 1990-ben kezdik meg.

(APN)

SPANYOLORSZÁG

Sok az üzemi baleset

A Spanyol Munkásbizottságok Szakszervezeti Szövetségének vizsgálata szerint Spanyolország a nyugat-európai államok között első helyen áll az üzemi balesetek nagy száma miatt.

A vizsgálat megállapította, hogy az elmúlt évben minden 100 ezer dolgozó közül 14 vesztette életét üzemi baleset következtében. (1987-ben hazánkban ez a szám 16 volt.) Az országban nyilvántartott összes balesetek száma az év folyamán meghaladta a 800 ezret, ebből 1750 volt halálos. *Ezen túlmenően a dokumentum aláhúzta, hogy az eltelt évtizedben több mint ötezer dolgozó vesztette életét a munkahelyén és több mint 140 ezren váltak balesetből eredően munkaképtelenné.* A termelésben bekövetkezett sérülések terén az építőipar foglalja el az első helyet. Ebben az ágazatban 342 halálos kimenetelű balesetet jegyeztek fel 1988-ban, amely egyharmaddal haladja meg az előző év szomorú mérlegét.

A szakszervezeti statisztikák szerint az időszakosan foglalkoztatottak között kétszeres a balesetet szenvedettek száma az állandó munkával rendelkezőkhöz képest. Spanyolországban az üzemi baleseteknek több mint 80 százaléka az elemi munkavédelmi szabályok megsértéséből származik. A dokumentum végkövetkeztetése szerint a balesetek legfőbb oka: a vezetés hanyagsága a munkavédelmi előírásokkal kapcsolatban, valamint a kormány részéről a beruházási eszközök és programok biztosításának elmaradása, amelyekkel a munka közbeni sérülések elkerülhetők lennének.

B. Z.

Konstanz, az NSZK és Svájc közötti vasúti határállomás
(Fotó: Zelman)

Sztrájkoltak a görög vasutasok

Görögországban több mint 1,5 millió munkás és alkalmazott vett részt februárban a 24 órás általános sztrájkban. A sztrájk gyakorlatilag az egész ország életét megbénította.

A nagyvárosokban — mint Athén, Pirée, Thesszaloniki, és Patre — a szakszervezetek felhívására sztrájkba léptek a kereskedők, a pedagógusok és az egészségügyi alkalmazottak is.

Ezzel a sztrájkkal a dolgozók követeléseiknek kívántak nyomatékot adni. Követelték: a bérek emelését, amelyek az infláció következtében folyamatosan vesztik értéküket és a Papandreu kormány által hozott szigorú gazdasági intézkedések enyhítését, amelyek különösen a legszegényebb néprétegeket sújtják. Ugyanakkor követelték a sztrájkolók, hogy indítsanak szigorú vizsgálatot az országot megrázó, nagyarányú pénzügyi manipulációk és botrányok ügyében, amelyekben a politikai élet egyes magas rangú személyiségei is érintve vannak.

Február végén 15 ezer görög vasutas is huszonnégy órás sztrájkba lépett, követelve a bérek emelését és a munkaidő csökkentését. A vasutasok további sztrájkokat is kilátásba helyeztek, ha követeléseiket nem teljesíti a vasút vezetése.

Ócskavas gurul

Murakeresztúr határállomáson mostanság gyakori, hogy ócskavasként vonatok hagyják el országunkat. Ezek a vagonok soha többé nem térnek vissza, ugyanis nem javításra, hanem olvasztásra indulnak a negyven-ötven kocsiból álló szerelvények.

A hasznavehetetlen vagonokat magasabb értéken tudja eladni a MÁV Olaszországnak, mint itthon, hasonló célokra a MÉH-nek. Minden egyes kocsiért 1800 nyugatnémet márkát kap a vasút, ami forintra átszámolva másfélszer annyi mint amennyit a hazai vevő tud fizetni.

Az üzlet még nagyobb előnye az, hogy az így kapott valutáért a MÁV nyugati pályaépítő gépeket tud vásárolni, amelyekre igen nagy szükség van. A megkötött szerződés értelmében az év végéig másfél ezer roncs vagon kerül így értékesítésre.

Az idén utoljára

Kitüntetett szolgálati helyek

Az 1988. évi tervfeladatokat legeredményesebben teljesítő gazdasági egységeket a KHÉM, a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete kitüntetésben részesítette.

A kozlekedési. hírközlési és építésügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott

„kiváló"

kitüntető címet kapták: MÁV Körzeti Üzemfőnökség, Székesfehérvár; MÁV Vontatási Főnökség, Szeged; MÁV Északi Járműjavító Üzem, Budapest; MÁV Építési Főnökség, Szentes.

Elismerő oklevél

kitüntetésben részesültek: MÁV Pályafenntartási Főnökség, Sátoraljaújhely; MÁV Körzeti Üzemfőnökség, Püspökladány, MÁV Vontatási Főnökség Budapest Keleti; MÁV Vontatási Főnökség, Szombathely; MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség, Szombathely; MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Budapest; Utasellátó Vállalat.

Dicsérő oklevél

elismerést kaptak: MÁV Vontatási Főnökség, Szolnok; MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség, Szeged;, MÁV Pályafenntartási Főnökség, Budapest-Ferencváros; MÁV Vontatási Főnökség, Miskolc; MÁV Budapest Keleti állomásfőnökség.

A nemzetközi munkaverseny élenjárói:

MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság; MÁV állomásfőnökség, Kelebia.

A középtávú tervidőszakban két alkalommal kínálkozik lehetőség az ágazati, illetve a *Szakma Kiváló Brigádja* cím adományozására. A vasutas szocialista brigádok közül, 1989. évi munkájával az alábbi kollektívák érdemelték ki a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium elismerését.

A szakma kiváló brigádjai:

Petőfi Sándor MHSZ, Bp.-Ferencváros Pft. Főn. „30 éves évforduló", Bp. Keleti állomás; Alkotmány, Bp. Keleti Vont. Főn.; Lenin, Sátoraljaújhely Pft.; Bláthy Ottó, Miskolc Vont. Főn.; Jendrassik György, Szolnok Vont. Főn.; Vörös Csillag, Debrecen KÜF.; Hunyadi János, Szeged Vont. Főn.; Fidel Castro, Dombóvár Vont. Főn.; Kandó Kálmán, Szombathely Vont. Főn.; Baross Gábor, Záhony GRF.; Neumann János, Északi Jj. Ü.; Mező Imre, Székesfehérvár Jj. Ü.; dr. Csanády György, Debrecen Jj. Ü. Április 4. Magasépítési Főn.

A nemzetközi munkaverseny élenjáró kollektívája: Zrínyi Ilona brigád, Kelebia állomásfőnökség; Baross Gábor brigád, Kelebia állomásfőnökség; Ságvári Endre brigád, Záhony állomásfőnökség; Eötvös Loránd brigád, Záhony Vontatási Főnökség; Lokomotív, Eperjeske állomásfőnökség.

A nemzetközi munkaverseny élenjáró dolgozója: Révész István forgalmi szolgálattevő, Záhony állomásfőnökség; Kaibás János állomásfőnök-helyettes, Eperjeske; Petró János dízellakatos, Záhony Vontatási Főnökség; Szabó Attila főirányító, Üzemigazgatási Központ; Sőregi Józsefné átmeneti pénztáros, Kelebia állomásfőnökség; Gyimesi Zoltán kocsirendező. Kelebia állomásfőnökség.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete

Élenjáró

címet adományozott: MÁV Igazgatóság, Pécs; MÁV Járműjavító Üzem. Székesfehérvár; MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös; MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Szombathely; MÁV Hídépítési Főnökség. Budapest; MÁV Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság, Budapest; MÁV Szállítmányozási Igazgatóság. Budapest; MÁV Járműjavító Üzem, Debrecen; MÁV Építési Főnökség, Dombóvár; MÁV Tervező Intézet.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége az Élenjáró címmel kitüntetett szolgálati helyek közül a MÁV Kitérőgyártó Üzemnek és a MÁV Pécsi Igazgatóságának **Vörös Vándorzászlót** is adományozott.

Szocialista brigádok elismerése

Az elmúlt évben kiemelkedő eredményt elért vasutas szocialista brigádok közül 118 érdemelte ki a *MÁV Kiváló Brigádja*, 11 pedig a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* címet. A kiváló kitüntetésben részesült brigádok névsorát — igazgatósági, illetve szakági bontásban — az alábbiakban közöljük.

Budapesti Igazgatóság:

Kossa István Bp. Ferecváros Pft., Barátság II. Bp. Hídfennt. Főn., Hámán Kató Bp. Terézvárosi Pft., Kossuth Lajos Székesfehérvár KÜF., Hámán Kató Bp. Kelenföldi KÜF., Nógrádi Sándor Balassagyarmat KÜF., Hámán Kató Győr KÜF., Petőfi Sándor Ceglédi KÜF., Radnóti Miklós Rákosrendező KÜF., Március 8. Bp. Nyugati áll., József Attila Bp. Épületfennt. főn , Gagarin Bp. Keleti VF., Ságvári Endre Cegléd VF., Dózsa György Bp. Ferencváros Vont , Béke Győr VF., Jó Munka Bp. Nyugati MKSZ., József Attila Balparti TBF., Schönherz Zoltán Székesfehérvár Szertárfőnökség.

Miskolci Igazgatóság:

Baross Gábor Sátoraljaújhely Pft , Vörös Csillag Miskolc VF., Petőfi Sándor Szerencs KÜF., Táncsics Mihály Miskolc Osztószertár Főn.. Hámán Kató Füzesabony Szertárfőn., Széchenyi István Füzesabony KÜF., Egyetértés Miskolc Pft. főn., Tyereskova Miskolc KÜF., Petőfi Sándor Hatvan VF., Május 1. Hatvan—Salgótarján Pft., November 7. Hatvan KÜF., Csanádi György Miskolc TBF.

Debreceni Igazgatóság:

Törekvés Szolnok KÜF., Béke Püspökladány KÜF., Béke Debrecen KÜF., Lékai János Nyíregyháza KÜF., Kölcsey Ferenc Mátészalka KÜF., Kilián György Szolnok VF., Bláthy Ottó Debrecen VF., Széchenyi István Nyíregyháza VF., Kossuth Lajos Kisújszállás Pft., Május 1. Debrecen Pft. főn., Baross Gábor Nyíregyháza Pft., Petőfi Debrecen EHF., Villam Debrecen TBF.

Szegedi Igazgatóság:

Előre Békéscsaba KÜF., Petőfi Kiskunhalas., Petőfi Kecskemét KÜF., II. Rákóczi Szegedi Igazgatóság Üzemirányító Központ, Morse II. Szeged TBF., Ady Endre Békéscsaba Szertárfőnökség, Táncsics Kiskunhalas Pft., Petőfi Hódmezővásárhely Pft., Komarov Kiskunfélegyháza VVF., Komarov Kiskunhalas VF., Dózsa György Szentes KÜF.

Pécsi Igazgatóság:

Diesel Rudolf Dunaújváros VF., Hámán Kató Kaposvár KÜF., Táncsics Mihály Nagykanizsa Pft., Győzelem Kaposvár VF., Petőfi Sándor Pécs KÜF., Vásárhelyi Pál Kaposvár ÉHF., Dózsa György Pécs Szertárfőnökség, Ady Endre Nagykanizsa KÜF., Ságvári Endre Pécs TBF., Petőfi Sándor Pécs Pft. főn.

Szombathelyi Igazgatóság:

Dobó István Celldömölk VF., József Attila Szombathely TBF., Tyereskova Zalaegerszeg KÜF., Dózsa György Pápa Pft., Kossuth Lajos Szombathely KÜF., Vörös Csillag Zalaegerszeg VF., Berzsenyi Dániel II. Celldömölk KÜF., II. Rákóczi Ferenc Veszprém KÜF., Gagarin Tapolca VF., Petőfi Tapolca Pft. főn.

Záhonyi Üzemigazgatóság:

Váci Mihály Záhony TBF., Neumann János Számítástechnikai Központ, Martos Flóra Záhony Szertárfőn., Petőfi Sándor Záhony Áll. főn., Kandó Kálmán Záhony VF., Zalka Máté Záhony GRF., Május 1. Eperjeske Áll. főn., Április 4. Záhony Pft.

Ipari Üzemek:

Frankel Leó Északi Jj. Ü., Lenin Északi Jj. Ü., Gagarin Északi Jj. Ü., Gagarin Székesfehérvár Jj. Ü., Makarenko Debreceni Jj. Ü., Kandó Kálmán Debreceni Jj. Ü., Zalka Máté Landler Jj. Ü., Esze Tamás Landler Jj. Ü., 25. Kossuth Lajos Szolnok Jj. Ü., 212. Dobi István Szolnok Jj. Ü., József Attila Miskolc Jj. Ü., Oprendek Sándor Miskolc Jj. Ü., Bláthy Ottó Dunakeszi Jj. Ü., Radnóti Miklós Dunakeszi Jj. Ü., Landler Jenő Szombathely Jj. Ü., Móricz Zsigmond Szombathely Jj. Ü., Szántó Béla VFÉF.

Építési főnökségek:

Baross Gábor Bp. Ép. Főn., Ikarus Debrecen Ép. Főn., Ságvári Endre Dombóvári Ép. Főn., Makarenkó Szentesi Ép. Főn., Kossuth Lajos Celldömölk Ép. Főn., Landler Jenő Hídépítési főn., Vörös Hajnal Szak.-Szer.-ip. főn., Bakdarus Építési GT. főn. Rakéta Kitérőgyártó Üzem, Lenin Építőgépjav. Üzem, Dr. Csanádi György Gépjavító Üzem.

Központi Intézmények:

Munkácsy Közp. Osztószertár Főn., Március 15. Püspökladány Fatelítő, Széchenyi TBÉF Budapest, „ESZR" Számítástechnikai Intézet, Bláthy Ottó Tervezőintézet, XIII. Kongresszus BEIG., Baross Gábor ÜGH.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja:

Kun Béla Bp. Keleti áll., Dózsa György Miskolc VVF., Radnóti Püspökladány KÜF., Che Guevara Dombóvár VF., Rocket Szombathely vont. főn., Asztalos János Záhony áll. főn., Kilián György Záhony VF., Bánki Donát Záhony GRF., Április 4. Északi Jj. Ü., Előre Székesfehérvár Jj. Ü., Haladás Debrecen Jj. Ü.

SZOT-díjas orvosok

Az idei SZOT-díjakat április 27-én adta át ünnepélyes keretek között *Nagy Sándor*, a SZOT főtitkára. A 20 kitüntetett személy, illetve kollektíva között volt a budakeszi MÁV tüdőgyógyintézet sebészeti osztályának orvoscsoportja: *Molnár János* osztályvezető főorvos, *Baranyai Lajos* főorvos, *Rigler András* és *Kas József* adjunktus, valamint *Pommersheim Ferenc* alorvos.

Izraeli delegáció látogatása

Április 3-tól 9-ig az Izraeli Szakszervezetek (Hisztadrut) Szövetségének kéttagú delegációja tartózkodott hazánkban. A delegáció vezetője *Menachem Levin*, az Izraeli Közalkalmazottak Szakszervezetének helyettes elnöke. Vele volt *Zoel Felthaim*, az Izraeli Vasutasok és Kikötő Munkások Szakszervezetének vezetője.

A küldöttség tárgyalásokat folytatott szakszervezetünk főtitkárával, *Koszorús Ferenccel*, *Szemők Bélával*, a MÁV általános vezérigazgató-helyettesével, valamint *Berényi Jánossal*, a Raáberspedt Nemzetközi Szállítmányozási Vállalat vezetőjével.

A küldöttséget fogadta *Nagy Sándor*, a SZOT főtitkára is.

AJÁNLOM A JELZŐT

Öninterjú a főszerkesztővel

— Miért ajánlod a Jelzőt?

— Mert a magyar szakszervezetek elméleti, társadalom- és szakszervezet-politikai folyóiratáról van szó. Azért merem ajánlani, mert — az eddig megjelent öt szám alapján — érdemes a figyelemre.

— Ha kedvező az új lap fogadtatása, akkor miért írsz hozzá kedvcsinálót?

— *Jó bornak is kell a cégér. Szükség van a propagandára. Különösen most, amikor egymás után jelennek meg új lapok és folyóiratok. Erős a konkurencia. Nagy a kínálat, ugyanakkor nem nő a fizetőképes kereslet.* Az emberek egyre inkább meggondolják, mire adnak pénzt. És fáradtabbak, elkeseredettebbek is, csökken az olvasásra fordított idő. Kell az ösztönzés, a figyelemfelkeltés.

— Nem féltek a versenyhelyzettől, a kudarctól?

— De igen. Féltünk a januári indulás előtt, és szorongunk most is, de nem annyira, hogy lemondanánk a vállalkozásról és ne néznénk szembe a kihívásokkal. Ma semmi se megy kockázat nélkül. Különben is: a kockázatvállalás nemcsak a bukás veszélyével jár, de föl is serkent, új energiákat mozgósít.

— Miért éppen itt írsz erről?

— *Mert fontosnak tartom ezt a szakszervezetet, becsülöm a Magyar Vasutast és tudom, hogy a vasutasok érdeklődő, olvasó emberek.*

— Melyek a folyóirat legjellemzőbb „személyiségjegyei"?

— Havonta jelenik meg, 72 oldalon, 10 000 példányban. Előfizetőink létszáma 7400, a többi utcai terjesztésben megy. Ára 25 forint/darab. A Ságvári Nyomdában készül, kiadja a Népszava Kiadó Vállalat.

— Mit jelez a Jelző?

— *A szakszervezeti mozgalom gyökeres átalakulásának szándékát, irányát, lehetőségeit, a tagság igényeit. A Jelző a szakszervezeti mozgalom társa s egyben kontrollja. A tágan értelmezett érdekvédelem és érdekképviselet fóruma. Gondolattermelő összefüggéseket felmutató, politikai kultúrát fejlesztő orgánum.*

— Mi különbözteti meg a többi folyóirattól?

— Sajátos karaktere. Szakszervezeti arculata. Az, hogy a szerkesztőség minden kérdést, problémát a munka világa, a szociális klíma felől közelít meg. Úgy igyekszünk bánni a nyilvánosság fegyverével, hogy a munkavállalók szemével nézünk és fejével gondolkozunk.

— Hogyan tükröződik mindez az egyes lapszámokban, például a legutóbbiban?

— *A májusi számban olvashatunk az Országos Érdekegyeztető Tanács létrejöttének indokairól, működéséről, az új döntési filozófia kialakulásáról.* Az Érdek-képviseleti dilemmák című tanulmány tartalmát jól fejezik ki az alcímek: Mekkora a munkaerő ára? Mi is valójában az infláció? Mit követelnek a szakszervezetek?

— Ezek mind kemény érdekvédelmi témák.

— Igen, de van más is.

— Például?

— *Szamel Lajos* egyetemi tanár tanulmánya *A közéleti morálról és a korrupcióról.* Szembesülhetünk benne az erkölcsi válság megannyi tényével, anomáliájával. Folytatjuk a szakszervezeti mozgalom közelmúltjának kritikai elemzését. *Sz. Várnai Ferenc* tanulmányának második részével. Megkezdődtek a hozzászólások a politikai kultúráról szóló vitához, amelyet *Ágh Attila* indított el *Nem kiskorú a nép* címmel. Az első vitapartnerek: *Gombár Csaba*, az ismert politológus, *Fricz Tamás* szociológus és *Borbély Szilvia*, a SZEKI kutatója.

— Foglalkoztok-e az alternatív szervezetekkel?

— Minden számban írunk róluk, a pluralizmusról szóló interjúsorozat keretében. Most *Krausz Tamás* történész fejti ki véleményét a Baloldali Alternatív Egyesülés nevében, és *dr. Fekete Gyula* közgazdász, a Demokrata Fórum képviseletében.

— Nemzetközi témák?

— A vezető anyagok sorában közöljük a Belga Szocialista Párt egyik tisztségviselőjének, *B. Tuyttensnek* érdekes cikkét az európai baloldal helyzetéről, különös tekintettel a szociáldemokrácia útkeresésére.

— Valami új, amely eddig még nem volt?

— Olyan is van. Szépirodalom. *Molnár Géza* író adott egy részletet *Az emlékezés játékai* című, készülő önéletírásából, amelyben azt meséli el, milyen volt számára az első nap a munkahelyén, és hogyan találkozott a szakszervezettel. Szépen megírt, tanulságos, ifjúkori emlék.

— Ennyi?

— Egyelőre.

— Optimista vagy?

— Nehéz időket élünk. Sok minden lehetséges. Dolgozni kell. És gondolkodni. Kétkedve hinni és hívőn kétkedni. Ahogy *Lengyel József* vallotta.

Kárpáti Sándor

Aktivisták, tisztségviselők kitüntetése május 1. alkalmából

A SZOT Elnöksége május 1., a nemzetközi munkásosztály ünnepe alkalmából, többévi eredményes munkájuk elismeréseképpen Szakszervezeti Munkáért kitüntetéseket adományozott. A vasutas-szakszervezet tisztségviselői, aktivistái közül 25-en kapták meg a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany, 29-en pedig az ezüst fokozatát. A kitüntetéseket április 29-én, a vasutas-szakszervezet székházában rendezett ünnepségen Koszorus Ferenc főtitkár adta át.

Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetést kapta: **Balogh Mihály**, a vsz-gondnokság vezetője, szb-titkár; **Bujtás József**, MÁV egészségügyi ell. főn. gazd. és sport fel. szertári csop. vez.; **Duchony Gyula**, MÁV vezérig. szb-elnöke, ügyint.; **Csáki Jenőné**, Záhony TIB jogsegélyszolg. pol. munkatárs; **Frigyik László**, MÁV vont. főn. Nyíregyháza főbiz. mozdonyfelvigyázó; **Győri István**, MÁV jj. ü. ib-titkár, kv-tag; **Hernádi István**, MÁV KÜF. Cegléd szb-titkár; **Horváth Istvánné**, MÁV KÜF. Kaposvár szb-tag, üzemgazdász; **Horváth István**, Szolnok nyugdíjas csop. elnök; **Huszka Sándor**, MÁV vont. főn. Székesfehérvár kv-tag, segédvezénylő; **Józsáné László Ilona**, MÁV üzemfőn. Pécs szb-titkár; **dr. Kohlmann Ferenc**, Szeged TIB jogsegélyszolg. vez; **Kovács Lajos**, MÁV jj. ü. Szombathely szb-titkár; **Kréger János**, MÁV jj. ü. Székesfehérvár szb-tag, lakatos csop. vez.; **Kulcsár József**, kv-tag, ny. vasútigazgató; **Mészáros József**, MÁV ép. főn. Debrecen szb-tag, versenyügyi ügyint.; **Németh Aladár**, MÁV vont. főn. Sopron szb-titkár, vont. reszortos; **Paku Lajos**, Pécs TIB-titkár, kv-tag; **Soltész József**, MÁV ÉHF. Miskolc szb-titkár, okt. tiszt; **Szórád Istvánné**, BTBF szb-tag, belső ell.; **Tunyogi Gyula**, MÁV TBÉF szb-titkár, csop. vez.; **Varga Antal**, MÁV pft. Sopron szb-titkár, vonalkez.; **Vitaszek Györgyné**, Utasell. Váll. 17. Sz. Ü. Szombathely szb-gazd. fel. belső ell.: **Zilai Jánosné**, MÁV KÜF. Hatvan szb-tag, szem. nyilv.; **Bedy István János**, GySEV vszb szerv.-titkár, csop. vez.

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetés kapta: **Antal Béla**, MÁV szertárfőn. Füzesabony szb-titkár, raktárvez.; **Baráth András**, MÁV TBF Szombathely munkavéd. fel. műszerész; **dr. Borsik János**, vsz. szakmapolitikai ov-helyettes, mdb-elnök; **Budavári Sándor**, MÁV ig. Miskolc szb-titkár, forg. vonalbizt.; **Csorba Imre**, MÁV vill. vonalfőn. Kiskunfélegyháza, szb-titkár, villanyszer.; **dr. Domján Valéria**, Utasell. vszb-jogsegélyszolg. vez.; **Drabik László**, MÁV állomásfőn. Záhony szb-bizalmi, vonatvez., **Erdős Lajosné**, Kazincbarcika, nyugd. csoport gazd. fel.; **dr. Hajdú Sándor**, vsztitkárság vez.; **Juhász Lászlóné**, MÁV budapesti épületfennt. főn. szb-gazd. fel. munkaügyi ügyint.; **Kancsós Istvánné**, MÁV Kórház és Rend. Int. Szolnok szb-tag, osztályvez. főnővér; **Kenderessy Szabó Péter, Szeged** KÜF. szb-titkár; **Kiss Péterné**, MÁV Ig. Budapest szb-tag, tűzv. felügy., **Kovács 3. György**, MÁV KÜF. Ferencváros mdb-eln. vezető okt. tiszt; **Kovács Győző Dénes**, MÁV ép. főn. gépállomás Celldömölk, szb-elnök, kv-tag. részlegvezető; **Laczkó Tamás**, MÁV TBKF. szb-elnök, fejlesztő techn., **Ozsvárt Lajosné**, 605. Sz. Ipari Szakmunkásképző és Szakközépisk. szb-gazd. fel. nyugd.; **Nagy Antal**, GySEV áll. Sopron szb-tag, állomásfőn.-helyettes, **Páti László**, MÁV vont. főn. Zalaegerszeg, szb-titkár, vont. reszortos; **Sándor Zoltán**, MÁV pft. főn. szb-titkár. ügyint.; **Szőgyéni Géza**, MÁV szertárfőn. Záhony számvizsg. biz.-tag, belső ell., **Szőke Ferencné**, szak- és szerelőip. főn. szb-üdülési biz. vez., belső ell. **Tóth Imre**, MÁV pft. főn. Kisújszállás, szb-titkár, ügyint.; **Rimbauer Ottóné**, MÁV Lanler jj. ü. szb-tag. belső ell., **Szántó Imre**, MÁV Északi jj. ü. szb-tag. kooperátor; **Varga József**, MÁV építőgépjav. ü. szb-elnök. hídraulikus csop. vez.; **Várszegi János**, nyugd. csoport Szeged társ. akt.; **Wilhelm Józsefné**, TIB Pécs pol. munkatárs; **Tihanyi László**, MÁV ÉHF. Kaposvár. szb-titkár.

Szakszervezeti Munkáért bronz fokozatú kitüntetést 230-an kaptak.

Tanulók versenye

Az 1988/89-es tanévre az országos tanulmányi versenyfelhívás alapján a Közlekedési Minisztérium a dízelmozdonyszerelő szakmában is megszervezte a Szakma Kiváló Tanulója országos döntőjét.

A versenyt április 6-án és 7-én rendezték Szolnokon, a 605.Számú *F. Bede László* Ipari Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskolában.

A szakmában — a végzős utolsó évfolyamos tanulók képviseletében — 18 tanuló vehetett részt az országos döntőben.

Az I.-II.-III. helyezést elért versenyzők A szakma kiváló tanulója minősítés arany, ezüst, illetve bronz fokozatú díszoklevélért, illletve pénzjutalomért küzdöttek. (Ugyancsak oklevelet és pénzjutalmat kaptak a helyezést elért tanulók szakoktatói.)

Külön miniszteri rendelet alapján az I-VI. helyezést elért tanulóknak nem kell szakmunkásvizsgát tenni, mivel az országos döntő szakmai követelményei azonosak a szakmunkásvizsgáéval.

A versenyzők szakmai ismeretből (irányítástechnika, munka- és környezetvédelem), anyag és gyártásismeretből, mechanikából, matematikából (szakszámítás) és szakrajzból vizsgáztak. A gyakorlati verseny befejezése után a versenybizottság értékelte a tanulók által elkészített munkadarabokat. Végül a szakmai elméleti és gyakorlati verseny összpontszámai alapján megállapították a helyezési sorrendet.

Első helyezést ért el *Haris Csaba* (munkahelye: járműjavító üzem, Szolnok; iskolája: F. Bede László Szakmunkásképző Intézet és Szakközépiskola. Szolnok; szakoktatója: *Volter József.*

Második lett: *Szűcs István* (MÁV Oktatási Központ, Kiskunhalas; Garbai Sándor Ipari Szakmunkásképző Intézet, Kiskunhalas; szakoktatója: *Farkas István.*)

A bronz fokozatot *Soós Dezső* szerezte meg. (MÁV vontatási főnökség, Szentes; 603-as Számú Szakmunkásképző Intézet, Szentes; szakoktatója: *Valkai Attiláné.*)

Kedvező változások a hétvégi forgalomban

(Folytatás az 1. oldalról.)

zsáról és Keszthelyről a Déli pályaudvarra 20.30-kor érkező gyorsvonat két részben közlekedik. Újdonság, hogy a nyári főidényben *közvetlen összeköttetés létesül Szombathely—Siófok között.* A naponta közlekedő vonatpár a téli menetrendi időszakban Szombathely—Fonyód—Kaposvár útvonalon fog közlekedni.

Budapest—Pécs között az expressz- és gyorsvonatok menettartama *átlag 15 perccel rövidül.* A kedvezőbb budapesti csatlakozások érdekében a Déliből eddig 9.35-kor induló pécsi gyorsvonat 25 perccel később, ellenirányban a Pécsről eddig 11 órakor indult gyorsvonat mintegy 2 órával korábban indul és érkezik Budapest Déli pályaudvarra. A Budapest Déliből 12.40-kor induló és ellenirányban 17.20-kor érkező pécsi gyorsvonatok kaposvári vonatrésze megszűnik, helyette új gyorsvonat indul Gyékényes és bajai kocsikkal. A *Baranya-Zselic expressz* vasárnap két részben közlekedik, a Zselic expressz önálló vonatként Gyékényesről indul.

A Budapest Keleti építkezések idejére kialakított ideiglenes vonatátcsoportosítások zömében megszűnnek és a kapacitásproblémák miatt átmenetileg beszüntetett vonatok ismét közlekednek. A sebességkorlátozások megszűnésével a Miskolc—Budapest közötti expresszvonatok menettartama *10-12 perccel csökken.* Vasárnap este a Tokaj expressz mentesítésére Szerencsről Budapest Keleti pályaudvarra *új vonat, a Zemplén expressz* közlekedik.

A sátoraljaújhelyi gyorsvonat ózdi vonatrésze megszűnik, az ózdi rész új, önálló vonatként közlekedik és Budapestről Leninvárosi közvetlen kocsikat is továbbít. A Keletiből 17.30-kor induló egri gyorsvonat péntekken közvetlen debreceni kocsikat továbbít. Vasárnap este Ózdról, Sátoraljaújhelyről és Füzesabonyon át Debrecenből *új gyorsvonat közlekedik Budapest Keleti pályaudvarra.* A hivatásforgalom javítására Budapest—Keleti—Hatvan—Vámosgyörk—Kál—Kápolna—Füzesabony—Miskolc, valamint Hatvan—Pásztó—Salgótarján viszonylatokban egy-egy új, illetve meghosszabbított útvonalon közlekedő vonatpárral bővül az utazási lehetőség.

A hétvégi forgalomban is lesznek változások. A Hajdú expressz például a Nyugati pályaudvar és Nyíregyháza között az eddig pénteken 17.15-kor induló mátészalkai távolsági személyvonat megszűnik, egyidejűleg a záhonyi gyorsvonat Debrecen—Mátészalka közötti vonalrésszel közlekedik. Még egy érdekesség: a ceglédi tömeges átszállás mérséklésére a Nyugatiba 19.38-kor érkező záhonyi gyorsvonattal. *vasárnap közvetlen záhony—szegedi kocsik közlekednek.*

Újdonságnak számít még. hogy vasárnap este Szegedről *Maros* néven új mentesítő expresszvonat közlekedik a Nyugati pályaudvarra.

A Debrecen—Nyíregyháza—Miskolc útvonalon — egész évben — naponta új gyorsvonatpár közlekedik. A gyorsvonatpár Miskolcon mindkét irányban csatlakozik a Rákóczi nemzetközi gyorshoz.

A felsorolás korántsem teljes. Az új menetrend, az ismertetett változásokkal sokkal több kedvező lehetőséget kínál az utazáshoz. (A lapzárta után tartandó menetrendi sajtótájékoztatón egyebek között erről is tájékoztatjuk majd az újságírókat.)

R. V. F.

A szolnoki vontatásnál

Nem lépnek ki a szakszervezetből

Amikor 1970 tavaszán a vasúthoz kerültem, még elképzelhetetlen volt, hogy egy leendő mozd[illegible]vezető ne legyen szakszerv[illegible] tag. Ezt a Keleti fűtőház [illegible] szb-titkára feketénfehér[illegible] domásomra is hozta. Pe[illegible] évvel ezelőtt még div[illegible] azzal hivalkodni, hog[illegible]nk *minden dolgozó szerv[illegible]!"* Mára a legtöbb helyről eltűntek a transzparensek és nemcsak azért, mert a tartalom nélküli jelmondatokon túlhaladt az idő. A rohamosan romló gazdasági helyzet, a mind nehezebb megélhetés, a növekvő társadalmi feszültségek a szakszervezetet sem hagyták érintetlenül. A tagság egy része sajátos módon — és lehetőség szerint — tiltakozott a szerintük nem megfelelő érdekképviselet ellen. Kiléptek a szakszervezetből.

A főnöket talán indokolják nem minden irónia nélküli kérdésemet, amelyet *Csapó Jánosnak,* a szolnoki vontatási főnökség szb-titkárának szegezek:

— Önöknél hányan és milyen indokokkal léptek ki a szakszervezetből?

— *Senki nem lépett ki! Nálunk mindenki tagja a szakszervezetnek. Én ezt már akkor presztízskérdésnek tekintettem, amikor 1965-ben ide kerültem. Akkor 87 százakos volt a szervezettség, a következő évben száz százalék.* A további erőpróbát az 1981-es esztendő jelentette, amikor összevontak bennünket a forgalommal. Kétszáz embert nem is találtunk a nyilvántartásban. Egy év leforgása alatt sikerült rendbe hozni a dolgokat, mindenkit beszerveztünk.

— Ha valaki valamilyen megfontolásból mégis ki akar lépni, alkalmaznak-e — mondjuk úgy — pszichikai nyomást az illetőre? Hiszen nagy a tét. Egyetlen kilépés romokba dönt heti a százszázalékos szervezettséget . . .

— Igen, előfordult már, hogy valaki összeveszett a főnökével, vagy az érdekeit közvetlenül képviselő szakszervezeti funkcionáriussal és első haragjában ki akart lépni. *Mi ilyenkor megvizsgáljuk az ügyet, ha a dolgozónak van igaza, az biztos, hogy az ő javára döntünk. Ha a főnökének, akkor az övé az igazság. És ha még ezután is ki akar lépni, joga van hozzá.* De a közvetlen beszélgetéseket követően eddig még mindenki eállt a szándékától. Végtére is azért találták ki az agitációt, hogy kritikus esetekben is meg tudjuk győzni az embereket. Egyébként pedig vitás kérdésekben nekünk ugyanúgy kell képviselnünk egy kívülállót, akár a tagot, legfeljebb segélyt és üdülőjegyet nem kaphat az illető.

— Kimondva, vagy kimondatlanul: feltétele-e a munkaerő alkalmazásának a szakszervezeti tagság? — fordulok *Grenczer János* vontatási főnökhöz.

— Egyetlen, pontosabban két feltételünk van. Az egyik, hogy az alkalmazottunk megbízható, jó szakember legyen. Új felvételesek esetében pedig alapvető követelmény az „áttekinthető" munkakönyv. A gazdasági vezetés részéről ez már elegendő.

Thorday Zoltán

FELHÍVÁS

Az elmúlt hónapban munkavédelmi szemináriumot rendeztek Balatonfüreden a szakszervezetek, az szmt-ék, az szbt, valamint néhány nagy vállalat munkavédelmi főellenőrei részére. A szeminárium résztvevői felhívást fogalmaztak meg, amelynek szövegét kissé rövidítve közöljük.

A munkavállalók milliói napról napra érzékelik, hogy a gazdálkodó szervezetek fejlesztési és fenntartási forrásai erőteljes beszűkülése miatt a munkakörülmények romlanak. A veszélyek és ártalmak újratermelődnek. Ennek következtében közel egymillió munkavállaló dolgozik egészségre ártalmas munkakörülmények között.

A kialakult helyzet, a romló munkakörülmények, az üzemi balesetek emelkedő száma, a mind aggasztóbb környezetszennyezés és a munkaképes korosztály egészségi állapotának rosszabbodása indokolja, hogy a reflektorfényben álló szakszervezeti érdekvédelmi feladatok mellett a munkavédelem se szoruljon háttérbe.

A fentiek alapján javasoljuk, hogy a szakszervezeti testületek vizsgálják meg az üzemi balesetek 1988. évi növekedésének okait, a munkakörülmények több éve tartó romló tendenciáját, szükség szerint kezdeményezzék a gazdasági vezetés intézkedését. Igényeljék a szakszervezeti munkavédelmi szakemberek segítségét, szolgáltatásait.

A szakszervezeti munkavédelmi ellenőrök meglévő jogosítványaikat élve segítsék a szakszervezeti bizottságok munkáját, járjanak el és cselekedjenek a dolgozók érdekében:

A munkahelyi veszélyforrások, egészségi ártalmak feltárásában, megszüntetésében, az üzemi balesetek megelőzésében és kivizsgálásában, a balesetet szenvedett dolgozó kárigénye érvényesítésében, továbbá a mikro- és makrokörnyezeti problémák feltárásában, megoldásában.

Meggyőződésünk, hogy mindezekkel a kezdeményezésekkel a jelenlegi munkavédelmi helyzet pozitívan befolyásolható.

95 szakszervezeti munkavédelmi főellenőr

Együtt a család

Milyen egyszerű és szép mondat: együtt a család! De vajon hányan lehetnek, akiket egy országhatár választ el szeretteiktől? Besznei András és felesége így, bizonytalanságban élt egy évig azután, hogy látogató útlevéllel érkezve hazánkba, elhatározták, hogy nem térnek vissza Romániába.

Sorsuk viszonylag szerencsésen alakult: albérlethez jutottak, és a Fővárosi Tanács segítségével munkát találtak az Északi Járműjavítóban. A férj géplakatos, a feleség könyvelő. Az igazi szerencse azonban az volt, hogy egyesülhetett a család, s a közelmúltban végre magukhoz ölelhették gyermekeiket, a komoly arcú Kálmánt és a mindig mosolygós Noémit.

„Én munkásnak születtem"

A kazánkovács hite

Szűcs József, a debreceni járműjavító kazánkovácsa április 4-én a Parlamentben, Straub F. Brunótól, az Elnöki Tanács elnökétől a Szocialista Magyarországért kitüntetést vette át. Alig három héttel később, hajdúszoboszlói lakásán kerestem fel az ötvenéves kovácsmestert. Otthona múlt századvégi épület, a közelében lévő házak közül feltűnően a legkisebb. Kissé darabos, de szívbéli udvariassággal fogadott, ízlésesen berendezett, könyvekkel teli szobájába invitált, s mielőtt feltettem volna első kérdésemet, kijelentette, hogy érezzem úgy, *ezen az áprilisi napon egy kommunista munkás vendége vagyok . . .*

Gyorsan elmondta még azt is, hogy a KISZ-nek alapító tagja volt, 1963 óta párttag, 10 évig a városi pártbizottságban is tevékenykedett, háromszoros kiváló dolgozó, és még egy sereg kisebb-nagyobb kitüntetés birtokosa.

Váratlan vallomása meghökkentett, s mi tagadás, zavarba hozott. Manapság nem szoktak *ilyesmivel* dicsekedni. Újabban a legtöbben reformista voltukat bizonygatják.

— *Minden válság, gazdasági csőd, rosszabbodó életszínvonal ellenére ma is azt tartom, hogy a kommunizmus nagyon fontos történelmi jelenség.* A munkásember számára pedig különösen vonzó, mert olyan jövőt ígér, amelyről korábban, a régi rendszerben, nem is álmodhatott az egyszerű kovács, a földnélküli cselédemberről nem is beszélve.

— Mikor ismerkedett meg a szocializmus eszméivel?

— Harmincöt évvel ezelőtt apám vitt el a debreceni vagongyárba, hogy géplakatos inasnak adjon. Akkoriban kovácsokra nagyobb szükség volt, hát az lettem. Nem akármilyen munka volt, hiszen még a gőzösök korszakát éltük, a szociális körülmények pedig — mai szemmel — csapnivalóak voltak. Lavórban mosakodtunk, és hasonlók. Politikáról, marxizmusról akkoriban hallottam először az idősebb szakiktól, és nagyon megragadott.

— Nem csalódott?

— *Egyáltalán nem; azt tartom, hogy nagyon sok jellemtelen, a hatalmat túlságosan élvező, ahhoz görcsösen ragaszkodó emberek csatlakoztak a mozgalomhoz, ezeket kellett volna erőteljesebben távol tartani. Ők a bajok okozói* —, véleményem szerint.

— A hatalom akarása engem sohasem izgatott — jelenti ki *Szűcs József* —, a munka szeretete megóvott ettől. Sok évtizede vettem kezembe a kalapácsot, azóta sem engedtem át másnak. No, persze különösebben nem is tapasztaltam valami nagy tülekedést érte . . . Számtalan alkalmam lett volna a „kiemelkedésre", hiszen tagadhatatlan, hogy jó káderek számítottam. Sokszor került szóba, hogy hagyjam a kalapácsot, a műhelyt, a nehéz fizikai munkát, költözzem Debrecenbe, lakást és *irodista* munkát kaphatok. Nemet mondtam mindig, mert én munkásnak születtem, és az is maradok, ameddig bírom.

— Elégedett ember?

— Ha a családi életemet tekintem, akkor igen. Két fiam becsületesen dolgozó ember, biztos vagyok, hogy nem hoznak rám szégyent. Ami pedig a keresetemet illeti, már kevésbé van okom a megelégedésre. Nagyobbik fiam — kétgyermekes családapa — többet keres, mint én . . . Jó, ha 8 ezer forintot hazahozhatok a borítékba. Amúgy nem vagyok panaszkodós típus. *Büszke vagyok arra, hogy mint munkásember és párttag helyi fontosságú ügyekben sok esetben elfogadták véleményemet, javaslataimat. Többek között ez a magyarázata annak, hogy ma sem vagyok „hitehagyott".* Vállalom azt is, hogy egyesek „balosnak" nevezzenek. Tegyék, címkézzenek így vagy úgy, csak azt mondhatom, amit nemrégiben a környezetem pártvezetői előtt fejtegettem: a munkást meg kell becsülni, akármilyen politikai változás is lesz a közeljövőben országunkban. Nagy baj lesz, ha ezt a gondolatot nem veszik komolyan felelős vezetőink.

— Életem nagy élménye volt, és marad is a kitüntetési ünnepség — jegyzi meg, kis szünetet tartva. — Most már nem veszek részt a közéletben olyan aktívan, mint korábban. Jöjjenek a fiatalok, talán ők nem követnek el annyi hibát, mint mi. Ezentúl a mindennapi munkámmal „politizálok", de véleményemet továbbra is elmondom, ha kérdezik . . .

Sárközi Gábor

Téves bárcázás

Megakadályozták a robbanást

Március végén tolatás közben kigyulladt a szentlőrinci állomáson a 46 000 liter benzint tartalmazó tartálykocsi külső felülete. Pillanatokon belül láng borította a tartályt, a kerekek alatt a sínt, és a közeli váltót is.

— Csak azt láttuk, — mondja *Pandur Imre* kocsirendező. — hogy kilottyant 10-15 liter, magasba csapódva a „Gázolaj" feliratú kocsiból. A folyadékot a sínpár feletti elektromos dróttrendszer begyújtotta. Szörnyű volt a látvány. Azt hittük, felrobban a tartály. Társaim oroltókért rohantak, és máris oltottunk.

Ha *Pandur Imre, Rapp Gábor* és *Csidei János* kocsirendezők nem intézkednek meglepő lélekjelenléttel, az esetleg bekövetkező robbanás megsemmisíthette volna az állomást, sőt a szomszédos házsort is. A porloltókkal 15 percig dolgoztak. Eközben *Csikesz József* állomásfőnök riadóztatta a szigetvári és a pécsi tűzoltókat. A szigetváriak érkeztek elsőként, és vízzel lehűtötték a forrósodó tartályfelületet.

— *Gyorsan kellett hűteni* — magyarázza *Hortobágyi János* szigetvári tűzoltóparancsnok —, *hisz a robbanás bármikor bekövetkezhetett volna. Még nagyobb volt a döbbenet, amikor a tűzoltás után kiderült, hogy gázolaj helyett benzint tartalmaz a vasúti jármű.* Ezt az iratokból derítették ki, ugyanis a feladó, az Áfor pécsi töltőállomása nem jelezte bárcával és táblával. Nem tudni, miért és hol nyílt ki a tartály tetején lévő erős és speciális zárószerkezet. A benzines vagon mögött négy gázolajszállító kocsi következett. A szerelvény harminc kocsiból állt. A vasúti közlekedésben nem volt fennakadás.

Cs. J.

Újjászületőben egy mozgalom

Cserkészek és vasutasok

Az utóbbi hónapokban az újságokban, a rádióban és a televízióban gyakran került szóba a cserkészet. Az idősebbek örülnek ennek, közülük sokan elérzékenyülnek, s felidézik magukban elmúlt ifjúságuk emlékeit: a kirándulásokat, a táborozásokat, a közösségi élet megannyi lélekmelengető élményét. Előkerülnek a régi cserkészkönyvek, jelvények, a liliomos sárgaréz övcsatok. *Az ifjú nemzedék értetlenül áll a jelenséggel szemben. Nem csoda! A cserkészetről alig vannak ismereteik, hiszen a mozgalmat 1948-ban betiltották, voltak évek, amikor a puszta emlegetése is veszélyes volt . . .*

Pedig a vasutas múlthoz a cserkészet is szorosan kötődik. A trianoni Magyarország fiataljainak két évtizeden át a cserkészet volt a nevelője; a vasúti műhelyek tanoncait az ifjú mozgalom nevelte jellemessé, munkáját hivatásának szerető vasutassá.

Az Angliában született mozgalom gyorsan átplántálódott Magyarországra. A húszas években sorra alakultak a cserkészcsapatok; *ekkor szerveződtek az istvántelki, a szolnoki, a debreceni, a szombathelyi és a székesfehérvári tanoncok csapatai.* Az Északi Főműhely cserkészei — Törekvés néven — különösen sok sikert arattak az ügyességi versenyeken. A GySEV műhelyfőnöksége 1926-ban alapította meg a régi készcsapatát.

E cikk keretei nem engedik meg, hogy részletesen ismertessük a mozgalom céljait, elképzeléseit, annyi azonban kimondható (bár egyszerűsítés), hogy mindenekelőtt az erkölcsi tartásra, a jellemformálásra helyezte a hangsúlyt minden akciójában. (A kor szellemétől természetesen nem lehetett független, a munkásmozgalom marxista hagyományait nem különösebben tolerálta például —, ám ez bizonyára érthető . . .) *A mozgalom erejét, hatását, úgy vélem, jól mutatja az is, hogy betiltása után évtizedekkel is megismerik egymást a régi cserkészek,* és a teljesen megváltozott politikai, társadalmi helyzetben is a régi eszmények alapján próbálják az aktuális gondokat megoldani.

E sorok írójának örökre emlékezetes marad egy debreceni találkozás 1972-ben a nagycenki múzeumvasút egyik kocsijának felújítása ügyében a Közlekedési Múzeum egyik bizottsága tárgyalt a debreceni járműjavítóban. A tárgyalások nem sok reménnyel kecsegtettek, a munkát különféle indokokkal nem akarták vállalni. Igazolásul behívtak egy művezetőt, arra kérve, hogy pontos érveket mondja el, miért nem lehetséges a régi kocsi helyreállítása.

Bemutatkozott a „szaki", s kézfogáskor véletlenül szétnyílt derekán a kék munkaköpeny, elővillant a liliomos sárgaréz övcsat. *Rögtön „kapcsoltam", és cserkészmódra bal kezemet nyújtottam. Ebből persze rögtön rájött, hogy egykor én is cserkész voltam.* Talán mar mondanom sem kell: hamar megegyeztünk, a szóban forgó munkát elvállalták!

Érdemes a mozgalmat újjáéleszteni; a vasútnak jellemes, hivatását szerető, erkölcsileg kifogástalan emberekre van szüksége! A cserkészet ebben sokat tehet . . .

Lovas Gyula
ny. főtanácsos

Elfelejtett ígéretek, fájó megkülönböztetés

A Magyar Vasutas március 9-i számában cikket közölt A bérkövetelések realitása címmel. Szerzője *Németh László*. A cikkben adott információk hiányosak és szerintünk részben tévesek. Ezért a ferencvárosi mozdonyvezetők nevében szeretnénk pontosítani.

1988. augusztus. A ferencvárosi vontatási főnökség VIII. a és b mozdonyvezető alapszervezet a kialakult munkahelyi hangulat hatására úgy dönt, hogy egyes, évek óta jelzett és kért, de mind ez idáig agyonhallgatott kérését megírja a miniszternek. *A MÁV vezetése tudott a most is jelzett gondokról, hiszen szociális felmérések, vezetői elbeszélgetések, szakszervezeti és párt információs jelentések előzték meg a levelet.* Ezen kérdések valóságtartalmát igazolják a szakszervezeti állásfoglalások és pártszignók is.

Megírták a miniszternek

1. Az enegiamegtakarítás címén felvett összegek legyenek adómentesek, vagy a vasút vállalja át az adóját.

2. Az utazók alapbérének összevetése a nem utazó (műhelyes) dolgozókéval, indokolva a mozdonyvezető-utánpótlás hiányát. Ez az összehasonlítás még kirívóbb más vállalat esetében.

3. A kötelező túlórák felett béralku szabja meg a díjazást. Ferencvárosban csak külön „önkéntes" munkavállalási szerződéssel lehet biztosítani a szállítási igények teljesítését. Az „önkéntes" szerződések megkötésével kapcsolatban igen nagy a munkáltatói igény.

4. Az utazószemélyzet műszakpótléka legyen 40 százalék, mint más társszolgálati ágaknál van. Ez sem különleges igény, mert amíg a társszolgálatnál a műszakpótlék az alapbérek függvényében rendszeresen karbantartott, addig az utazóknál ez 24-28 százalék között mozgott. A követelés pedig nem többet, csak annyit fogalmaz meg, mint ami már 22 csomóponton megadatott.

5. Korkedvezmény és az egyen- és formaruha-kihordási idő legyen a teljesített túlórák arányában meghatározva.

6. Az utazók étkezési költségtérítésben részesüljenek.

A levelet a szélesebb nyilvánosságnak is szántuk, ezért elküldtük több vontatási főnökségnek, de válasz csak Nagykanizsáról és Székesfehérvárról érkezett.

A fentiekből kitűnik, hogy egyik probléma sem csak a ferencvárosiaknak gond, bár nem mindenkit érintenek egyformán. A vasút vezetése a miniszter utasítására leült tárgyalni, de a gondokat nem tekintette országos érvényűnek, amely az eredményekben is tükröződik:

1. Csak a budapesti igazgatóság területére vonatkozóan kiegészítik a fix összegű műszakpótlékot 40 százalékig vontatási és forgalmi utazók esetében egyaránt.

2. Kötelező túlórán felül csak a budapesti igazgatóság területén a túlóra díjazása felett óránként 50 forintot fizet „önként vállalt többletmunka-díjazásként". Mindkét pont 1988. XII. 31-ig kísérleti jelleggel lett bevezetve.

3. Energiamegtakarítási prémiumokat 15 százalékról 25 százalékra emeli a MÁV 1988. IV. negyedévétől. A többi pontba, magasabb jogszabályra hivatkozva, nem történt megegyezés.

Viszont megegyezés jött létre abban, hogy a MÁV vezetése a levelet, illetve a tárgyalások eredményeképpen tett intézkedéseket a Vasút című újságban közli. A tárgyaláson részt vett a Vasutasok Szakszervezete részéről *dr. Péter Mihály* és *Földházi György*.

A rétegbizottság ismét határoz

A leközlésre *dr. Tóth Antal* munkaügyi főosztályvezető tett ígéretet, amely csak ígéret maradt. Időközben megérkezett a miniszter válaszlevele „(M 2029/1987" ... kelt 1988. 09. 29.), *melyben megerősíti a tárgyalások eredményeit, bár ő nem tesz megkülönböztetést Budapest és vidék között, tehát az eredményeket országosan kellett volna alkalmazni.*

Közben Ferencvárosba látogatott *Koszorus Ferenc* főtitkár és *Onozó György*, egykori vezérigazgató is. Mindketten jogosnak minősítették a követeléseket a dolgozókkal történt találkozások alkalmával. Mindketten magyaráztak, érveltek. Ennek eredménye többek között, hogy senki sem fenyegetőzött sztrájkkal, bár kétségtelenül elhangzott a túlmunkaszerződések megkötésének újragondolása. Ezeken a találkozókon és más fórumokon is kérdezgettek a tisztségviselők: *Közeleg a január, mi lesz akkor?"* Választ sem szakszervezeti, sem vezérigazgatói szintről nem tudtak, vagy nem akartak adni. Elérkezett a január negyedike, és a mozdonyvezetői rétegbizottság újra határoz. *Néhány idézet az ott született állásfoglalásról, a Németh László által is felvetett szolidaritás és a többiek rovására való bérfelosztáshoz.*

„E két elfogadhatatlan gondolatot azzal utasítjuk el, hogy közel két évtizeddel ezelőtt valamennyi vasutas rovására vezették be egyes területeken és munkakörökben a 20 százalékos munkahelyi pótlékot, amelyet azóta alapbéresítettek, egyre nagyobb összegeket felemésztő kiemelt forgalmi jutalék és a megkülönböztetett százalékos műszakpótlék. *Az utazószemélyzet ezt a nemkívánatos megkülönböztetést sosem tartotta elfogadhatónak, de tudomásul vette. Ennek alapján az utazószemélyzet nem vádolható azzal, hogy eddig nem volt szolidáris, most viszont jogosan várják el, hogy mások legyenek velük szolidárisak.*

A rétegbizottság azért jutott erre az álláspontra, mert hosszú évek óta folyamatosan tapasztalja azt, hogy különböző címeken jelentős, sok millió forintos nagyságrendű összegek kerülnek kifizetésre, jelentéktelen ösztönzőerővel. A következetes gazdálkodás eredményeként kifizetett több millió forintos jutalmak helyett biztosítsa a MÁV a több műszakban és önként vállalt túlmunka egységes, diszkriminációs és tisztességes díjazását."

Ez az állásfoglalás tartalmazza azt is, hogy fel kell elevéníteni a meglévő és nem teljesített gondjainkat az újonnan kinevezett miniszternek. Ekkor kezdődtek a Kollektív Szerződés módosítási tárgyalásai is, és tudomásunkra jutott, hogy döntöttek rólunk, de nélkülünk.

Bevezetik a 30 forint/óra önként vállalt többletmunka-díjazást és a sávos 30 százalékos műszakpótlékot, amely kevesebb a december 31. előtti engedélyezettnél. *Itt a kérdés önmagából adódik, vajon jogosult-e a MÁV és VSZ ilyen döntés meghozatalára az érintettek előzetes véleményének meghallgatása nélkül?*

1989. február 14-én érdekegyeztető tárgyalásra került sor a vasutas-szakszervezet központjában, ahol többek között megjelent *Ambrus András* vezérigazgató-helyettes is. Megegyezés itt sem születhetett, hiszen egy sor kérdésben a jelenlévők illetéktelenek. A megoldás végső soron a KSZ hatáskörébe tartozik, amelyben a döntés a közeljövőben várható.

A levelünkben megfogalmazott kéréseink megoldásával együtt igényeljük továbbra is az egyállású 40 százalékos műszakpótlék későbbiekben történő bevezetését mint kompromisszumos megoldást 1989 májusától — megértve a MÁV gondjait —, elfogadjuk az egyállású 30 százalék műszakpótlékot is oly módon, hogy ennek lehetősége és feltételrendszere a vasútigazgatóságok függelékében legyen szabályozva.

1988. december 31-ig biztosított többletjuttatások, mint már korábban említettük, csak a budapesti igazgatóság utazó és kocsiszolgálati dolgozóit érintette. A leveleinket helyteleníto és elítélő szolgálati helyek (például Budapest Keleti vontatás) a levél eredményeként született többletjuttatásokat elfogadták, majd annak megszűnése után *Fekete Sándor* a Keleti vontatási főnökség mozdonyvezetője, a mozdonyvezetői rétegbizottság vezetője az érdekegyeztető tárgyaláson a jelenlévők előtt mégis jellemtelennek minősítette a megfogalmazott kéréseket.

Ha a Keletiben irreálisnak tartották a ferencvárosi igényeket, úgy lett volna tisztességes, ha ezeket a többletpénzeket nem veszik fel.

Németh László és Fekete Sándor egy letűnőben lévő szemlélet megtestesítői, akiknek a szerepe a mozgalmi munkában megkérdőjelezhető. Két ilyen apparátcsik nem szükségeltetik a kibontakozásban lévő szakszervezeti mozgalomban, bízunk abban, hogy *Fekete Sándort* választói mielőbb visszahívják, *Németh Lászlót* pedig a főtitkár haladéktalanul felmenti apparátusi tagsága alól, amit az is indokol, hogy a Magyar Vasutas 1989. március 30-i számában megjelent *Napirenden a MÁV idei terve* című cikkben *Németh László* kifejtette, hogy a tervből hiányzó többlettermeléshez szükséges 1 milliárd forint többletnyereség realitása erősen megkérdőjelezhető, ezért túl kockázatos lenne a béremelés közel felét az érdekeltségi rendszerre bízni.

Javasolta, hogy a központi vezetőség olyan tervet támogasson, amely — egy, a fél évtől indított, újabb négyszázalékos béremeléssel — összeségében évi átlagban hat százalékos bérnövekedést garantál.

Hála isten, a KV figyelmen kívül hagyta *Németh László* javaslatát és szavazásnál a testület — *Koszorus Ferenc* vita-összefoglalója alapján — az eredeti tervjavaslat mellett voksolt, azzal a megszorítással, hogy annak bér- s munkaerőgazdálkodási fejezeteit nem tekinti lezártnak. A főtitkár azzal érvelt, hogy a terv annyiban fogadható el, amennyiben az megcélozza a 10 százalékos bérszínvonal-növekedést, az pedig már a vállalat vezetőinek joga és felelőssége, hogy ezt milyen eszközökkel éri el.

Összefoglalva, az a véleményünk, hogy ilyen szakszervezeti tisztségviselők nélkül jobban megy az érdekképviselet ellátása. A következetes gazdálkodás eredményeként kifizetésre kerülő több millió forintos jutalmak helyett biztosítsa a MÁV a több műszakban és az önként vállalt túlmunka egységes, diszkriminációmentes, tisztességes díjazását. Tegyük hozzá: teljesítményarányos alapbérek mellett.

Goldgruber Pál
szb-titkár
Szerecz György
a ferencvárosi vont.
főnökség mozdonyvezetője,
rétegbizottság–vezető

(A válaszcikket lapunk következő számában közöljük.)

/szerk./

A Hídépítési Főnökségen katasztrofális a bérhelyzet

A műszaki értelmiség leértékelődött

Egy havi fizetésből körülbelül negyven kiló Trappista sajtot vehet a Hídépítési Főnökség átlag dolgozója. Persze csak akkor, ha nem tagja a szakszervezetnek, vagy valamelyik pártnak, nem fizet gyerektartást, nincs OTP vagy más tartozása. Ha nem fizet lakbért, gázt, villanyt, ha meztelenül jár, mert különben még 20 deka sajtra sem igen futja. Hogy negyven kiló sajt értékarányban van-e egyhavi kemény munkával, annak eldöntése ma már egyre kevésbé a közgazdászok feladata.

Nem érdemes differenciálni

A Hídépítési Főnökségen hatszáz ember dolgozik, átlagbérük évi szinten hétezer forinttal maradt el a múlt évben a többi építési főnökség átlagbérétől úgy, hogy a fizikai dolgozók bére az átlagnál négyezerrel volt magasabb. Ez azt is jelzi, hogy a műszaki és az admisztratív állományban még nagyobb az elmaradás.

Kiss Károly, a főnökség nyugdíjba készülő igazgatója még tavaly csináltatott egy elemzést, ami egyebek között katasztrofális bérhelyzet okait is igyekezett felderíteni.

— *A kezünk egészen meg van kötve a bérfejlesztésnél* — mondja az igazgató. — *A bérszínvonalat, vagy bértömeggazdálkodást, mikor hogy nevezik, nem mi határozzuk meg, úgyszintén a fejlesztések százalékos arányát sem. Most januárban elméletileg differenciálhattuk volna a három százalékos bérfejlesztést, de minek. Egységesen kétszázötven-kétszázötven forintot kapott mindenki.*

Egy-két százforintos differencia miatt valóban nem érdemes viszályt szítani a dolgozók között. De *Kiss Károly* folytatja az okok vizsgálatát.

— Az alacsony bérszínvonal egyik alapvető oka, hogy az elmúlt két-három évben majdnem a teljes középvezetői és műszaki gárda kicserélődött, mégpedig harminc év körüli fiatalokra. Az idősebbek, akik nekik a helyet átadták, már éveik száma miatt is magasabb bérrel mentek nyugdíjba. Az újakat pedig csak meghatározott összeggel vehettük fel. Az úgynevezett bérszínvonal tekintetében voltunk már jobb, de rosszabb helyzetben is.

Ez tehát nagyjából a középmezőny. De akkor vajon hány kiló krumplit vehet a havi fizetéséből az, aki olyan főnökségen dolgozik, amelyik még lejjebb helyezkedik el a futottak még kategóriájában?

A Hídépítési Főnökségen némi bérmegtakarításból igyekeznek az egyre jobban nyíló bérolló okozta konfliktusokon enyhíteni. Általában mozgóbér formájában. Mert a százalékarányos bérfejlesztések amúgy eléggé széthúzzák a mezőnyt.

— Az, hogy mennyi pénzünk van, természetesen attól is függ, milyen munkánk van. Kiemelt feladatoknál, mint például a MÁV Kórház rekonstrukciójánál való részvétel, anyagilag is kedvezőbb volt számunkra.

Ösztönözni a dolgozókat

Az országos probléma, nevezetesen a műszaki értelmiség alulértékelése, itt, az építési főnökségen is erősen érezteti hatását. Tíz év szívós, kemény munkájával a felsőbb utasítások parancsa szerint sikerült elérni, hogy egy szakmunkás bére azonos szintre emelkedjen, vagy meg is haladja egy fiatal mérnök bérét. De mondhatnánk úgy is, hogy sikerült a műszaki értelmiség anyagi színvonalát lesüllyeszteni, vagy a rohanó infláció mellett állva hagyni. Nézőpont kérdése. *Mindenesetre az utóbbi évtizedben nagyobb százalékban emelkedett a fizikai dolgozók jövedelme, mint a műszaki, adminisztratív állományé.*

Az itt dolgozók bérén is csak központi intézkedéssel lehet javítani, vagy — bár ez is központi döntéstől függ — hagyni kell élni a főnökséget. Pontosabban érdekeltté kell tenni őket az idegen munkából származó eredményességben. Úgy tűnik ez utóbbi megvalósul az idén. Ilyen érdekeltségi rendszernél lehetne szó nagyobb bér — és műszaki fejlesztésről.

Pataki Imre, a főnökség szbtitkára bízik *Koszorús Ferenc* főtitkár ígéretében a tízszázalékos reálbéremelés kivívásával kapcsolatban. Amikor a külső munkára terelődik a szó, megjegyzi, hogy az ebből származó jövedelmet nem lenne tanácsos a bérbe beépíteni, mert ki tudja a következő évben lesz-e, és ha igen milyen mennyiségben ilyen munka. Inkább jutalom, célprémium formájában kell ösztönözni a dolgozókat.

Nincs semmi rendkívüli...

Tudják, hogy kiemelt bérfejlesztésre nem számíthatnak, hiszen mindenütt szorít a cipő.

Elmondja az szb-titkár azt is, hogy itt a főnökségen egy szakmunkás átlagórabére negyven forint. Egy dolgozónak sincs huszonöt alatt, vagy négyezer forintnál kisebb havi bére. A létminimumnál kevesebbet tavaly óta már senki nem keres itt a főnökségen. Szomorú, hogy a vasútnál ezzel még dicsekedni is lehet. Meg azzal is, hogy egy kvalifikált pénzügyi szakember bruttó jövedelme hétezerháromszáz forint. Végül is nem egészen rendkívüli dolgok ezek ma Magyarországon. Sajnos.

Az igazgató és az szb-titkár buzgón bólogat.

— Igy igaz. Nincs nálunk semmi különös, sajnos ...

Pataki Kálmán

A VABE-nél

Üzembe helyezték a számítógépparkot

Elmúlt évi eredményes munkájáért Élenjáró címmel tüntették ki a Vasutas Biztosító Egyesületet. A kitüntetést április 28-án *Koncz József*, a vezérigazgatóság szb-titkára és *dr. Halász György*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át.

Ugyancsak ezen a napon ünnepélyes külsőségek között helyezték üzembe — a vasutas biztosító egyesületek közül elsőként — a számítógépparkot.

Molnár László ügyvezető elnök elmondotta többek között, hogy a gépek üzembe helyezését több mint egyévi előkészítő munka előzte meg. Az ötmillió forintért vásárolt komputerek az egyesület közel százhetvenezres tagságának adatait tárolják, s ezáltal gyorsul az ügyfelek kiszolgálása, pontosabb, megbízhatóbb lesz a nyilvántartás, a tagdíjfizetések és egyéb adatok rögzítése.

Később, amikor számítógépekkel végzik majd az üdültetés nyilvántartását és a könyvelést is, újabb egységekkel bővítik a rendszert. E technikai eszközök megteremtették a lehetőségét annak is, hogy július 1-jétől bevezessék a 40 órás munkahetet.

Egy mozdonyvezető múzeuma

Fekete könyv az áldozatokról

Székesfehérváron, a Jedlik Ányos utca egyik családi házában van egy magánmúzeum. Létrehozója *Szabó Lajos,* aki 31 év tengelyen töltött idő után ment nyugdíjba, 73 évét meghazudtoló frissességgel vezet fel a meredek lépcsőn a padlástérben kialakított múzeumába.

A kiállítás — három kis helyiség — egy tevékeny vasutasélet emlékeit, relikviáit tartalmazza. Láthatók itt kézi jelzőlámpák, régi petróleumos zárlámpák, sapkák, utazótáskák, sőt egy 1942. december 5-től érvényes erdélyi menetrendkönyv is. És természetesen rengeteg fotó. A nagyméretű, jól sikerült nagyítások között fotótörténeti szempontból is érdekes az az ötvenéves kép, amit *Szabó Lajos* annak idején még Kodak-lemezre készített.

— *Apámat követve jöttem a vasúthoz 1937-ben* — emlékezik vissza a kezdetekre Lajos bácsi. — *Akkoriban olyan világ volt, hogy le kellett tagadnom a középiskolai végzettségemet, csak így lehettem szeneslegény.*

A tárlóhoz lépve mutatja a régi önmagát a képeken, majd elmondja, hogy még lakatos is volt mielőtt mozdonyvezető tanonc lett volna. Mozdonyvezető korában aztán vezette a 300-as sorozatú gőzösök különböző típusait, amelyek fotói természetesen itt sorakoznak a falon.

— Szeretek utazni — mondja lelkesen. — Amikor a második világháború alatt a bécsi döntést követően Erdély visszakerült, s több fiatal vasutassal együtt odavezényeltek két évre, eleinte nem tetszett, de aztán megszerettem az ottani embereket, a hegyeket. Szóval megérte. Ahogy Széchenyi írja valahol: *„Utazz, menj, láss nagyvilágot, ezzel magadnak és a nemzetnek is hasznára vagy!"*

A világháború *Szabó Lajos* életében is kitörölhetetlen nyomot hagyott. Eltűntek barátai, mozdonyvezető kollégái. Egy könyvecskét vesz ki az üveg alól:

— Látja, a mozdonyvezetők zsebnaptárjába jegyeztem fel az útjaim során tapasztaltakat. Például 44. június 13-án épp Ferencvárosban voltam, amikor bombázták a rendezőt. *De ide jegyeztem fel az elesett mozdonyvezetők nevét is. Mert sokan haltak meg szolgálatban is, nem kellett ahhoz a frontra menni!*

A falon tabló, ovális keretben fiatal férfiak portréi, alattuk egy-egy név s két évszám. A születés és a halálozás dátuma. A tabló felirata: *Emlékezzünk az áldozatokra.* S ez a címe egy fekete kötéses könyvnek is, amit házigazdám állított össze, s köttetett be. Ebben a tablón látott portrék mellett röviden tizenöt fehérvári mozdonyvezető halálának körülményei. Tízen vasutas egyenruhában, munka közben lelték halálukat. Az ok legtöbbször tüzérségi tűz, vagy légitámadás volt.

— *Talán tíz éve, egy tévésorozat láttán merült fel bennem a gondolat, hogy emléket kéne állítani elhunyt kollégáimnak.* Nehéz volt kinyomozni, mi lett velük, de özvegyeik, árváik mindig segítettek. Így hát lassan a kis múzeum létrehozásával együtt, összeállt ez a könyv is.

Szabó Lajos nem magának, hanem az utókor számára hozta létre gyűjteményét, s ez motiválta akkor is, amikor emlékeit rendszerezve megírta életét. *Egy mozdonyvezető visszaemlékezései* címmel. Az is lehetséges, hogy egyszer a könyvesboltokban is látni fogjuk ezt a memoárkötetet, ám tennivalókban, tervekben addig sincs hiány.

— *Már évek óta szeretnék emléktáblát állítani a második világháborúban hősi halált halt fehérvári vasutasoknak* — meséli, s közben iratokat vesz elő egy vaskos dossziéból. A városi tanács még 85-ben hozzájárult, sőt a helyét is kijelölték. A vasútigazgatóság azonban elutasított azzal, hogy Hatvanban már van egy emlékmű. De mi fehérváriak vagyunk! Végül felvettem a kapcsolatot *dr. Heller Györggyel,* a MÁV História Munkabizottságának vezetőjével, aki akkoriban biztatott is. A két éve kelt legutolsó levelében azonban egy kis türelmet kér, mert sajnos nemcsak Isten, de a MÁV malmai is lassan őrölnek.

(Demeter)

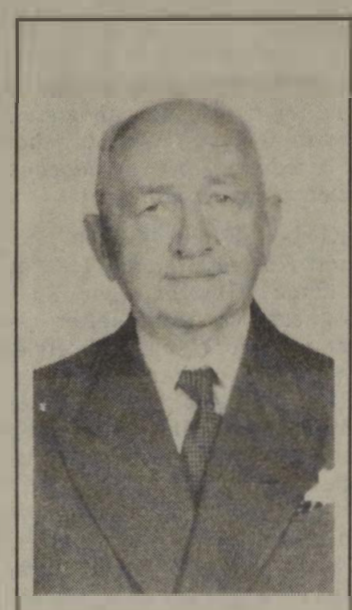
Bereznai Oszkár halálára

Alkotói sikerekben gazdag, elismert életművel teljes kilenc évtizedet hagyott maga után a Kossuth-díjas *Bereznai Oszkár,* aki március 28-án halt meg. Különös tehetsége, a műszaki problémákra fogékony, a megoldást szorgalmas odaadással kutató és produkáló egyénisége tiszteletet váltott ki mindazokból. akik ismerték, segítették újítás számba menő elgondolásai kivitelezésében, s azokból is, akik számon tartják, hogy a műszaki fejlesztés menetében felmerült feladatok precíz megoldásával jelentős népgazdasági hasznot hozott a Magyar Államvasutaknak, az országnak.

Mozgékony lénye szívesen idomult az éppen szükséges technikai kívánalomhoz. Ezt tükrözi majdnem száz újítása, melyek mindegyike az adott idő színvonalán korrekt, jól hasznosítható volt. A technika újabb iskoláiban felnövekedett nemzedékek tudják. hogy az idő hamar túllépett a mérnöki munkának azon a szintjén, amelyek meghatározták az ő munkásságát. mégis elismerést vált ki ma is az, amilyen tökéletesen kezelte a mérnöki tudás teljes fegyvertárát.

Életútja a hazai mérnöki képzésnek olyan korai alapján indult, mint az akkor József Műegyetemnek nevezett budapesti Műszaki Egyetem, 1916-ban. *Kiugró tehetsége korán megmutatkozott, hiszen még ifjú mérnök volt, amikor nemzetközi pályadíjat nyert.*

1922 óta a vasúthoz kötötte életét. Az Istvántelki Főműhely öntödéjében, majd kocsiosztályán végzett kiváló munkája eredményeként 1931 óta a MÁV Igazgatóság Járműszerkesztési osztályának kocsicsoportjába kapott kinevezést. Már ezekben az években hatvan találmányát ismerte el és hasznosította a vasút.



Szakmai berkekben s azon túl is legkedveltebb önálló műszaki tervezői produkciója, a Bereznai-féle MÁV mérőkocsi őrizte, őrzi a nevét.

Ez a gőz- és villanymozdonyok vontatási jellemzőinek vizsgálatát végző konstrukciója a vonóerő, az effektív munka és a teljesítmény, az indulási gyorsulás, a fékezési lassulás vizsgálatával és elemzésével nagyban hozzájárult az ésszerű üzemanyag-felhasználáshoz, az optimális üzemmód kialakításához. 1945 és 1946 között az Istvántelki Főműhely III. b osztálya és a dunakeszi főműhely gyártotta az úgynevezett 151. számú MÁV-mérőkocsi alvázát és alkatrészeit, a kipróbálása, hasznosítása során hamarosan igazolódott fontossága, s ez időtől kezdték Bereznai-féle MÁV-mérőkocsiként emlegetni.

1951-ben távintegrátort tervezett a mozdonyok indikált munkájának méréséhez, ebben munkatársai a Landler Járműjavító VI. g osztályának dolgozói voltak.

Bereznai Oszkár mindig nagy szeretettel beszélt munkahelyéről és még késői éveiben is név szerint emlegette azokat, akik életre keltették találmányait.

Nem csupán hitt benne, hanem munkájával igazolta is, hogy a nehézségek arra valók, hogy megoldja őket az ember. Materialista volt, világos fogalmai és mindig a jobbat kutató, tevékeny egyénisége sikeres életpályát rajzoltak ki, melynek fénypontján Kossuth-díjjal ismerte el munkásságát a kormány.

Egyéniségében harmonikusan kapcsolódott egymással a produkció és az élet öröme, valami olyan emberi teljesség, amely mindnyájunknak a legszebb vágya.

Hűségesen szolgálta a vasutat és büszke volt rá, hogy szolgálatában tölthette élete sok örömöt szerző produktív éveit, s még nyugdíjas korában, leánya otthonában élve is volt bátorító kisugárzása mindvégig szellemi frisseségben telt éveinek, hónapjainak, heteinek.

Kegyelettel őrizzük emlékét.

A legendás aranyvonat

Leválasztott, egyszoba komfortos lakás egy budai bérház magasföldszintjén. Pár darab szép, múltat idéző bútor. Ez minden, amit *dr. Töreky Iván,* a magyar királyi Nemzeti Bank volt tisztviselője, később csapos, majd segédmunkás, nyolcvanhárom évesen a magáénak mondhat. Pedig négy és fél évtizeddel ezelőtt tizennégy tonna aranynyal — hatvan kilogrammos színarany rudakkal és hét utazóbőröndbe csomagolt nemes valutával — vonatozott Budapestről Veszprémbe, majd onnan Fertőbozra, s utána a végállomásra: az ausztriai Spital am Pyhrnbe. Személyében a legendás „aranyvonat" egyik, s feltehetően egyetlen még életben lévő kísérőjével ismerkedhetünk meg.

*

1938. szeptember 23-án Benes. Csehszlovákia elnöke elrendelte a mozgósítást. Szeptember 23-án a berlini Sport Palastban Hitler éles támadást intézett „Benes úr" ellen, kijelentve, hogy Benesnek október 1-jéig ki kell ürítenie a Szudétaföldet. Szeptember 29-én Chamberlain, Daladier, Hitler és Mussolini Münchenben találkoztak . . .

A m. kir. kormány *Imrédy Béla* miniszterelnök vezetésével a kialakult helyzetről tanácskozott. A ravasz, ám megfontolt és nagyon előrelátó Kánya Kálmán külügyminiszter mérsékletre intette a kegyelmes urakat. De abban egyetértett, hogy csehszlovák, román légitámadásoktól lehet tartani. *Elhatározták, hogy a Nemzeti Bank aranykészletét biztos helyre menekítik.*

Töreky Iván, aki 1931-től állt a bank szolgálatában így emlékszik vissza az arany kalandos útjára:

— Ezerkilencszázharmincnyolc szeptember végén engem, s pár tisztviselőtársamat arról értesítettek, hogy vasárnap este nyolc órakor meg kell jelennünk a bankban, de az okot nem közölték velünk. *Pontosak voltunk, s a bank udvarán már ott állt négy leponyvázott teherautó, s több banki altiszt. Dr. vitéz Tornay Edgár, az elnöki osztály vezetője közölte velünk, hogy az aranykészletet biztonsági okokból Veszprémbe szállítjuk.*

— Urak — mondta — teljes titoktartást kérek tőletek!

— A rakodással hamar végeztünk, azután két rendőr kíséretével elindult a konvoj Veszprém felé, ahova hajnalban érkeztünk meg. A bank már korábban kiépíttetett a várdomb alá egy bombabiztos hatalmas bunkert, amelynek saját vízvezetéke és áramfejlesztője volt, s oda rakodtunk be. Az arany itt aludta álmát egészen 1944 év végéig . . .

1944. december 20-ra a szovjet hadsereg befejezte a budapesti német és magyar katonai csoportosítás bekerítésének előkészületeit. A 2. Ukrán Front állományába 39 szovjet, 14 román lövészhadosztály, két lovas, két gépesített és két harckicsozó hadosztály tartozott. Vele szemben 26 német és magyar hadosztály — köztük négy páncélos, három gépesített és két lovas hadosztály — védett . . .

— Abban az időben a Nemzeti Bank vezetősége három részre osztotta a bank alkalmazottait. Egy részét ledelegálta Veszprémbe, más része felkerült a Várba, mert ott, szemben a mai Hadtörténeti Múzeummal volt a banknak egy épülete, s ugyancsak egy gondosan kiépített bunkerrendszere. A harmadik résznek kiosztottak háromhavi fizetést és szabadságolták őket. *Én Veszprémbe kerültem, de hosszú maradásunk ott sem volt, mert a fővárost hamar körülkerítették az oroszok. Hosszú vonatszerelvényre rakodtunk fel, egy-egy banktisztviselői vagy altiszti család egy teljes vagont kapott.* 1944. december 8-án — a Balaton felől már állandó ágyúzajt hallottunk — indult el a szerelvény.

— Én s több kollégám visszamaradtunk egyéb értékek, részben kötvények és értékpapírok elszállítása miatt. A mi szerelvényünk december 16-án gördült ki a pályaudvarról. Fertőboz állomáson csatlakoztunk az „aranyvonathoz", amelynek őrzését egy szakasz csendőr látta el. 1945 január elején kaptunk egy német befehlt (parancsot), hogy tovább kell mennünk Melk város végcélhoz. Vezetőségünk, tekintettel arra, hogy a kijelölt cél közel fekszik Bécshez, nem fogadta el. *Hosszas huzavona után kicsikartuk a német parancsnokságtól, hogy Tirol felé menjünk. Dr. v. Tornay Edgár és egy másik tisztviselő autóval felderítő útra indultak, s találtak egy alkalmasnak látszó helyet,* a tiroli hegyek között, Spital am Pyhrn nevű falucskát. Ide érkezett meg a két szerelvény január 26-án. Bennünket és az értékeket egy nagy középkori kolostorban szállásoltak el . . .

A szovjet csapatok Bécs elfoglalása után az Enns folyó felé törtek előre, s április közepére kijutottak a folyó völgyébe. Ugyanakkor kezdődött Devers amerikai tábornok hadseregcsoportjában Patch tbk. 7. hadseregének utolsó nagy hadmozdulata. A jobb szárnyon a XV. hadtest lefelé nyomult a Duna mentén, majd délnek fordult, hogy csapást mérjen Münchenre, amit április 30-án el is foglalt. *Május 4-én ugyanennek a hadtestnek a 3. hadosztálya elfoglalta Berchtesgadent, a „sasfészket", majd Salzburgot. A német védelem, ezen a frontszakaszon összeomlott . . .*

— Döntenünk kellett, hogy mitévők legyünk, mert az oroszok közelebb voltak hozzánk, mint az amerikaiak. *Dr. v. Tornay Edgár* és gróf *Bethlen Géza* a frontvonalon átjutva értesítették az amerikaiakat, hogy micsoda érték van Spital am Pyhrnben. Kérték a parancsnokságot, hogy indítsa el katonáit, hogy megmenthessék a magyar nemzet vagyonát. Itt jegyzem meg, mint később megtudtam, a visszamaradó tisztviselők fizetésére egy banki felügyelőnél hét kiló aranyat hagyott vissza a bank vezetősége Budapesten, hogy legyen miből fizetni az alkalmazottakat. *A főváros elfoglalása után az oroszok „elzabrálták" az aranyat.*

— Az amerikai hadvezetés azonnal elindított egy erős páncélos csoportot, amely két nap múlva megérkezett a faluba. Majd erős fedezet mellett egy teherautó konvoj is megérkezett. Felpakoltuk az összes értékeket a könyvelési adatokkal együtt. *Kotelli Ernő,* a bank könyvszakértőjével a konvoj elindult Frankfurt am Main felé, ahol az amerikai kincstár, a mi könyvelésünk szerint nyugta ellenében átvette az értékeket. Azt is el kell mondanom, hogy a bank valutakészletét Sopronból öt tisztviselő, hét bőröndbe csomagolva, tőlünk függetlenül, nagyon viszontagságos út után hozták el ide Spitalba. Fel sem merült bennük a gondolat — hogy mai módon fejezzem ki magam —, hogy „lelépnek", kihasználva a zavaros helyzetet. Miután Frankfurtban megtörtént az átadás, az amerikai parancsnokság minden banki tisztviselőt ellátott egy igazolvánnyal, amely feljogosított Németország és Ausztria amerikaiak által megszállt részein a szabad mozgásra . . .

*

1946 szeptemberében került vissza a magyar nép tulajdona, az arany- és valutakészlet Budapestre. *Dr. Töreky Iván* és több tisztviselő gondoskodott a bank egyéb értékeinek a hazaszállításáról. *Lelkiismeretes munkájuk elismeréseképpen hazatértük után a bank új urai minden jogkövetkezmény nélkül „b listázták" őket. Mint ilyen csak fizikai munkát vállalhatott.*

— A *Széll Kálmán* téren (ma Moszkva tér) csaposként kezdtem el dolgozni egy maszek vendéglőben, amit 1951-ben államosítottak. Munkámmal az új vezetők is elégedettek voltak, írásbeli dicséretet is kaptam. Ezután jött két csizmás fiatalember és felmondtak, mint „osztályidegennek". Akkor kerültem a Szabolcs utcai Felvonógyárba segédmunkásnak, de itt sem tölthettem el sok időt, mert még ugyanabban az esztendőben családommal együtt Kőtelekre deportáltak . . .

A kitelepítettek embertelen sorsáról ma már filmek, könyvek szólnak, így arról újra írni itt már nem lenne érdemes, de azt újra és újra le kell írni, hogy elévülhetetlen bűne ez az akkori vezetőknek és a végrehajtóknak is.

A megpróbáltatások 1953-ban értek véget. Utána hányódás ide-oda, mert lakásukat elvették, Budapestre nem költözhettek vissza. Végre Budakeszin akadt egy pince, amelybe beköltözhetett a *Töreky* család. 1959-ben sikerült egy leválasztási lehetőséget találni, s beköltözni a mai lakásba.

Dr. Töreky Iván közgazdasági doktor, nagy banki gyakorlattal, nyelvtudással segédmunkásként ment nyugdíjba, melynek mai összege: 5058 forint. Felesége a deportálás alatt szerzett, s nem kezelt betegségébe belehalt. *Bokor László* és stábja a közelmúltban készített vele egy interjút a Századunk részére.

*

És hogyan alakult a másik főszereplő, *dr. Tornay Edgár* sorsa? . . . Ő nem jött haza, „bedőlt" a gyéren szivárgó itthoni helyzetről szóló híreknek, s kivándorolt Kanadába. Persze ott sem volt fenékig tejfel az élet a bevándorló számára. Mindent újra kellett kezdenie. Azt viszont lehetett. Bankügyviteli tudásának köszönhetően hamar lábraállt, *s hatvanöt éves korában, mint pénzügyi igazgató ment nyugdíjba.* 1981-ben, 82 esztendős korában járt itthon először lányánál és vejénél. Akkor találkozott *Töreky Ivánnal* is. Rá egy évre elhunyt.

Befejezésül egy kérdés: vajon mi lett a sorsa a visszakapott tizennégy tonna aranyrúdnak és a hét bőröndnyi valutának? Feltehetően a nemzet vagyonára új tulajdonosai nem vigyáztak annyira, mint a régiek.

Karácsonyi István

MOZIKALAUZ

Manapság filmgyártásunkban mintha túlsúlyba került volna a politika! A rendezők, a forgatókönyvírók államférfiúi gondokat vettek magukra, történészként a félmúltat vizsgálják, s ha elmúlt korszakokat, távoli századokat választanak témául, akkor is többnyire a párhuzamot, az aktualitást keresik benne.

Érthető ez a szenvedély, hiszen a tabuk eltűntével mámorító a parttalanság, úgy fest, mintha a szórakoztatásról, a kikapcsolódásról elfeledkeztünk volna. Sok a beszélő dokumentum, kevés az önfeledt nevetés. Történelmi időket élünk, de voltak sokkal komorabb korszakok is.

A Mokép ajánlatában tallózunk. Egy különös légkörű amerikai alkotással kezdjük. A címe: *Eastwicki boszorkányok.* Bár *Könyves Kálmán* már megmondta: boszorkányok pedig nincsenek, higgyünk ezúttal a forgatókönyvírónak, aki az ellenkezőjét állítja. Valamint három ezzel gyanúsítható hölgynek, akit *Susan Saradon, Michele Pfeffer* és a beatvilágban igen jól ismert *Cher* személyesít meg. Ők kerülnek szembe — ha nem is a valósággal —, de egy titokzatos idegennel (a kitűnő *Jack Nicholson* személyesíti meg), aki viszont nem más, mint a ördög maga! (Persze az sincs, de a három szemrevaló hölgy és a férfiú párbaja, ha belehelyezkedünk világukba, igen szórakoztató. *George Miller* rendező komolyan veszi a témát és a helyzetet.

Ugyancsak a Gonosz jelenik meg, de szembe vele nem egy még gonoszabb lép fel, hanem maga a jó, *A fehér sárkány,* lengyel mesejátékban, amely nagyon is reális környezetből lendül át a minden megtörténhetik örökkön élő birodalmába: a mesék tündérországába. Rendezői kettőse: *Jerzy Dumaraczky* és *Janus Morgenstern* úgy készítették el munkáját, hogy ne csak a legifjabb korosztály gyönyörködhessen benne.

A jó és a rossz küzdelme voltaképpen a krimi is.

A nyomozó az előbbi, a bűnöző az utóbbi. S, ha ügyes mesterember bonyolítja a történetet, hát olyan mozi kerekedik, amely egyszersmind fejtörő is. Nekünk nézőknek kell együtt drukkolni, gondolkodni a detektívvel, ameddig végül is a rejtély szertefoszlik, a megoldás kikerekedik.

Michael Mann rendező ezúttal nem szokványos figurát mozgat. Hőse már otthagyná a rendőrséget, nyugalomra vágyik, de éppen a megérdemelt nyugalmat, a közbiztonságot veszélyezteti egy őrült szadista gyilkos. Az *Embervadász* így hát kénytelen ismét felvenni az elébe dobott kesztyűt. A Törvényszéki héják államügyészhelyettesének — a népszerű *Robert Redford* játssza — pedig olyan gordiuszi csomót kell megoldania, amelybe őt magát is belekeverik. Ráadásul a vádlott roppant csinos, nem is beszélve „ellenfeléről", az ügyvédnőről. *Redford* partnerei ezúttal *Daryl Hannah,* és az állítólag magyar származású *Debra Winger.*

Akad francia krimi is: az *Angyalbor.* Története arról szól, hogyan áll talpra egy csődbe jutott detektívfelügyelő, akinek nemcsak a hivatásával, hanem a magánéletével is baj van. A rendező az alig ismert *Eduard Niermans.*

Újra nyomoz — pardon verekedik — *Piedone is.*

Aki szereti őt, vagyis megszemélyesítőjét, *Bud Spencert* — eredeti nevén *Carlo Pederzoli* válogatott olasz úszót és vízilabdázót — és nem látta még egy korábbi históriáját a *Piedone Hongkongban* című akciófilmet, az pótolhatja e hónapban „mulasztását". Hősünk természetesen kábítószerben utazik, pontosabban nyomoz. A felújítást — a csecsemőnek minden vicc új elv alapján — a tizenévesek üdvözlik majd leginkább kitörő örömmel.

Két problémafilm is akad a választékban. A csehszlovák *Miért? Karel Smycek* rendező munkája nálunk is ismerős helyzetből indul ki. Egy labdarúgó-mérkőzés után a begőzölt szurkolók hazafelé utaznak és ahogyan az ilyenkor Csehszlovákiában szokás (csak ott?) törnek és zúznak. Kik ők? Miért teszik? — erre derül fény.

Erkölcsi alapállásokat: a múltat és a jelent szembesíti *A bűn szépsége* című jugoszláv film.

Egy falusi fiatal asszonykáról szól, aki levetkőzve a tradíciókat, a tengerparton vállalt munkája során belepottyan a szabadosabb világba, majd választani kényszerül. Vajon, hogyan dönt?

Az érdekes, elgondolkoztató történet (mondhatni látlelet) során régi ismerőssel is találkozunk a valóban magyar születésű *Eva Rassal!*

Egy mai koreai Mária főhadnagyról szól a *Bambuszvirág* érzelmes és megható története, amely a koreai háború idejébe visz vissza.

Ábel Péter

Versmondók versenye

A Vasutasok Szakszervezete és a Vezérigazgatóság a siófoki állomás *Kék Balaton* szocialista brigádja által kezdeményezett vasutas szavalóversenyt második alkalommal hirdette meg. Az elődöntők után 35 vasutas jutott a siófoki Dél-Balaton kulturális központban megtartott döntőbe.

A zsűri tagjai — *Fodor András,* háromszoros József Attila-díjas költő, *Szoboszlay Sándor,* Jászai-díjas veszprémi színész, *Karinthy Márton* színházigazgató, valamint a MÁV és a vasutas-szakszervezet képviselői nem voltak könnyű helyzetben. A rangos közművelődési eseményen a versenyzők kötelező és szabadon választott versek előadásával gyakran ragadták tapsra a méltatlanul kevés, de lelkes közönséget. Az előselejtezés után 16 versenyző jutott a döntőbe.

A zsűri hamarosan nehéz helyzetbe került, mert az első, a második, a negyedik, az ötödik és a hatodik helyen is holtverseny alakult ki. Mindenki azt latolgatta, hogy vajon a versenyzők tudnak-e újítani? Tudtak, s nem is akármilyen szinten. *Horváth Béla* celldömölki műszerész például úgy adta elő *Széchy Margit* közelmúltban megjelent versét, hogy bizonyára a költő is gratulált volna érte. *Kenyeres Antal* barcsi vonatfékező, *Benjámin László* Örökké élni című versével egyértelművé tette, hogy ezen a versenyen ő volt az egyik igazán új plebejus tehetség.

Óriási sikere volt a szombathelyi *Pék Gellértné* előadásában *Örkény István* Nápolyi című művének.

A zsűri hosszas vita után a következő rangsort állította fel: negyedik *Horváth Béla,* ötödik *Kenyeres Antal* és hatodik *Pék Gellértné.* A harmadik helyet a debreceni *Csikós M. Etelka,* Jobbágy Károly Sírok című versének hatásos előadásával biztosította magának. Azonban a legizgalmasabb még hátravolt, hiszen az első helyért vívott csata a székesfehérvári *Peszka Mihály* és a mozdonyvezetőből személyzetirányítóvá avanzsált szegedi *Almási László* között még a legbizakodóbb reményeket is felülmúlta.

Peszka Mihály érdeme, hogy az ismeretlenségből a legalább oly kevéssé ismert *Maróthy Lajos* Dühöngés a boldogságról című versével jött, szavalt és győzött.

Mindez a második helyen végzett *Almási Lászlót* sem keserítheti el, mert a tragikus sorsú erdélyi költő, *Szilágyi Domokos,* Bartók Amerikában című versét hozzá hasonlóan sokan aligha tudnák előadni.

A MÁV Vezérigazgatóság és a központi művelődési bizottság díjait *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes nyújtotta át a helyezetteknek. A Vasutasok Szakszervezete értékes különdíját *Kenyeres Antal* barcsi vonatfékezőnek adta át *Pallos György* osztályvezető.

A most alakult Vasutas Ifjúsági Szervezet vezetője, *Juhász Lajos,* a legfiatalabb és legeredményesebb záhonyi tanulónak, *Kiss Anikónak* különdíjjal gratulált, s a legszebb magyar beszédért kiírt díjat *dr. Harmos Flóriánné,* a MÁV Kórház dolgozója kapta. Az említetteken kívül a budapesti, a pécsi és a szombathelyi igazgatóságok adtak eredményesen szereplő versenyzőiknek különdíjakat.

Orosz Károly

Durkó Gábor rajza

Bartis Ferenc

Ismét temetem magam

Ha meghalok,
ki szeretett, rögöt dob rám,
s akik ellenem voltak:
bosszusan fordulnak félre,
mert nem lesz, akit gyűlöljenek.

Vasutas színházbérlet

A József Attila Színházzal való együttműködés keretében az 1989/90-es évadban is kibocsátjuk az önálló vasutas színházbérletet.

A bérleti előadásokat az alábbi új bemutatókból válogatja ki a színház igazgatósága:

Nógrádi—Selmeci: Még ma (musical)

Pilinszky János: Gyermekek és katonák (színmű)

A. Schnitzler: Távoli ország (színmű)

B. Jazienski: A próbababák bálja (színmű)

S. Schwatz—D. Green: Godspell (musical)

Schwajda György: Csoda (komédia)

Az új bérleteket a szakszervezeti bizottságok útján az igazgatósági székhelyeken működő művészeti propaganda bizottságoknál lehet igényelni. A bérletek kiváltási határideje: június 20.

Tapolcai táncosok

A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ táncegyüttese a közelmúltban nagy sikerrel szerepelt a Helikon Fesztiválon. Aranyérmet és közönségdíjat nyert.

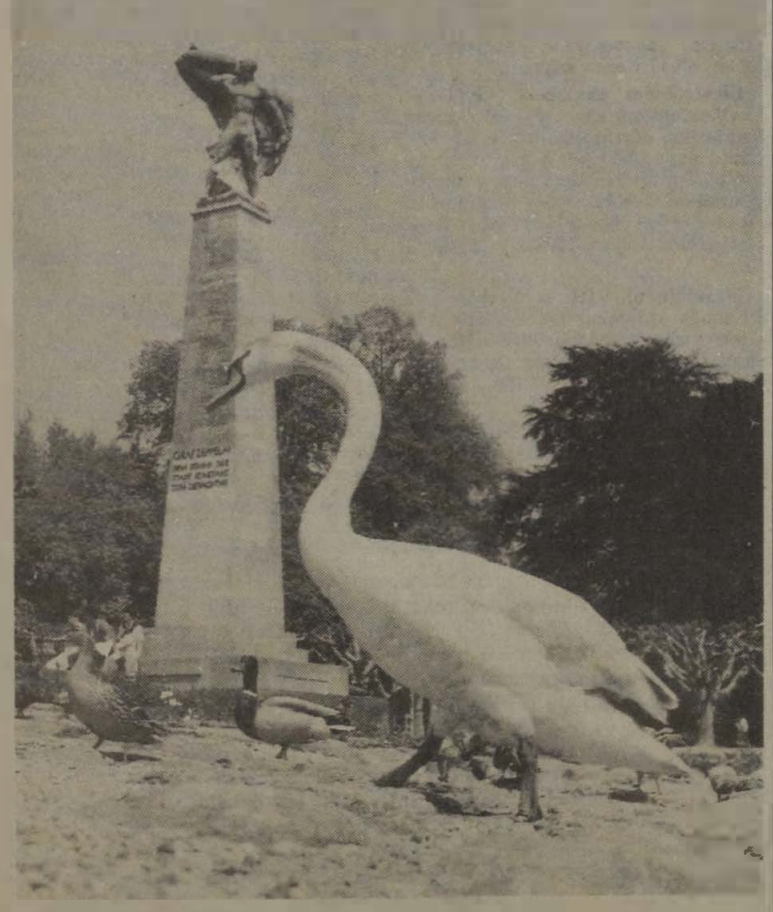
Az együttes hamarosan az NDK-ba utazik és gálaműsort ad az NDK államalapítási évforduló rendezvényein. Februárban vehették birtokba a művelődni vágyó vasutasok és a helyi lakosok a vasút és a tanács segítségével felújított művelődési házat, amelyben a táncegyüttes is jobb körülmények között próbálhat.

A tárogató művésze

Hihetetlen szorgalommal készült a MÁV Zeneiskola legidősebb „növendéke" *Nagy Géza* nyugdíjas mozdonyvezető, hogy a tízévi munka után sikeres vizsgát tegyen kedvelt hangszerével, a tárogatóval. Eddig is tudtunk fellépéseiről, hiszen szerepelt a Magyar Rádió műsorában is, és az is ismert, hogy „B" kategóriás minősítéssel került tanárához, *Benke Imréhez.* Hét év alatt hét vizsgát tett jeles eredménnyel. Olyan példamutatás ez ilyen idős korban, hogy akár a leg-ek könyvébe is bekerülhetne Géza bácsi neve. Fel is figyeltek rá a fiatalabbak.

Mostani vizsgájára magyarnóta-csokorral készült, és nemzetközi dalokkal. Egy vizsgára összesen 54 dallal. Így nem érheti meglepetés — ezt mondták tanárai is, akik felkészülését 99 százalékosnak tartották. Május második — a vizsga napja — örömteli ünnepe volt a nyugdíjas mozdonyvezetőnek. „A"-kategóriás zenész lett!

(Zelman)



Emlékmű hattyúval

(Zelman Ferenc felvétele)

Kaméleon polgártárs

Régi ismerősöm, aki véletlenül sem politológus, soha nem volt köze a mozgalomhoz, sőt, mint a tűztől tartja távol magát a mostanság burjánzó különböző pártalakulatoktól, tőle feletlebb szokatlan közéletiséggel beszélgetésünk során ekképpen sommázta a dolgaink általa vélt állását: *„Ez az ország ugyanaz, csak az emberek változtak. A politikai erjedés sokakban hívta elő a szürkébb időkben igencsak megfakult kaméleont. „Ugyanazt, másként." Így hangzik az új kaméleonok ars poeticája.*

E furcsa dialektika, amitől a jó öreg *Hegel* újra fejre állna, nem győzött meg igazán. Tartós elvektől időtlen idők óta mentes társam, afféle fontolva nem haladó, megszüntetve nem őrző lendületlen magyar, tehát korának gyermeke, azonban felkészült arra, hogy ideológiává kozmetikázott frázisai legfeljebb cinikus heherészést váltanak ki belőlem. Elvégre én is csak egy vagyok azok közül, akik a közöny busóálarca mögött tanultak meg mosolyogni. Ezért aztán, még mielőtt híg bölcselkedéséért valami elégtételt vehettem volna rajta, gyorsan elkezdte sorolni bizonyítékait kaméleon polgártárs létezéséről.

Nem kérdezte tőlem, hogy én hol és mivel töltöttem március idusát, szavaiból azonban az derült ki, hogy ő bizony, saját hagyományaihoz hűen, nem vonult fel egyik oldalon sem. Nem fogadta el az alternatívok invitálását, de nem választotta a hivatalosakat sem. Szemlélődött, elvegyült, amolyan se hús, se hal magyarként, ahogy ezt már hosszú évek óta tette.

Amit azonban az idén tapasztalt, vallotta hangjában némi restelkedéssel, az bizony nagyobb élmény volt számára, mint mondjuk a sokat emlegetett, két évvel előbbi „lánchídi csata" vagy a tavalyi, tízezres, demokráciát skandáló tömeg látványa. Merthogy akkor és ott tiszta volt a képlet. Mindenki tudta, hol a helye.

Az idei március 15-e ismerősöm szemével azonban maga volt a káosz.

Az iskolaigazgató úr, aki piros betűs nemzeti ünnep ide, hazafiúi érzések oda, növendékeit saját érdekükben most is távol tartotta a demonstrációktól, hatalmas kokárdát tűzött sötét öltönykabátja hajtókájára, s úgy járt-kelt ide-oda a *„nép okos gyülekezetében",* mint egy Pilvax-ifjú. Aztán a rend derék őrei, akik láthatólag megkönnyebbült lélekkel mondtak le a zord gumibotról, a bőrkabátjukon díszelgő piros-fehér-zöld kokárda kedvéért.

Na, és akkor mi van, végtére is ez a dolgok rendje, vágtam közbe e szájbarágós *„felismeréstől"* megcsömörülve. Hát persze, folytatta ő, a dolgok rendje... Hát éppen ez az. A dolgok rendje mostanság azt jelenti, hogy akik korábban betiltották, immáron azok kezdeményezik. Akik dobozba, asztalfiókba száműzték, azok az újdonság varázsával fedezik fel, és rajonganak érte. S a ma bősz másként gondolkodói kitüntetik azokat, akiket nem is olyan régen még éppen másképp gondolkodásukért bélyegeztek rebellisnek. A kiközösítetteket kiközösítőik rehabilitálják. Ez ám a történelmi elégtétel — csak az a kérdés, kiknek.

S mindeközben az új kor kaméleonjai nem értik, hogy azok miért nem kérnek a kitüntetésből és a feloldozásból. Hát hogy is van ez?

Minek a kákán is csomót keresni, intettem le a dilemmáival küszködőt, s javasoltam neki, hogy a honi társadalmi állapotok helyzetelemzése helyett, foglalkozzon behatóbban az etológiával.

Tanulmányozza továbbra is a kaméleonokat, de meg ne próbálja megérteni őket. Feltéve persze, ha nem akar közéjük tartozni.

Tódor János

Őrzik helyüket az élvonalban

Az MVSC cselgáncsozói

A női cselgáncsozók ifjúsági csapata

A Miskolci Vasutas SC dzsúdósai az elmúlt évben is a hagyományaikhoz méltóan szerepeltek: a 64 rangsorolt (az országos versenyeken pontszerző helyezést elért) egyesület mezőnyében a 6. (vidékiek közt a 3.) helyet szerezték meg a szakosztály férfi és női versenyzői. Mégpedig úgy, hogy a különböző korcsoportok egyéni bajnokságain tucatnyi érmet (köztük négy aranyat) nyertek, s emellett elsők lettek a férfi felnőtt II. osztályú csapatbajnokságban.

A férfiak közül hatan érték el az I. osztályú sportoló minősítést (közülük hármat meghívtak a válogatott keret edzéseire), *s az utánpótlás erejét jelzi, hogy három aranyjelvényes ifjúsági sportolójuk* (köztük *Ilyés Miklós*, a junior válogatottba is bekerült) *mellett 24-en érdemelték ki az ezüstjelvényt.* Ugyancsak említésre méltó, hogy a junioroknál a 86 kilogrammos *Kiss Péter* az első, öt klubtársa pedig a legjobb öt között szerepel e korcsoport jelenlegi ranglistáján.

Az idei évben tovább folytatják az éremgyűjtést. Különösen szép siker, hogy a miskolci városi sportcsarnokban április 15-én megrendezett Cselgáncs Vasutas Kupa összesített pontversenyében az MVSC végzett az élen — 23 egyesületet megelőzve.

A férfiak mellett a lányok szintén ott vannak a sportág élvonalában. A jövőre nézve biztató, hogy a junior korú *Tamasi Györgyi* tavaly az ötödik helyen végzett a felnőtt nők mezőnyében, s rajta kívül még négy MVSC-s lányt hívtak meg a női utánpótlás válogatott keretbe. Legfrissebb sikerük: *az áprilisban lebonyolított női ifjúsági csapatbajnokságon a Miskolci VSC lányai szerezték meg az ezüstérmet. Markovics László* (a felnőttek trénere is egyben) joggal lehetett elégedett lelkes tanítványaival.

Az ifjúsági csapatbajnokság mérkőzései közben *Horváth Csaba*, a fiatalok egyik edzője elmondta, hogy a szakosztályuknak jelenleg több mint másfél száz sportolója van, de csak *Braskó Péter* négydanos mester tevékenykedik főállású edzőként. A többiek mellékállásban, munkaidejükön túl végzik a versenyzők és tanfolyamosok felkészítését.

Bartek László (nemrégiben ment a MÁV-tól nyugdíjba) pedig társadalmi munkában irányítja a szakosztály tevékenységét, s rendkívüli lelkesedése, talpraesett cselekvése nagyon sokat segít az edzések, a versenyzés feltételeinek megteremtésében. Ez annál is inkább lényeges, mert a cselgáncssportot is egyre közelebbről érintik az anyagi nehézségek.

Sági József, a Magyar Cselgáncs Szövetség főtitkára is többször kiemelte: *mind több szakosztály léte forog veszélyben, ezért különösen szép dolog, hogy a miskolciak „szárnyaik alá vették" az anyagi okokból megszűnés elé került egyesületet.* A miskolciak „leányszakosztálya" továbbra is Egerben működik. *Nagy József* vezeti az edzéseket, s rendszerint edzőtáborozások, versenyek alkalmával találkoznak fogadott klubtársaikkal.

— Nagyon jó dolog, hogy van egy remek edzőtermünk az MVSC-nél — folytatta *Horváth Csaba* —, melyet a járműjavító patronál. Ám, ha nem lenne a MÁV utazási kedvezménye, bizony könnyen oda jutnánk, ahova az egriek . . .

Így elsősorban az utánpótlás folyamatos biztosítása jelent gondot. Ugyanis a városban „lefutott a cselgáncsláz", s az edzőterem közelében levő aluljáró a téli időszakban (amikor korán sötétedik) sok gyereket elriaszt az edzések látogatásától. Ezért kihelyezett tagozatokat hoztak létre, s jelenleg már három tanfolyamuk működik a városban. Tehát nem érik be a bizakodással, az eredmények szinten tartásával. Igyekeznek még előbbre lépni.

Büki Péter

Elment a nagy birkozó

Április 23-án elhunyt *Hódos Imre* birkózó olimpiai bajnok, a Magyar Olimpiai Bizottság, a magyar birkózószövetség elnökségének tagja, kiemelt nemzetközi versenybíró, mesteredző, a DMVSC birkózó szakosztályának volt vezető edzője, nyugdíjas MÁV főtanácsos.

Hódos Imre 1928-ban Hajdúnánáson született, majd tanult, később Debrecenben a kereskedelmi középiskolában érettségizett. Évek múltán a Testnevelési Főiskolát, majd annak edzői szakát is elvégezte.

A birkózással 17 éves korában ismerkedett meg. Először a DMTE igazolta le 1945-ben, ezután a DVSC, a Bp. Bástya (Vörös Lobogó), *majd ismét a DVSC versenyzője volt, mígnem 1962-ben elbúcsúzott — mint aktív versenyző — a birkózószőnyegtől.*

Szinte mindent elért, amit birkózó elérhetett. A világ egyik leggyorsabb és legkiválóbban szaltózó kötöttfogású versenyzője volt, aki 1952-ben a helsinki olimpián aranyérmet nyert a légsúlyban. Egy év múlva a nápolyi világbajnokságon a második, 1956-ban a melbourne-i ötkarikás játékokon negyedik helyezést harcolt ki magának, de még az 1960-as római olimpián is részt vett mint versenyző.

Főiskolai világbajnokságon vasutas Európa-bajnok lett, hatszor volt kötöttfogású magyar bajnok, és 1950-től 1961-ig erősítette a magyar válogatottat.

A vetélytársai és barátai által „Csitának" becézett kiváló sportember az aktív versenyzést befejezve az edzői és versenybírói hivatást választotta. Debrecenben volt olyan időszak az edzősége alatt, amikor a DVSC tizenhárom első osztályú birkózóval rendelkezett.

Hódos Imre 1983 óta volt mestereedző, aki az elmúlt év végéig a DMVSC birkózó szakosztályának vezető edzőjeként tevékenykedett. Tanítványai közül került ki többek közt *Sélyei István* és *Fodor Mihály* olimpikon, valamint *Ölveti László* világbajnoki bronzérmes.

Hódos Imre személyében a vasutas sportélet világhírű sportdiplomatát is gyászol, aki húsz évig kiemelt nemzetközi bíróként csaknem valamennyi világversenyre meghívást kapott a FILA-tól, a Nemzetközi Birkózó Szövetségtől. *Az 1972-es müncheni olimpiai játékoktól kezdődően az elmúlt évi szöuli olimpiáig öt olimpián és nyolcvan világversenyen bíráskodott kitűnően.* Ennek elismeréseként 1987-ben a versenybírók legnagyobb kitüntetését, a FILA Aranysípját is megkapta. A birkózóvilágban elért sikeres tevékenységéért a Nemzetközi Birkózó Szövetség a FILA Érdemrend arany és ezüst fokozatával, a hazai sportvezetés pedig a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem arany, ezüst és bronz fokozatával tüntette ki.

Munkásságának teljes idejét — rövid megszakításoktól eltekintve — *a MÁV-nál töltötte különféle beosztásokban, mint pénzügyi szakember.* Tevékenységét nagyra értékelték, többször volt a MÁV Kiváló Dolgozója és 1988-ban nyugdíjazásakor a Kiváló Vasutas kitüntetést is megkapta.

A világ és hazánk birkózó sportja *Hódos Imre* személyében példaképül állítható eredményes versenyzőt, nemzetközi tekintélyű sportdiplomatát veszített, akit barátságos, közvetlen magatartásáért mindenütt tiszteltek.

HÍREK

— **Egyedül az országban.** Hazánkban csak a MÁV szombathelyi járműjavító egyik gyáregységében, Pácsonyban gyártanak vasúti járművek emelésére szolgáló berendezéseket. Ugyancsak ebben a Vas megyei községben végzik a 40, 60, 80 és 100 megapondos emelőknek teljes felújítását is.

— **Repülőnap.** A MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub repülőnapot rendezett május 5-én a budakeszi repülőtéren. A sikeres rendezvényen volt repülőgépmodell, sárkányrepülő, hőlégballon bemutató, valamint műrepülés. A szép számú közönség ejtőernyős ugrásokban is gyönyörködhetett.

— **Jutalom.** Pénzjutalmat kapott április 27-én a XIII. Kerületi Rendőrkapitányság két rendőre, Reikort Mihály zászlós és Volcsik Gábor törzsőrmester a MÁV budapesti igazgatóságától. A rendőrök kábeltolvajokat lepleztek le. Az elfogott tolvajbanda összesen négy mázsa rézkábelt lopott el az Angyalföld-Városliget elágazás között.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A szakszervezeti apparátus nyugdíjasainak tartottak ünnepélyes találkozót április 26-án. A Benczúr utcai központban tartott találkozón dr. Halász György titkár adott tájékoztatást a szakszervezet aktuális feladatairól.

— **Különleges fedett teherkocsik.** Az USA vasútjain több száz, 70 tonna raktömegű, poliuretánhabbal szigetelt kocsiszekrényű fedett teherkocsit alkalmaztak a közelmúltban. E járművekben télen viszonylag kis elektromos energiával lehet fenntartani az igényekhez alkalmazkodó hőmérsékletet.

— **Veteránok köszöntése.** A Nyugdíjas Intéző Bizottság április ötödikén az 50, illetve 60 éves szakszervezeti tagságot betöltő veteránoknak rendezett ünnepséget. Szakszervezeti központunkat Pallos György osztályvezető képviselte, aki jutalmakat adott át az idős nyugdíjas vasutasoknak.

— **Munkaértekezletek.** A VSZ Központi Vezetőségének első félévi munkaprogramjához kapcsolódva a szakszervezeti társadalmi munkavédelmi ellenőrök részére munkaértekezlet kezdődött május 4-én. A tizenkét helyszínen megrendezett értekezleteken 400 munkavédelmi ellenőr megjelenését várják. Az utolsó május 19-én lesz az Utasellátó központjában.

Halálozás

Életének 77. évében elhunyt **Kővári Rudolf**, a Törekvés SE atlétikai szakosztályának vezetőedzője, aki aktív versenyző korában többször nyert vasutas és magyar bajnokságot futószámokban. Edzői pályafutása során sok ifjúsági és utánpótlásválogatott sportolót nevelt az atlétika számára. Hozzátartozói, barátai és sporttársai március 29-én kísérték utolsó útjára a rákoskeresztúri új köztemetőben.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Országos asztali labdarúgó-bajnokság

Április 15-én és 16-án a Landler Művelődési Házban rendezték az 1989. évi országos egyéni asztali labdarúgó-bajnokságot. A sportág növekvő népszerűségét bizonyítja, hogy évről évre több a játékosok száma. Erre a versenyre 93-an neveztek be. A jelentkezők öt kategóriában mérték össze tudásukat.

A minősített gombfocizók I., II. és III. osztályban csatáztak. A klubhoz igazolt vesenyzőkön kívül (évente egyszer) az országos bajnokságon a baráti körben játszogatók is lehetőséget kapnak arra, hogy eldöntsék, ki közülük a legjobb. Ők a minősítetlen vagy az ifjúsági csoportban versengtek. A legfiatalabb résztvevő 12 éves volt.

A verseny első napján hét forduló alapján dőlt el, hogy kik jutottak a döntőbe. A második napon körmérkőzéssel alakult ki a végső sorrend.

Ennek alapján az I. osztályban első lett: *Lutor Csaba*, Erzsébetvárosi SE; második: *Béres László*, Testvériség SE; harmadik: *Földi Pál*, Testvériség SE.

Jótékonysági hangverseny

A MÁV szimfonikus zenekar *Gál Tamás* első karnagy vezetésével jótékonysági hangversenyt ad az erdélyi menekültek megsegítésére május 25-én 16 órai kezdettel a Landler Művelődési Házban. (Budapest, IV. Elem u. 5—7.)

A jegyek 80 forintért a helyszínen kaphatók.

SAKKOZTUNK

Az első sakkfeladványrovat 1987. április 16-án jelent meg lapunk hasábjain. A folyó évi március 30-án megjelent rovattal ez a közleménysorozat éppen betöltötte fennállásának második évfordulóját. Az évforduló alkalmából érdemes visszatekintenünk arra, hogy e két év leforgása alatt mit is nyújtott ez a rovat olvasóinknak, a magyar, sőt a nemzetközi feladványvilágnak.

Az eltelt időszak alatt 10 ország szerzőjétől 40 eredeti feladványt közöltünk. Bármily kevéske is volt az évente megjelent rovatok száma, az iránt megnyilvánuló nemzetközi érdeklődés igen nagy volt. Ez arra mutat, hogy a jelenlegi magyarországi feladványrovat-ínségben sikerült hézagpótló feladatot ellátnunk.

A közölt eredeti feladványok nemzetközi versenyen vesznek részt. Köztük a rangsort *C. Belliboni*, a brazil feladványszövetség képviselője, a Nemzetközi Sakkszerzemény Bizottságban fogja megállapítani. *A bírói jelentés közzétételére egy későbbi időpontban kerítünk majd sort.*

A rovat fennállása alatt összesen 49 fejtő küldött be többkevesebb alkalommal megfejtéseket. Nagyon sok volt azok száma, akik csak egyetlen alkalommal próbálkoztak megfejtéseik postára adásával. Azok száma azonban, akikről a beküldött leveleik és lapjaik alapján megállapíthattuk, hogy rendszeres fejtőink, mindössze 13 volt.

Nem zárhatjuk ki, hogy otthon — csupán szórakozásból — jóval többen is élvezték a rovat nyújtotta lehetőségeket. *Bizonyító ereje azonban csak a ténylegesen beküldött megfejtéseknek van! Ezek alapján viszont a szerkesztőség úgy ítéli meg, hogy a lap példányszámához viszonyítva, a sakkrovat iránt csekély volt az érdeklődés. Ezért ezt a szolgáltatásunkat a továbbiakban megszüntetjük.*

Még közölni fogjuk a február 16-i és a március 30-i rovatok megfejtései alapján jutalmazásra kiemelt megfejtőink neveit, továbbá ebben a két rovatban közzétett feladványaink elemzését, egy későbbi (ma még meg nem határozható) időpontban pedig a versenybíró döntését a közzétett 40 eredeti feladvány közül a legjobbaknak ítéltek rangsorolásáról.

Köszönetet mondunk azoknak, akik megfejtéseikkel hozzájárultak a feladványok értékeinek és hibáinak a feltárásához. Reméljük, hogy értékes segítségükkel más rovatok munkáját is támogatni tudják és fogják majd a jövőben.

Eladó bérlakás

A MÁV Budapesti Igazgatósága értékesíti a Balinka II. sorházban lévő 2. számú vállalati bérlakását. A lakás társasházzá alakított lakóépületben van, alapterülete 53 négyzetméter (kétszobás). A vételre jelentkezéseket a jelen közlemény megjelenésétől számított 30 napon belül fogadunk el. A házingatlant annak idegenítjük el, aki a helyi forgalmi értékhez — amely 400 000 forint — képest a legmagasabb összegű vételi ajánlatot teszi, és a vételár megfizetésére a legrövidebb határidőt vállalja.

A jelentkezéseket a következő címre kérjük beküldeni: MÁV Budapesti Igazgatóság, igazgatási és jogi osztály, dr. Székely Gábor, Budapest VIII., Kerepesi út 3. Telefon: 01/16-94-es üzemi szám.

Lakáscsere

Elcserélném újpesti, 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 895-102 telefonszámon, hétköznap 16—20 óráig.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál MÁV Északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egy egyszobás) mindkettő első emeleti, kertes, egy másfélszobás tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 44-09 üzemi vagy a 124-625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném rákospalotai, 47 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, félemeleti MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Lajta Brigitta, 1151 Bp., Vasutasház u. 1/3., vagy telefonon: 48-17 üzemi számon.

Elcserélném Budapest, Gyáli úti MÁV-tulajdonú, két és fél szobás, komfortos, gázfűtéses, telefonos lakásomat egyszobás (esetleg garzon) hasonló komfortosra Budapest területén, vasutassal. Tanácsi vagy más tulajdonú is érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Gálik Zoltán, 1097 Bp., Gyáli út 15.

Elcserélnénk VIII. kerületben lévő, 2 szobás szolgálati lakásunkat (földszint, kiskert) másfél szobás tanácsi vagy kisebb öröklakásra. Érdeklődni lehet levélben: Gaál Ödönné, 1124 Budapest, Németvölgyi u. 89.

Elcserélném váci, 2 szoba összkomfortos, telefonos, nagyméretű tanácsi lakást budapesti vagy közvetlen Pest környékire Dunántúlon. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Berki Adrien, Vác, Vám u. 14. X/4. Telefonon az esti órákban a 27-12-110 számon.

Elcserélném gyáli úton lévő, 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném centrumban lévő, 50 négyzetméteres, első emeleti, korszerűsített MÁV-lakásomat, plusz (kék busz vonalán lévő) 200 négyszögöles zártkertemet budapesti kétszobás lakásra. Érdeklődni lehet levélben: Szűcs Géza, Budapest, Örs vezér tere 15. I/7. 1148.

Elcserélném Rákospalota MÁV-telepi, nagyméretű, I. emeleti, másfél szobás, összkomfortos szolgálati lakásomat egy szoba, két félszobásra, lehetőleg ugyanott. Érdeklődni lehet telefonon: Babarczy, 7—16 óráig a 22-14 üzemi számon.

Elcseréném budapesti, 2 szobás, komfortos, zöldövezeti, 80 négyzetméteres MÁV-szolgálati, héthelyiséges, felújított lakásomat egy és fél szobásra és egyszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra. (MÁV szolgálattevői munkakörűek előnyben.) Érdeklődni lehet: Szamosfalvi, 1097 Budapest, Péceli u. 2. földszint 2. (Közel a MÁV Központi Szertár és a Ferencvárosi pu.) Telefon: 652-380.

Elcserélném Gyáli úti MÁV-tulajdonú kettő és fél szobás, gázfűtéses, telefonos lakásomat vasutassal, 1 szobás (esetleg garzon) hasonló komfortú tanácsi lakásra. Telefon: 273-963. (Más megoldás is érdekel.)

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—0936. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. JÚNIUS 1.

Kedvező megállapodások a SZOT—kormány találkozón

Teljesültek szakszervezetünk bérkövetelései

Nem mindennapi érdeklődés kísérte a május 17-én tartott SZOT—kormány találkozót. A kormány csomagterve, a szakszervezetek előzetesen nyilvánosságra hozott elképzelései több ponton eltértek egymástól. Végül sikerült kompromisszumos megoldásokra jutni a legfontosabb kérdésekben. Mielőtt ezeket ismertetnénk, örömmel közöljük olvasóinkkal, hogy szakszervezetünk követelései meghallgatásra találtak. A SZOT—kormány javaslata a vasutasok béremelésére 400 millió forint bértámogatást tartalmaz.

A tanácskozás a kora délutáni órákban kezdődött, és még tartott, amikor a hetedik (!) órában *Békesi László* pénzügyminiszter és *Sándor László*, a SZOT titkára, valamint a tárgyalók szóvívői kijöttek a tárgyalóteremből, hogy tájékoztatást adjanak az addig elhangzottakról az újságíróknak.

Sándor László összefoglalása szerint: elfogadható, tisztességes kompromisszumokra jutottak a tárgyaló felek. Elmondta, hogy *a kormány és a SZOT vezetői megállapodtak abban, hogy az idén nem emelik a víz- és csatornadíjakat, és ezen a címen a bérlakásban élők lakbére sem emelkedik.* A háztartási energia árát június 1-jétől emelik, ám a tervezettnél szerényebb mértékben.

A szociálpolitikai intézkedések között megerősítették, hogy bevezetik a nyugdíjak korábban elhatározott 100 forintos emelését, s ebből minden nyugdíjas részesül. Az 5000 forint alatti nyugdíjjal rendelkezők, illetve az első és második csoportba tartozó rokkantsági nyugdíjasok ellátása ezenfelül július 1-jétől további 200 forinttal emelkedik.

A családi pótlék összege szeptember 1-jétől gyermekenként 150 forinttal nő.

A szociálpolitikai intézkedésekhez tartozik az is, hogy a tanácsok szociális segélykeretét 500 milió forinttal megemelik, és 200 millió forinttal növelik a házastársi pótlékokra kifizethető összeget, amelynek felosztásáról később lesz döntés.

Bérpolitikai kérdésekben megállapodtak abban, hogy rövid időn belül összehívják az Országos Érdekegyeztető Tanácsot, ahol együttes javaslatot tesznek a tavaly novemberben elfogadott 4,1 milliárdos bérpolitikai intézkedési keret 4,6 milliárd forintra való felemelésére, a többlet elosztására.

Ez a többlet — többek között — a vasutasok bérpreferenciáját (is) szolgálja!

Közérzetjavító intézkedésekről is születtek megállapodások. Ezek közül megemlítjük, hogy a közszolgáltatásban dolgozók visszakapják 50 százalékos vasúti utazási kedvezményüket, és a 70 éven felüliek június 1-jétől nemcsak a helyi, hanem a helyközi járatokon is ingyen utazhatnak.

Az elfogadott intézkedésekhez szükséges összeg várhatóan megközelíti a 6,6 milliárd forintot. Summázva: *mintegy 10 milliárd forinttal lesz jobb az idén a lakosság jövedelmi helyzete, mint ahogyan azzal az 1989. évi népgazdasági terv számolt.* (Megjegyezzük: a SZOT igénye ennél az összegnél nagyobb volt, a végeredmény — az említett 6,6 milliárd — kompromisszum eredménye . . .)

A pénzügyminiszter a továbbiakban elmondta, hogy a tárgyaló partnerek alapkérdésnek tekintették, hogy az eredeti szándékokat meghaladó mértékű szociálpolitikai döntések ne rontsák tovább az idén az ország nagyon rossz belső egyensúlyi helyzetét.

Ezután következtek az újságírók kérdései. E sorok írója utalt a Népszava egyik cikkére, amelyben a lap munkatársa *Koszorus Ferenc* főtitkárt kérdezte arról a minimumról, amivel a szakszervezet a mai helyzetben elégedett lenne. Mint az olvasóink által is ismert, a főtitkár erre az évre 12 százalékos béremelést tartana helyénvalónak, amiből legalább 400 millió forintnak központi forrásból kell megvalósulnia.

Békesi László pénzügyminiszter válasza megnyugtató volt: a megállapodás elismeri szakszervezetünk követelését. A döntés ez ügyben is az Országos Érdekegyeztető Tanácsra vár. A mostani egyezség arra vonatkozik, hogy a kormány és a SZOT azonos álláspontot képvisel az OÉT-nál.

Vasúti kísérlet

A MÁV szombathelyi vasúti igazgatósága az áruszállítás korszerűbb, szervezettebb módozatát igyekszik megvalósítani. A december óta folytatott kísérletek célja, hogy feszesebb, ugyanakkor rugalmasabb, jobban szervezett munkával pontosabbá tegyék a tehervonatok menetrendjét, csökkentsék a kocsik tartózkodási idejét. A próbálkozás eredményeként Pápán a tehervonatok menetrendi pontossága már megközelíti a személyvonatokét, a kocsiállásidő pedig öt és fél órával csökkent.

Látványos javulásra nem számíthatunk

Újabb Eurocity-összeköttetés Stuttgartba

Urbán Lajos, a MÁV elnök-vezérigazgatója május 15-én a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében tájékoztatta az újságírókat a menetrendváltozásról, a személyszállítás időszerű feladatairól, a szolgáltatásokról és néhány jövőbeni elképzelésről.

Ez a tájékoztató, elsősorban a helyszín megválasztása szempontjából, rendhagyó volt. Két okból is: egyrészt azért, mert az új menetrend életbelépéséig befejeződött a Keleti átépítése, másrészt néhány új járművet is bemutattak az újságíróknak.

A bemutatott járművek között volt az a nyugat-európai forgalomra is alkalmas személykocsi, amelyből 20 darabot rendelt a MÁV a jugoszláviai GOSA vállalattól. Ezek a 200 kilométer/óra sebességre is alkalmas személykocsik tárcsafékkel és mágneses sínfékkel vannak ellátva. Mindegyikben van klímaberendezés, s az utasok tájékoztatására szolgáló hangszórók. A fel- és leszállásnál az ajtók gombnyomásra nyílnak. Az utazás komfortját növeli, hogy az ülések a II. osztályú kocsikban is textilbevonattal készülnek.

Ezek, a valóban korszerű, minden igényt kielégítő személykocsik Budapest—Stuttgart, Budapest—Achen és Budapest—Róma között közlekednek majd a nemzetközi forgalomban.

A MÁV nyolc évvel ezelőtt az NDK-ból szerezte be a WRm-sorozatú étkezőkocsikat. Ezeken a dunakeszi járműjavítóban átalakításokat hajtottak végre. Módosították az üléseket, új asztalilámpákat szereltek be, az ablakokat fényvédő fóliával látták el és a függönyöket is kicserélték.

A Dunakeszi járműjavítóban alakították át termes I. osztályú kocsivá azt a személykocsit, amelyet 1972-ben ugyanott, fülkés kivitelben készítettek. Így a kocsi belseje sokkal esztétikusabb, az ülések pedig kényelmesebbek lettek. Újdonságnak számít, hogy a hagyományos villamosfűtés helyett az üzemben kifejlesztett, hazai berendezéseket tartalmazó, légfűtőberendezést építettek be.

Bemutatták a sajtó képviselőinek a gyermekjátszókocsit, amely a Landler járműjavítóban készült, továbbá azt a poggyászteres személykocsit, amely mozgássérültek szállítására készült. Ebbe a kocsiba ugyanis a mozgássérültek tolókocsival együtt fel- és leszállhatnak.

A járműbemutató után a MÁV elnök-vezérigazgatója a menetrendváltozás néhány újdonságára hívta fel a figyelmet, majd azokról a törekvésekről beszélt, amelyek révén már a közeljövőben szeretnék javítani az utazás színvonalát. Hangsúlyozta: ismerve a gazdaság helyzetét *a MÁV vezetői arra nem vállalkozhatnak, hogy a személyszállításban látványos javulást értünk el.* Arra azonban van lehetőség, hogy a rendelkezésre álló eszközök ésszerűbb felhasználásával, átgondoltabb fejlesztésekkel és szervezési intézkedésekkel, egyes területeken érzékelhetően javítsuk szolgáltatásainkat.

A május 28-án életbe lépett új menetrendről lapunk előző számában már tájékoztattuk olvasóinkat. Így most inkább abból a célprogramból emelünk ki néhány gondolatot, amelyek már a közeljövőben tervezett személyszállítási fejlesztésekkel foglalkoznak.

A MÁV a már közlekedő Lehár és Liszt Ferenc vonatok után újabb EuroCity összeköttetést tervez Stuttgartba. A Nyugat-Európába irányuló forgalom általános javulását segíti elő, hogy az ÖBB-vel történt előzetes megállapodások szerint Budapest—Bécs között egy vagy két éven belül hat-hét vonatpárt szeretnénk közlekedtetni, ami nagyjából háromóránkénti közlekedtetést jelent.

A belföldi forgalomban is figyelemre méltó változások várhatók. A városok közötti összeköttetések rendszerében, a főváros és néhány vidéki nagyváros között a jelenleginél magasabb színvonalú szolgáltatásokat nyújtó Intercity vonatok bevezetését tervezik. Előzetes elgondolások szerint naponta három pár nonstop jellegű IC-vonat közlekedne, melyek az utazási szokásokhoz alkalmazkodva, Budapestről reggel 7, déli 12 és délután 17 órakor indulnának. Ellenirányból is hasonló időpontban indulnának IC-vonatok Budapestre.

Az IC közlekedésére kijelölt vonalakon számottevően bővíti a MÁV a gyorsvonatok gyakoriságát. Ezzel párhuzamosan fokozatosan visszafejlesztik a hosszú menettartam miatt napjainkban már elavult, gazdaságtalanul üzemeltetett távolsági személyvonatokat. Ezek környéki forgalmát, a tényleges utasigényekhez, s a hivatásforgalomhoz jobban alkalmazkodó kisebb egységekkel, alacsonyabb önköltséggel közlekedő személyvonatokkal bonyolítják le.

A menetrendi változásokkal összefüggésben a díjszabási szerkezet felülvizsgálata és módosítása is szerepel a tervben.

Ezektől az intézkedésektől azt várják a vasút vezetői, hogy sikerül vonzóvá tenni a kisebb önköltségű és hatékonyabb eszközfelhasználást elősegítő gyorsvonatok igénybevételét. *Természetesen ennek párosulnia kell a pontossággal, a tisztasággal és az udvariassággal. Ezek együtt teszik ismét vonzóvá a vasúti utazásokat.*

R. V. F.

Befejeződött a Keleti átépítése

A Keleti pályaudvar átépítésének tervezése 1985-ben kezdődött. Több tanulmánytervi változat összehasonlítása után született csak döntés: milyen legyen a pályaudvar végleges műszaki kialakítása.

Egy ilyen nagy forgalmú nemzetközi pályaudvart üzem alatt átépíteni nem mindennapi vállalkozás. Annál is inkább, mivel az aránylag kis területen több mint 40 kivitelező zsúfolódott össze, s ezek munkáját, térben és időben, körültekintően kellett összehangolni. Hogy ez sikerült, arra legfőbb bizonyság: *az építkezés két éve alatt különösebb zavar nem volt a Keleti utasforgalmában.*

Most, hogy május végére befejeződött a pályaudvar utasokat érintő szakaszának a rekonstrukciója, mi változott a Keletiben?

Ami elsőnek szembeötlik, az az utasok által érintett vágányok mentén épült széles peronok. Ahol eddig nem volt, most ott is létesült perontető. A régi, öntöttvas perontetők eredeti formájukban maradtak meg.

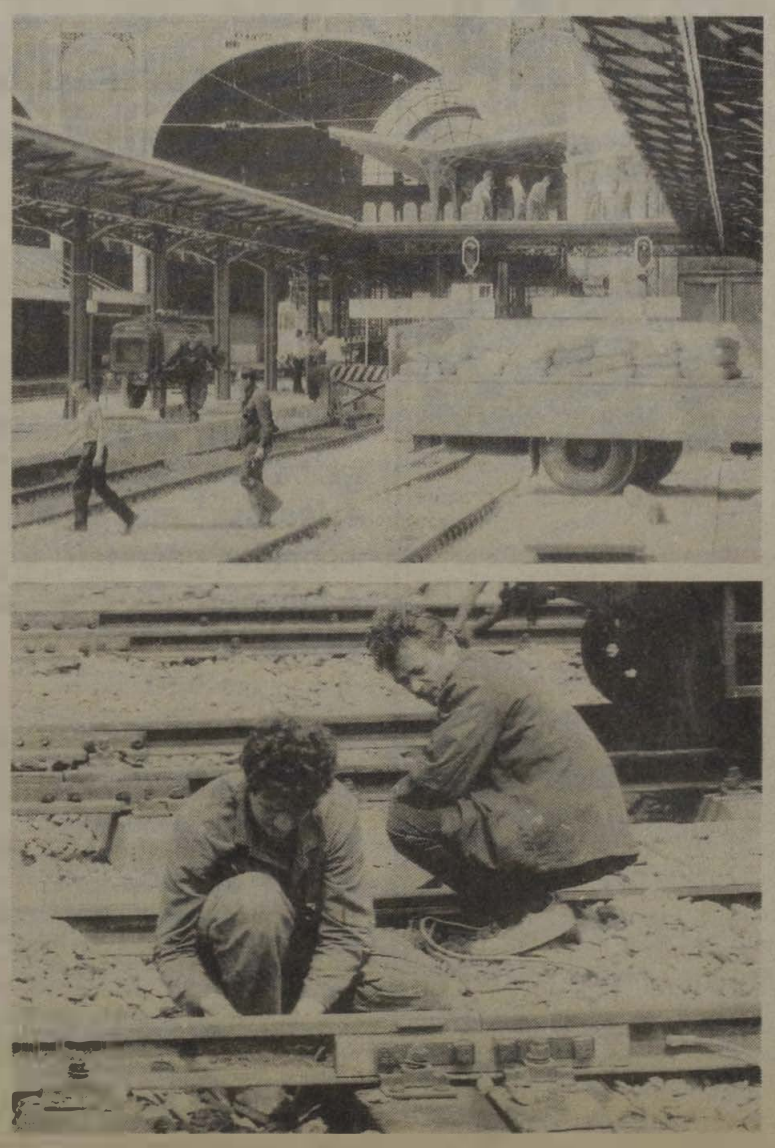
A forgalom irányítását korszerű, Domino 70 típusú biztosítóberendezés segítségével végzik. Ennek üzembe helyezésével 38 fős létszámmegtakarítást értek el a Keletiben.

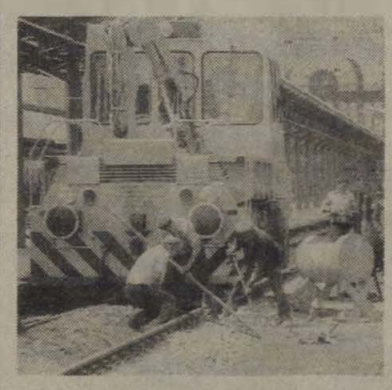
A budapesti igazgatóság és a Keleti vezetői gondosan felkészültek a zavarmentes átállásra. A vágányok és berendezések átadását úgy ütemezték, hogy a személyzetnek legyen ideje felkészülni a teljes forgalomra, fokozatosan megszokja az új berendezés használatát. *Az átépítés eredményeként ugyanis a Keleti naponta 112 pár vonat érkezését, indítását, tárolását és rendezését képes lebonyolítani.*

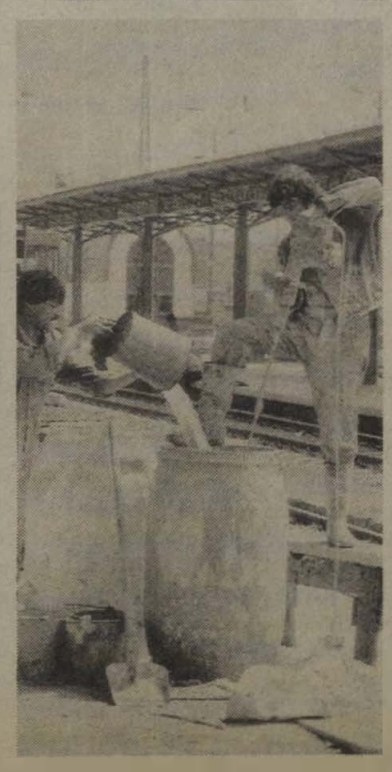
Még néhány, az átépítés nagyságát fémjelző adat: a két év alatt összesen közel 20 ezer folyóméter vágányt, 167 kitérőt kellett cserélni. A régi helyett épített új villamos felsővezeték hossza mintegy 9 ezer méter. Az elvégzett földmunka sem volt kevés. A vágányok, peronok átépítése idején több mint 180 ezer köbméter földet mozgattak meg.

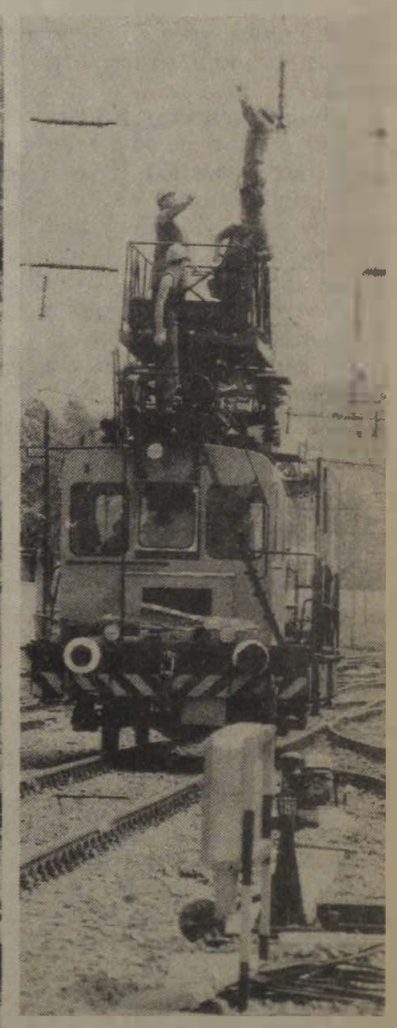
A Keleti pályaudvar átépítésének beruházási és fenntartási költségráfordításai *1 milliárd forintba került.*

vi—









A Keleti rekonstrukcióját az építők határidőre elvégezték

(Zelmann Ferenc felvételei)

Vendégek Litvániából

„Nálunk nem élesek a nemzetiségi ellentétek”

Beszélgetés a vilniusi vasútigazgatóság szb-elnökével

Május 15. és 19-e között szakszervezetünk vendége volt a vilniusi vasútigazgatóság küldöttsége, hogy kétoldalú eszmecserén megtárgyalják a múlt évben beindított gyermek csere-üdültetés tapasztalatait és az ezzel kapcsolatos további teendőket. A delegáció többek között megtekintette a gárdonyi vasutas-, a balatonkenesei gyermeküdülőt és a VABE balatonfüredi üdülőjét. Szakmai tájékozódás és tapasztalatcsere érdekében felkeresték a Hámán Kató vontatási főnökséget és a Ferencvárosi rendező pályaudvart. A feszített program ellenére a delegáció tagjai szívesen álltak a Magyar Vasutas rendelkezésére. Munkatársunk Sancsjunasz Jonasz Povilóval, a vilniusi vasútigazgatóság szb-elnökével beszélgetett.

— Hogyan értékelik a balti köztársaságokban, így Litvániában is, a napjainkban zajló változásokat?

— A glasznoszty és a peresztrojka időszaka a balti köztársaságok életében egy sor olyan eseményt hívott életre, amely nagymértékben különbözik a pangás éveitől. Az újabb keletű lépések közül talán a legkiemelkedőbb, hogy törvényerejű rendelet határozza meg a nemzeti nyelv, mint hivatalos állami nyelv használatát. *Folyik az új alkotmány előkészítése is, amely köztársaságunk társadalmi életének demokratizálását hivatott biztosítani.* Litvánia életének legutóbbi periódusáról szólva elmondható, hogy szívós munka folyik a Szovjetunión belüli önálló gazdasági elszámolás bevezetése érdekében.

Természetesen minden haladó folyamatnak igyekeznek gátat vetni bizonyos erők, és feszültségek tapasztalhatók a köztársaságon belüli nemzetiségi viszonyokban.

Delegációnk Magyarországra utazását megelőzően a három köztársaság első titkára az SZKP Politikai Bizottságának vendége volt Moszkvában, aholis a többi közt a gazdasági önállóság kérdéséről tárgyaltak. Természetesen a múlt évtizedek politikája is szóba került, így például az 1939-es szovjet—német megnemtámadási szerződés — ismertebb nevén Molotov—Ribbentropp-paktum —, és ennek a balti köztársaságokat érintő vetületei. Mindezek a ma zajló folyamatokban roppant fontos kérdések, hiszen az emberek tudni akarják az igazságot.

— Litvániában milyen nemzetiségek vannak, és az összlakosság hány százaléka litván?

— A Baltikumnak nevezett területi egység 3 köztársaságot foglal magába. Litvánia lakosságának 80 százaléka litván nemzetiségű, Lettországban csak 40 százalék az őshonos lakosság aránya, míg Észtország népességének 60 százaléka észt. *Ezért amennyiben a politika által felvetett kérdések a nemzetiségeket érintik, elmondható, hogy a mi köztársaságunkban a konfliktusok viszszafogottabban jelentkeznek, mivel túlnyomó a litván többség.* Mindazonáltal a mi köztársaságunknak is megvannak a specifikus sajátosságai.

Litvánia ugyanis több évszázadon át egy területi államformában működött Lengyelországgal. Ez volt a Litván—Lengyel királyság. Később, amikor Ukrajna egyesült Oroszországgal, hazánk a cári Oroszország egyik kormányzósága lett, Lengyelország pedig önálló állammá vált. Az első világháború után Vilnius köztársaságunk fővárosa — 20 évig Lengyelországhoz tartozott, s csak 1939-ben, a Szovjetunió segítségével egyesült az anyaországgal. *Mindezekből következik, hogy a vilniusi terület egyes részein még a 85 százalékot is eléri a lengyel lakosság aránya.*

— Észtországban az orosz nemzetiség egyes csoportjai sztrájkkal fenyegetőztek az észt nyelv állami nyelvvé emelése után. Litvániában történtek-e hasonló megmozdulások?

— társadalmi szövetség tiltakozó megmozdulást szervezett azzal a céllal, hogy a közvéleményre, s ezen keresztül a Legfelsőbb Tanácsra nyomást gyakorolva megakadályozzák a törvénytervezet elfogadását.

— A vasutasok között milyen a nemzetiségek megoszlása?

— A vasút egészét tekintve már csak 50 százalék a litvánok aránya, de például Vilniusban a vasutasok fele lengyel. A képet azonban színezi az a tény, hogy Vilniusba. mint végállomásra, mondjuk Minszkből jövő vonatok személyzete minszki.

— Abban az esetben, ha a nemzetiségi feszültségek miatt sztrájk lenne a vasúton, az önök szakszervezete milyen intézkedéseket tenne?

— Ez egy abszurd kérdés. de a mai helyzet ismeretében meg vagyunk győződve arról, hogy ilyesmi nem fordulhat elő. Egyébként azért is nehéz erre válaszolni. mert a vilniusi vasútigazgatóságon egészen más a különböző nemzetiségek összetétele és aránya, mint a tőle 100 kilométerre lévő másik igazgatóság székhelyén, így más-más eredménnyel zárulna egy ilyen extrém helyzet.

—erká—

— Közvetlenül a köztársaság Legfelsőbb Tanácsának azon ülésszaka előtt, amikor az államnyelvről kívántak dönteni, az Egység elnevezésű — a nem litván lakosságot egyesítő

ÖBB-bemutató

A dízel-hidraulikus motorkocsi utastere

Május elején a Déli pályaudvaron az ÖBB (Osztrák Államvasutak) bemutatta az új és a még fejlesztés alatt álló járműveit: egy dízelhidraulikus motorkocsit, egy étkezőkocsit és a jövő irányzatát képviselő személykocsit.

A Jenbacher Werke AG, Jenberch/Tirol 1985 közepén az ÖBB-től 20 darab normál nyomtávú, hidraulikus hajtású dízelmotorkocsi szállítására kapott megbízást. Az 5047 sorozatú új motorkocsi első példányát 1987 júliusában szállították le, és *jelenleg már 17 közlekedik nyugati szomszédaink vonalain.* Az utastér kényelmes utazást biztosít 62, illetve a lehajtható ülésekkel együtt 68 ülő és 40 álló utas részére. A csendes és gyors Daimler—Benz dízelmotor és a VOITH—320 típusú hidraulika 120 km/óra megengedett sebességet tesz lehetővé.

Az SGP (Simmering—Graz—Pauker) étkezőkocsija igazán minden igényt kielégít. Kényelmes, nagy konyhával, infrasütővel, irodával, telefonnal szolgálja egyszerre 40 étkezni vágyó utas kényelmét.

SGP-fejlesztés a Waggon 2000 is. A teljesen légkondicionált kocsiban az átjáróajtókat fotocella vezérli, és Siemens számítógépes információs rendszer áll az utasok rendelkezésére. Mindkét kocsi megengedett legnagyobb sebessége 200 km/óra.

(Tüttő)

Magyar—csehszlovák kooperáció és szakosítás

Ebben az évben Csehszlovákia és Magyarország között 27 kétoldali kooperációs egyezmény van érvényben. Ezek alapján csaknem 2,1 milliárd rubel értékű kölcsönös árucsere-forgalom kerül lebonyolításra, ami az 1986—1990 évek ötéves időszakára előirányzott árucsere-forgalom körülbelül 25 százalékát képezi. *A termékek cseréjének további, megközelítőleg 10 százaléka a KGST-tagországok között létrejött sokoldalú kooperációs szerződések alapján történik.* Az árucsere túlnyomó részét gépek és berendezések cseréje képezi, ami összhangban áll a két ország termelési struktúrája innovációját és korszerűsítését célzó távlati terveivel.

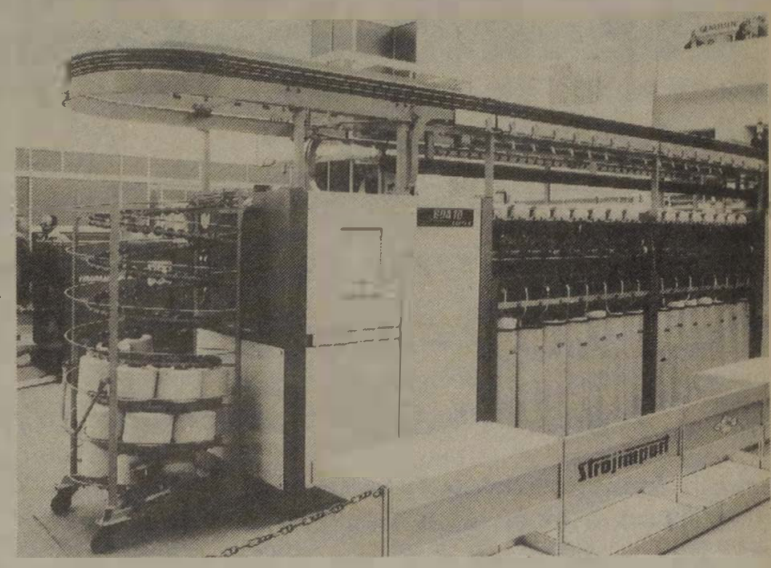
A kooperáció legjelentősebb a gépipar terén, ezen belül kiemelkedő fontosságú a gépkocsigyártás, építőipari és mezőgazdasági gépek gyártása terén kötött egyezmény; a folyamatban lévő ötéves tervidőszakban a kölcsönös szállítások értéke eléri az 1,2 milliárd rubelt.

A gépkocsigyártás terén több kooperációs egyezmény megkötésére is sor került, amelyek a csehszlovák behozatal terén például autóbuszok mellső és hátsó hídjai, LIAZ tehergépkocsik hátsó hídjai, pótkocsik csőszerkezetű hídjai, építőipari gépek hídjai, mezőgazdasági vontatók, személygépkocsik műszerfalának műszerei, egyes pótalkatrészek, csuklós tengelyek stb. behozatalát érintik.

A csehszlovák export keretében az érvényes kooperációs szerződések a magyar városi autóbuszokba beszerelésre kerülő teljes hidraulikus váltóművek, gyújtógyertyák, a magyarországi járműhídgyártáshoz szükséges különleges megmunkálógépek, továbbá mezőgazdasági gépek, különleges tehergépkocsik kivitelével kapcsolatosak.

A gépipar általános korszerűsítésében döntő szerepük van a nagy teljesítményű megmunkálógépeknek. E téren is sikeres a Magyar Népköztársasággal folytatott együttműködés. Eddig 11 különböző megmunkálógépfajta gyártásával kapcsolatos szakosítási egyezmény született, valamint egy forgópadok gyártásának kooperációjáról szóló egyezmény.

A mezőgazdasági gépek gyártása terén folytatott kooperációs együttműködés keretében a legismertebb a kistraktorok gyártásában folytatott kooperáció, ebben az esetben a magyar fél biztosítja Csehszlovákia számára az összeszereléshez szükséges alkatrészek túlnyomó részét.



A Strojimport csévélő gépsora **(Fotó: Zelmann)**

Csehszlovákia és Magyarország iparágai kapcsolatának sikeres fejlődését jellemzi a gyógyászati készülékek és orvosi műszerek gyártása is. A gépipar terén folytatott kooperációs együttműködésen kívül folyamatban vannak a gumiipar, gyógyszergyártás és vegyipar terén kialakítandó kooperációról szóló tárgyalások is.

A termelés terén megvalósult sokoldalú szakosítás és együttműködés alapján a Magyar Népköztársaság számára például textil-, bőr-, cipő- és készruhaipari gépeket, személygépkocsikat, szivattyúkat és kompresszorokat, gördülő csapágyakat szállít a csehszlovák fél. Hazánkból viszont hírközlés- és számítástechnikát, csuklós autóbuszokat, konzervgyári berendezéseket, vetőmagot és más termékeket küldünk Csehszlovákiába.

A tudományos-műszaki együttműködés főleg konzultációk, tanulmányi utak és dokumentációcsere formájában nyilvánul meg. A legtöbb egyezmény a gépipar, gyógyászati berendezések gyártása és megmunkálógép-gyártás terén született.

A kölcsönös együttműködés 2000-ig kitűzött távlati programja az együttműködés konkrét lehetőségeinek egész sorát kínálja. E lehetőségek közül néhány már a folyamatban lévő ötéves tervidőszakban megvalósul és reális a kilátás jövőbeni folytatásukra is.

Más lehetőségek ma még viták tárgyát képezik, közben új javaslatok is születnek. A termelés terén folytatott együttműködésnek a kölcsönös gazdasági együttműködés túlnyomó részét képező formájává kell válnia. Jelenlegi részaránya a kooperációs és specializációs egyezmények tartalmának megvalósulását követően 1990 után számottevően növekedhet és elérheti a kölcsönös forgalom értékének legalább a felét.

Z. F.

Lengyel delegáció Szegeden

A szegedi területi intézőbizottság vendégeként április 28-tól május 3-ig Szegeden tartózkodott Kielce vasúti csomópont öttagú szakszervezeti delegációja.

A lengyel vendégek *Stanislaw Wozoskiewicz* csomóponti szakszervezeti elnök vezetésével ismerkedtek a TIB munkájával, kölcsönösen tájékoztatták egymást szakszervezeti mozgalmuk időszerű feladatairól. A lengyel vasutasokat fogadta *Lovász Lázár* vasútigazgató és *Sebők János,* a szakszervezetek Csongrád megyei titkára is. Gazdag programjuk során ellátogattak Szentes vasúti csomópontra, részt vettek a TIB május 1-jei ünnepségén és ismerkedtek Szeged város nevezetességeivel.

A mostani látogatás viszonzásául meghívták a TIB küldöttségét a szeptemberi kielcei vasutasnapra.

A legrövidebb távra — a legmagasabb kamatot!

Az állami költségvetés 1989. március 1-jétől bocsátotta ki a

KINCSTÁRJEGY

ez évi I. sorozatát

A kincstárjegyet mind belföldi magánszemélyek, közületek, gazdálkodó szervezetek és jogi személyek megvásárolhatják.
Jelentősen megemelt kamatok
Államilag garantált.
A lejáratot megelőző beváltás esetén is töredékkamat illeti meg vásárlóját!

CÍMLETEK:
10 000 forint
100 000 forint
1 000 000 forint

MEGVÁSÁROLHATÓ AZ ORSZÁG ÖSSZES PÉNZINTÉZETÉNÉL:
az OTP egységeinél;
a takarékszövetkezeteknél;
és valamennyi banknál

3 hónapra évi 13,5 százalék
6 hónapra évi 15,5 százalék
9 hónapra évi 17,5 százalék

A kamatjövedelmet adófizetési kötelezettség terheli.

Módosították a kollektív szerződést (1.)

Érdekegyeztető tárgyalások, hasznos kezdeményezések

A MÁV kollektív szerződés 1989. évi módosítása során a vasút gazdálkodási körülményeinek ismeretében nem tervezhettünk alapvető változásokat, ennek ellenére több kérdésben sikerült a dolgozók érdekeit segítő megoldást találnunk. Az előrelépéseket elsősorban szakszervezetünk elnöksége határozott fellépésének, valamint az egyeztetésekben részt vevő vasúti és apparátusi szakemberek kompromisszumkészséget bizonyító magatartásának eredményeként könyvelhetjük el.

A gyorsan változó gazdasági viszonyok és a jogszabály módosítások miatt az elmúlt évek gyakorlatához képest lényegesen többször kellett érdekegyeztető tárgyalásokat folytatnunk és a véleményeltéréseket ütköztetnünk.

A túlmunka csökkentése

A társadalmi vitákon tapasztaltuk, hogy a vasutasok többsége egyetértett és helyeselte az általunk kezdeményezett (év elejétől már megvalósított) módosításokat, például a gépjárművezetők túlmunkapótlékának emelését. A tagságunk által folyatott társadalmi vita eredményes volt, hiszen sok alulról kezdeményezett javaslatot tudtunk munkánk során hasznosítani, beépíteni a kollektív szerződésbe.

Szakszervezetünk stratégiája a vasutasok túlmunkájának intézményes csökkentésére irányul, ennek formai feltétele a kollektív szerződésben meghatározott évi túlmunkakeret rendszeres csökkentése. *A MÁV vezetésével egyetértésben az évi 400 órás túlmunkakeretet 1989. január elsejétől 360 órára csökkentettük,* és a gyakorlati végrehajtás érdekében a felhasználásról a munkáltató előzetesen külön leírattal is intézkedett.

A lebontott havi túlmunkakereten belül a dolgozókat kötelező jelleggel lehet túlmunka végzésére vezényelni, a havi kereten felül azonban a dolgozókat senki sem kényszerítheti többletmunka ellátására. *Arra kizárólag a dolgozók önkéntes hozzájárulásával kerülhet sor.* A forgalommal összefüggő meghatározott munkakörökben a havi túlmunkakereten felül végzett munkát kötelező külön pótlékkal díjazni, függetlenül attól, hogy az önkéntes túlmunkára írásbeli vagy szóbali szerződés alapján került sor.

Más munkakörökben pedig azt érintett dolgozókra, illetve az őket képviselő tisztségviselőkre van bízva, hogy mennyire képviselik érdekeiket, azaz vállalják-e kialkudott külön díjazás ellenében önkéntesen a túlmunka végzését. A túlmunkát természetesen a munkáltatóknak kell (kellene) szervezési intézkedések keretén belül csökkentenie.

Munkáltatói javaslatra pontosítottuk a kollektív szerződés szabályait, amikor előírtuk, hogy *az évi munkaidőkeret és a túlmunkakeret helyi függelékben történő beosztásáról tájékoztatási kötelezettséget írtunk elő.* Gyakorlatban tapasztaltuk ugyanis, hogy a dolgozók nincsenek tisztában az évi keretek felosztásával és így nem tudják ellenőrizni az elszámolásukat. E pontosítások tehát az egyértelmű és zökkenőmentes gyakorlati végrehajtást szolgálják.

Egyértelműen kedvező a dolgozókra nézve a vállalati hatáskörben fenntartott törzsgárda intézményének rendszeres korrekciója. *A törzsgárda-elismerésekhez kapcsolódó anyagi juttatások az elmúlt évi emelésük ellenére a személyi jövedelemadó miatt sokat veszítettek ösztönző hatásukból,* ezért ismét megemeltük azokat.

Törzsgárda-jutalmak

A törzsgárdajutalmak a következők szerint alakultak: 10 év utáni elismeréssel 5000 forint, 20 év után 7000 forint, 30 év után 9000 forint, 35 év után 11 000 forint, 40 év után 13 000 forint, 45 év után 15 000 forint.

Az ötéves szolgálati idővel rendelkező dolgozók számára oklevelet kell adni, helyi függelékben pedig részükre külön törzsgárdajutalom állapítható meg.

Az emelés vállalati szinten jelentősnek mondható, mert az eddigi 54 millió forinttal szemben, mintegy 100 millió forint ráfordítást jelent 1989-ben. *E módosítás január 1-jétől lépett hatályba, tehát a már átadott törzsgárdajutalmakat visszamenőleg fel kell emelni.*

A módosítási munkálatok közben tette lehetővé a jogszabály a kiküldetési és a külszolgálati napidíjak kollektív szerződésben történő felemelését. A már kialakított vállalati tervekre tekintettel a napidíj fizetésének feltételeit alapvetően nem változtattuk meg, első lépésként csupán a díjazásukat emeltük fel 100 százalékos mértékben. Ez természetesen nem mondható jelentős előrelépésnek az 1951-ben megállapított napidíj értékének megőrzése szempontjából.

A kiküldetésben lévő dolgozót, amennyiben a kiküldetési távollét a nyolc órát eléri, akkor 62,— forint napidíj, ha az időtartam a hat órát eléri, de a nyolc órát nem haladja meg, akkor a napidíj fele, azaz 31,— forint illeti meg.

A kiküldetési távollét idejébe az utazási időt természetesen változatlanul bele kell érteni. Tartósnak tekinthető kiküldetés esetén, tehát a 31. naptól kezdve 50 forint napidíj jár a dolgozónak.

A külszolgálatos munkakörökben dolgozók amennyiben lakóhelyükre aznap nem tudnak visszatérni, akkor 38,— forint, lakóhelyükre visszatérés esetében pedig 24,— forint napidíjban részesülnek. A külszolgálatos dolgozók részére természetesen továbbra is fizethető a hidegélelmezéssel kapcsolatos költségtérítési díjazás.

Ha a kiküldő szerv a dolgozó élelmezéséről a kiküldetés helyén természetben, térítés nélkül gondoskodik, például a tanfolyamra berendelt dolgozónak napi háromszori étkezést nyújt, a napidíj nem számolható fel.

A rendszeresen kiküldetési vagy külszolgálati munkát teljesítő dolgozó részére esetenkénti elszámolás helyett havi átalány is megállapítható. Az előzőekben meghatározott napidíj költség összegénél magasabb összeget számla bemutatása esetén sem számolhatnak el a dolgozók.

Ugyancsak emeltük a határszéli forgalmat ellátó dolgozók napidíját, részükre a külföldi tartózkodás tartamára óránként 5,— forint átalányt kell folyósítani. A napidíj-elszámolások végrehajtására a MÁV vezetése belső utasításban fog intézkedni.

Az utazószemélyzet részére napidíjat változatlanul nem folyósíthatunk, ezért szakszervezetünk továbbra is keresi e területen a megoldást. Az utazói rétegbizottság felszólalására a központi vezetőségi ülésünkön a MÁV vezetői ígéretet tettek arra, hogy komplex módon megvizsgálják év végéig az élelmezés térítésének rendszereit a mielőbbi megoldás érdekében.

A MÁV kollektív szerződés történelmileg kialakult sajátossága, hogy a forgalmi és az utazói területen dolgozókra részletes szabályokat állapít meg, addig más jelentős rétegek munkakörülményeit nem szabályozza. Ezen területekre kötelező úgynevezett ágazati jellegű jogszabályok voltak érvényben, azonban ezek hatályon kívül kerültek, illetve megszűnt a kötelező jellegük. Mindezekért szükséges volt a kollektív szerződésben új intézményrendszer kialakítása, az úgynevezett szakmai függelék bevezetésével.

Szakmai függelék . . .

Szakmai függeléket köthet az építési, a járműjavítási, a távközlési, a biztosítóberendezési területek felügyeleti szervei a partner középszintű szakszervezeti bizottságával. A szakmai függelékek a MÁV kollektív szerződés és a jogszabályok előírásainak keretei között szabályozhatnak. Így például a melegüzemi körülmények között foglalkoztatott dolgozók részére ezután a szakmai függelékben kell megállapítani a melegüzemi pótlék mértékét és folyósításának feltételeit is.

Az érintett dolgozók régi kérését valósítottuk meg azzal a módosítással, amely lehetővé teszi a helyi függelék számára a hétvégi munkahelyi készenlét tartamára kiegészítő díjazás előírását. *A kollektív szerződés az alapbér százalékos arányában tette lehetővé az ügyeleti díjazás megállapítását a számolások egyszerűsítése érdekében.* Ezt a díjazást lehet helyi függelékben kiegészíteni a jogszabály 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 34. § (1) által kötelezően előírt felső határig, azaz az átlagkereset 50 százalékáig.

Az utazói rétegbizottság érvényesítette a ferencvárosi dolgozók munkaközi szünet módosítására vonatkozó kérelmét, amelyet a MÁV vezetői központi vezetőségének ülésén azonnal elfogadtak. A munkaközi szünet jogszabályi módosításával egyidejűleg a tartalék tolató mozdonyok vezetői részére kiadható a munkaközi szünet a szolgálat megszakítása nélkül is.

Ugyancsak dolgozói javaslatra módosítottuk a heti pihenőnapra vonatkozó szabályozást. E szerint, ha az utazó fordulós munkarendben dolgozik, akkor helyi függelék előírhatja a fordulós dolgozókra vonatkozó heti pihenőnapi szabályok alkalmazását. A magánerőből építkező dolgozóknak — kérelmére — egy évig terjedő fizetésnélküli szabadságot kell engedélyezni és a kollektív szerződésben kell szabályozni az egyhuzamban igénybe vehető szabadság legkisebb tartamát. *Ezt eddig 30 napban határoztuk meg, a módosítás után pedig csökkentettük 10 napra.* A módosításkor figyelembe vettük az érintett dolgozók részéről érkező bírálatokat, ugyanis ez jobban alkalmazkodik a hazai építkezési lehetőségekhez.

Dolgozói javaslatra egészítettük ki a kollektív szerződésnek a nyelvpótlékhoz kapcsolódó szabályát, így ezek után pótlék fizethető a számítástechnikai és programozó munkakörökben is idegen nyelv gyakorlati alkalmazása esetében.

Dr. Szabó László

(Folytatjuk.)

Rákosrendező

Felfelé a lejtőn

„Nekünk csak a szakszervezet marad"

A gurítópálya játékos neve ellenére az egyik legveszélyesebb munkahely vasútszerte. A dombra felvontatott vagonokat a túloldali lejtőn elengedik, és a többtonnás hatalmas test a gravitáció törvényeinek engedelmeskedve mind nagyobb sebességgel robog lefelé. A sarusoknak nincs is más dolguk, mint hogy ezt a robogást lefékezzék, és a hatalmas tömeget a megfelelő vágányra tereljék. Rákosrendezőn a huszadik század végén a vasutasok vágányfék híján gyakorlatilag még mindig kézzel állítják meg a feléjük robogó, magatehetetlenül száguldó vagonokat.

Koedukált mosdó, óvatos remények

— Tény, hogy az utóbbi húsz évben nem volt nálunk semmiféle korszerűsítés — meséli *Gál Antalné,* a KÜF szakszervezeti bizottságának titkára, miközben a gurítódomb felé haladva a hangosbemondó érthetetlen, mint utóbb kiderült lengyel nyelvű jelzéseit próbáljuk megfejteni.

— Szociális helyzetünk is rossz, nincs például külön női mosdó, több állomáson. Annyira koedukáltak nem vagyunk még, hogy ez ne okozna gondot.

A gurítódombtól nem messze a térfőnöki irodába váltás idején érkezünk. *Prumek Sándor* éppen most veszi át a stafétabotot *Csordás Jánostól.* Egyszerre támadnak az szb-titkárra, *Gál Antalnéra.*

— Jó hogy jöttél Erzsike! — mondják neki. — Itt olvassuk a Népszavában, hogy a vasutasszakszervezetnek fölös beutalói vannak a Szovjetunióba. Erről miért nem tudunk mi?

A vékony kis asszony bizonygatja, minden bizalmi tud minden üdülési lehetőségről, a körlevél eljutott mindenkihez. Az tény, hogy az üdülőjegyek elosztásával mindig gond van, a főidényre túl sok a jelentkező, máskor meg a szakszervezeti bizottság nyakán maradnak a beutalók. A külföldi utakra is inkább csak szeretnének elmenni a dolgozók, hiszen ezeknek az ára nem két fillér, kevesen vannak, akik meg tudják fizetni.

Nyílik az ajtó, húsz év körüli fiatal nő dugja be rajta a fejét, azt kérdezi, mikor beszélhetne négyszemközt a térfőnök elvtárssal, szeretné, ha nem a többiek előtt tolnák le, amiért késve érkezett a szolgálatra. Egyelőre azonban még várnia kell a szidásra.

Ahol az szb-titkár megjelenik, elindul a panaszok áradata. Nagyon gyakran olyan problémák is fölvetődnek, amelyek nem a szakszervezetre tartoznak. De hát kinek mondják a dolgozók? Mert mostanában mintha kezdene súlya lenni a vasutas-szakszervezet szavának. *Koszorús Ferenc* legutóbbi, a Népszavában megjelent nyilatkozata nagy visszhangot váltott ki vasútszerte. A reálbérfejlesztés ígért szintjét a jelek szerint elérik.

— Azért még nem kell készpénznek venni minden ígéretet — mondja óvatosan, az elmúlt évek rossz tapasztalataira hivatkozva *Prumek Sándor.*

Nagyon sok teendője van még a szakszervezetnek. A két térfőnök példaként említi a pedagógusok és a bányászok kedvezőbb adózását. A túlmunkára, amire pedig itt a vasútnál is égetően nagy szükség van, semmi sem ösztönöz.

— Valamelyik országgyűlésen felállt egy győri szövőnő és kifogásolta ezt az ostoba adórendszert — meséli *Csordás János.* — *Ott volt ezen az országgyűlésen a mostani elnök vezérigazgatónk is, akkor még miniszter, de állítólag vasutas. Nem szólt egyetlen szót sem az érdekünkben. Ha már ő nem harcol értünk, csak a szakszervezet marad.*

A térfőnöknek nem jár cipő

És hogy mi mindenért kell még a szakszervezetnek harcolnia? Napokig lehetne sorolni. Itt van például az áldatlan egyenruha helyzet. *Csordás János* egyre jobban bemelegszik.

— Éppen most hívtam fel a „ruhaosztályt". Ha már elrendelték az egyenruha használatát, legalább legyen. De legalább ötször kell elmenni, hogy egyszer kapjak valamit a méretemre. Ami jó vállban, az túl hosszú. A bokámat verdesi a kabát. Tudja, mit mondtak erre? Hogy vágjak le az aljából. Vágjam el a zsebénél.

A térfőnöknek, aki ugyanúgy megteszi a maga több tízkilométeres sétáját a kavicsos, göröngyös pályán, mint a legtöbb itt dolgozó, nem jár cipő sem. Lehet, hogy néhányan úgy gondolják, egészen más jár neki, de az nagyon. Például a szája.

A darázsfészekből szabadulva újra a sínek között baktatunk. Tizenkét órai kemény munkát maga mögött tudva, kimosdva, megfésülködve indul a kijárat felé *Szakály László* tolatásvezető és *Géczi Jenő* kocsirendező. Meglepetéssel hallom, hogy *Szakály László* vendéglőjét cserélte fel a vasutas életért. Tárcájából előhúzza személyi igazolványát, mutatja, kereskedelmi érettségije is van. De otthon a három gyerek és a bizonytalant inkább a biztos, bár szűkös megélhetésre cserélte fel. Mert a havi kétszázötven óráért a nettó tizenegy bizony irdatlanul kevés.

Szó van ugyan valami negyvennyolcezer forintos forgalmi jutalékról is, amit havi részletekben kapnak a dolgozók.

— Úgy elosztják, hogy észre sem vesszük — szólal meg mellettem valaki keserűen.

A beszélgetésbe belecsöppen *Rózsa Mihály* vonatvezető, aki a bizalmitestületnek is a tagja. Haját hátrasimítva nevetve mondja, szidják is emiatt éppen eleget.

Később *Gál Antalné* mondja, hogy *Rózsa Mihály,* aki már nem is tartozik a legfiatalabb emberek közé, havi háromszáz órai munkával tizenötezer forintot keres.

Már az szb-titkár irodájában kavargatjuk a kávét, amikor *Czidor András* üzemfőnök lép a szobába.

— Ez az üzemfőnökség dolgozik a legnehezebb személyi feltételekkel a budapesti igazgatóság területén — kezdi a beszélgetést. *— Ennek ellenére munkánk minősége és mennyisége szerint azt hiszem tisztes helyet foglalunk el a ranglistán.*

Hogy miért? A válasszal nem késik az üzemfőnök.

— Tudja itt még vannak olyan emberek, akik úgy érzik, hogy nélkülük megállna az élet. Nem azt keresik, hogy mit miért nem lehet megcsinálni, hanem azt, hogy hogyan lehet megoldani a problémákat.

Az üzemfőnök hangja és tekintete nyugodt, de mutatóujja sárga a nikotintól. Vajon hány szál cigarettát szívhat el naponta a soha nem szűnő feszültségben? A Rákosrendezőhöz tizenhét kisebb-nagyobb állomás tartozik, körülbelül ezerkétszáz emberrel. Jó lenne persze több is, hiszen majdnem ötszázan hiányoznak még ahhoz, hogy teljes legyen a stáb.

— Az utóbbi időkben lengyel dolgozók munkáját is igénybe vettük. Ez megkönnyítette a túrok helyzetét, egy-egy csapatban a korábbinál többen dolgoznak. Túlórázni sem kell annyit. Tavaly például ötezerháromszáz órát takarítottunk meg, amit elkülönített jutalomként kifizethettünk.

A munka azonban még így is rendkívül kemény Rákosrendezőn és környékén. Előfordul, többnyire nem a gurítón, hogy huszonnégyóráznak az emberek. Márpedig huszonnégy óra egyfolytában még a lakodalomból is sok, mondja az üzemfőnök.

A vasutasok korán halnak

A vasutasok korán halnak. Épp hogy elérik a nyugdíjkor határt, hamarosan jön is a gyászjelentés.

— Mi meg nemrég még arra beszéltük rá őket, hogy vállaljanak huszonnégy órát a gurítón — veszi át a szót ismét *Gál Antalné,* az asztal lapját fürkészve.

Mert a pénz égető hiánya hajszára és önkizsákmányolásra készteti az embereket. A nincs egyre gyakoribb szó manapság. A szakszervezeti iroda ajtaján is gyakori a kopogtatás segély ügyekben, különösen a hó végén. Mert a gyereknek enni kell adni.

— Némelyik embertől tanulni kellene, hogyan lehet megélni öt-hatezer forintokból — mondja az szb-titkár.

Ezen a délutánon többször volt arról szó, hogy a vasutasok szakszervezete a dolgozók szerint is kezd a sarkára állni. Hallatja a szavát érdekükben. Magasabb bért, kedvezőbb adózást követel. A kormánynak most egyszerre nyújtja be a számlát az ország népe.

— Miből fizetne, „ha maga lenne a kormány" — kérdezem az szb-titkárt?

Gálné elgondolkodik.

— Nézze, a kormány, a korábbi kormányok eljátszották az emberek bizalmát. Olyan kormányra van szükség, amelyiknek a szavában hinni lehet. Akkor talán még lenne egy kis türelem. De most is mi történt? Újra emelték a benzinárakat Nem is mondom el. miket mondtak az emberek, amikor erről beszélgettünk. Tudja, ha itt kisiklik egy vagon, nagyon keményen megbüntetjük a felelősöket.

Rákosrendezőn felelni kell a kisiklott szerelvényekért. Egy „kisiklott" országért, félrevezetett társadalomért vajon ki a felelős?

Pataki Kálmán

Atlasz-mérleg

Az egy éve létrejött Atlasz Utazási Biztosító Rt. 46 millió forintos nyereséget ért el a múlt esztendőben. A nyereségből a pénzintézet 11 százalékos osztalékot fizet a részvényeseknek — döntöttek a társaság közgyűlésén.

A biztosítótársaságot az IBUSZ Rt., az Állami Biztosító, az Országos Kereskedelmi és Hitelbank, valamint a MÁV hozta létre 315 millió forintos alaptőkével.

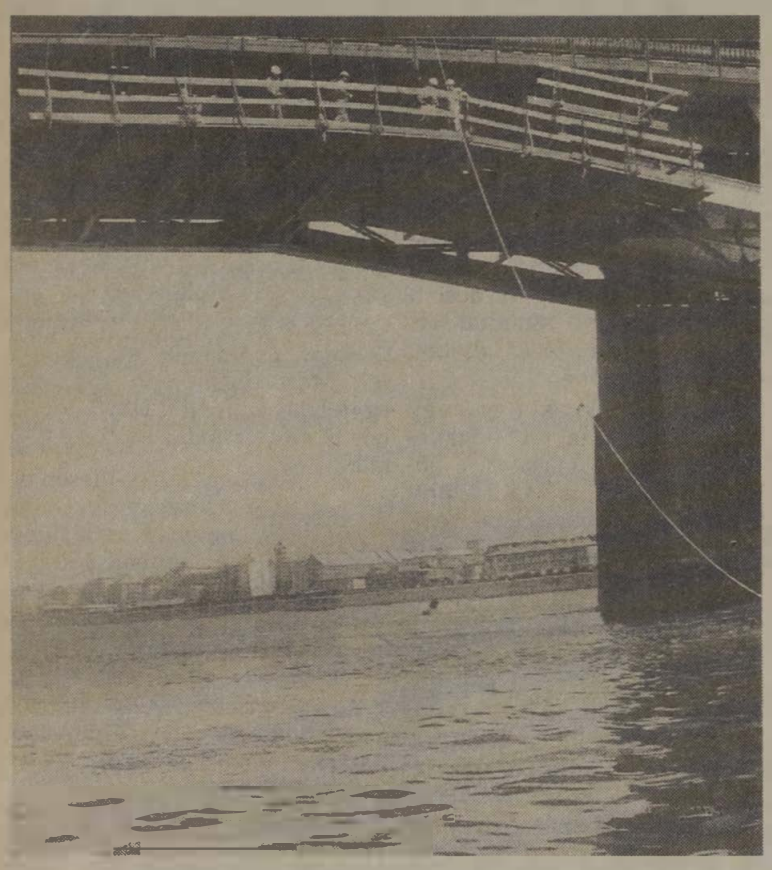
Az Atlasz az utazási biztosításokba kapcsolódott be. Olyan területen próbál megélni, amely a hazai nagy biztosítók számára korábban perifériának bizonyult. A világútlevél bevezetésével azonban jelentősen nőttek e téren az igények.

Az Atlasz Biztosító Rt. betegség-, baleset- és poggyászbiztosítást tíz napnál rövidebb időre is köt. Figyelembe véve a bevásárlóturizmust, 24 és 48 órás biztosításokra is vállalkozik.

Az új dolgozók gyorsan veszik a kalapjukat

A megöregedett hidakat nehéz karbantartani

A halkan surrogó Yamaha motor gyorsan hajtja a Duna közepe felé a csónaktestet. A menetszél vízpermetet csap az arcunkba, ahogy felnézünk a Déli összekötő vasúti hídra, amelynek széles teste alatt a függőálványon fehér sisakos férfiak, a budapesti hídfenntartó főnökség dolgozói sürgölődnek. Munkában a mázoló brigád. A biztosító motorosból is jól látszanak a vasszerkezet



rozsdafoltjai, mögöttük pedig szinte világít az új festékréteg.

Péntek kora délután van. Ilyenkor rövidebb a munkaidő, hogy a jó húszfős brigád nagyrészt vidéki tagjai időben hazaérjenek. A pesti parton, a hídtól kőhajításnyira zöld lakókocsik sorakoznak. Télen-nyáron ez az otthona 12 embernek. Nemrégiben szóba került, hogy átköltöztetik őket valahova Kőbányára, a Venyige utcai munkásszállóra, de majdnem lázadás tört ki, s tucatnyian a felmondással fenyegetőztek, mert nem akarták elhagyni a Duna-partot.

— *Jobb itt mint egy szállón* — mondja a többiek nevében is *Sőti Imre.* — *Ott nemcsak vasutasok lettek volna, hanem más vállalatok embereivel kellett volna megosztani a közös helyiségeket. Az sem mellékes, hogy onnan jó óra az út ide, a hídhoz, s a buszbérlet is a mi zsebünket terhelte volna.*

A kocsi belépőjében hűtőszekrény, beljebb a „konyha", azon túl pedig függönnyel elválasztva a „hálószoba" két ággyal. Két hangfalból dübörög a Radio Danubius szignálja, s tévé is található itt.

— *Látja, van itt minden* — folytatja *Sőti* —, *az étkezőkocsiban is van tévé meg pingpongasztal. Ja, és külön fürdőkocsi is áll rendelkezésünkre.*

— Nem gondolt még arra, hogy a lakóhelyéhez közelebb keressen munkát, mondjuk az építőiparban?

— A mai körülmények között nem biztos, hogy jobban megtalálnám a számításomat. Nem vagyunk túl rosszul megfizetve, és ingyen utazhatunk. Különben dolgoztam az építőiparban is, de ott nem volt ilyen összetartás, ilyen jó hangulat.

— A munka nem nehéz?

— Nem, inkább veszélyes — veszi át a szót *Kovács András.* — Bár az állásépítés valóban nem könnyű, ám a legrosszabb a nyári hőségben védőruhában, sisakban, védőszemüvegben a hídszerkezetben dolgozni. Levetkőzni ugye nem lehet, mert akkor festékesek lennénk.

Lakatos Tibor szerint a fizetés gyenge, mégsem megy el:

— *Az újak 2-3 hét után veszik a kalapot, de minket innen már csak a nyugdíj visz el. Jól összeszokott a csapat, s így minden kényelmetlenséget könnyebben visel az ember. Azt, amit András mondott, meg a zajt a hídszerkezetben.*

— Valóban gyenge-e a fizetés? — kérdezem kísérőmet. *Legeza István* főmérnököt.

— A főnökségen az átlagórabér 39 forint 90 fillér. Ebben benne van az idei 250 forintos kötelező béremelés is. A legkvalifikáltabb dolgozók 59-60 forintot kapnak óránként.

— Ez nem is hangzik roszszul!

— *Nem, de csak öten kapnak ennyit a 161 dolgozónk közül, olyanok, akik 30 éve nálunk vannak. Ezért aztán az újonnan jelentkezők már ki is fordulnak az ajtón, ha meghallják, mennyit tudunk felajánlani nekik.*

— Ezek szerint önöknél is van létszámhiány?

— A megszabáshoz viszonyítva nincs — veszi át a szót *Bednárik József* szolgálati főnök. — Ezért inkább „minőségi cserét" szeretnénk. Bár azt hozzá kell tennem, hogy a hídállapotok nagyobb szakembergárdát kívánnak.

A főnökség vezetői nem fejtik ki részletesen a véleményüket a hidak állapotáról, mondván: a főnökség csak fenntartója, de nem gazdája a hidaknak, amelyek 60 százaléka a vonalakkal egy időben épült, s negyven acélhíd idősebb 70 évnél. A vasútüzemet ismerve soha nem lehetett lezárni őket egy nagy tmk-vizsgálatra. *Manapság, ahogy a forgalom, a terhelés egyre növekszik, ezek a nyugdíjaskorú hidak megértek már egy nagyobb felújításra, hiszen, nem ekkora igénybevételre tervezték őket.* És ha az elmúlt évtizedekben az acél áthidaló szerkezeteket esetleg már meg is erősítették, a falazatok jelentős része úgy van, ahogy annak idején megépítették. A fejlettebb országokban viszont a vasút átépítésével egy időben a műtárgyak átépítését is megoldják.

Később az anyagiakra terelődik a szó.

— Sajnos a fenntartási tevékenységet nem tudjuk olyan ütemben végezni, ahogy a hídállapot romlik — sommázza a helyzetet *Bednárik József.* — Az „egyéb" gondok közé tartozik többek között a 3. számú építésvezetőség épületének jövője. Ugyanis nem tudjuk, hogy a tervezett lágymányosi közúti hídnak útjában, lesz-e, ha igen, mikor kell költözni, és főleg hova? Ez egy szigeteletlen, többször beázott épület, amire egyszer már kimondták a szentenciát, hogy nem újítják fel, mert úgyis lebontják, a legutolsó verzió szerint maradunk, ezért kifestették, és szigetelték, úgyhogy pillanatnyilag elfogadható.

Ezen kívül a székesfehérvári 5. számú építésvezetőség „kiváltása" folyik igen lassan. Ugyanis 84-ben, amikor ez az építésvezetőség létrejött, a magasépítési főnökség telephelyén béreltünk egy leromlott épületet, s már jó ideje várjuk, hogy elkészüljön az új helyünk.

— A hídfenntartási munkát terv szerint végzik, vagy „riasztásra" mennek ki?

— *Évi terv szerint dolgozunk, de mindig hagyunk szabad kapacitást arra az esetre, ha valami rendkívüli esemény történne* — veszi át a szót a főmérnök. — Egyébként a munkánk nagy része tmk jellegű, tehát az évi körülelül 200 ezer hídóra-kapacitásunk jó részét ez viszi el. *Sajnos az infláció ellenére évről évre kevesebb pénz áll a rendelkezésünkre. Ezt egyrészt jobb munkaszervezéssel, másrészt élőmunka-megtakarítással igyekszünk ellensúlyozni.* Korábban 4,8 óra alatt mázolták a hidak négyzetméterét ezt sikerült leszorítani 3,4 órára. Homokszóró gépet, valamint tűnyalábos vibrátort használunk a fémszerkezetek tisztítására, a rozsda eltávolítására.

— Egyébként a hat építésvezetőségen megfelelő a személyi állomány?

— Sajnos nincs mindenhol vezetőhelyettes. Érdekes, hogy jogilag nincs helyettesi státuszunk, pedig a jövőre nézve is igen hasznos lenne, ha főiskolát végzett fiatalokat vehetnénk fel. Nem mintha tolonganának a friss diplomások.

(Demeter)

Az összekötő vasúti híd a Dunán (Tüttő Tibor felvételei)

Nemzetközi munkaverseny

A magyar export időben elindult

A Nemzetközi Munkaverseny Élenjáró Kollektívája kitüntetéssel ismerte el múlt évi munkáját a záhonyi üzemigazgatóságnak a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége. Az elismerő oklevél ünnepélyes átadása április 28-án volt.

A megjelenteket *Verba Ferenc,* a szakszervezet területi intéző bizottságának titkára köszöntötte, aki kiemelte, hogy a korábbinál szervezettebben végzett munka elismerése az oklevél.

A múlt évi teljesítményről *Sipos István* üzemigazgató adott számot. Tavaly az árubelépési tervet tervközelben sikerült teljesíteni, s többévi stagnálás után nőtt a tranzit szállítások volumene, főleg Ausztriába. *Az árukilépéseknél sajnos egyenetlenségek mutatkoztak a fuvaroztató felek hibájából. Ennek ellenére a szükséges magyar exportot időben kiszállították. A teljes áruforgalom a körzetben meghaladta a 18 millió tonnát.*

Az üzemigazgatóság a minőségi tényezők javítására, a gazdaságosságra törekedett. A múlt évben 2,4 milliárd forint bevételt értek el, 183 millióval többet a tervezettnél, miközben a költségfelhasználás az előírtaknak megfelelően alakult. A bruttósítással együtt 22,5 százalékos béremelést tudtak végrehajtani, az enélküli emelés 8 százalékos volt. A dolgozók érdekében néhány régóta húzódó szociális problémát oldottak meg, így például Záhony normálrendező-pályaudvaron korszerű öltöző-fürdőt alakítottak ki.

A gazdaságosságot szolgálja, hogy a külső partnereknek mintegy 100 millió forint értékben nyújtottak szolgáltatást. *A további feladatokat meghatározza, hogy beszűkültek a fejlesztési, fenntartási források.* Ezért fokozzák az egyes munkahelyek önállóságát, személyre szóló érdekeltségi rendszert építenek ki. Számítanak az újító, gondolkodó alkotó emberre, de köszönet illeti a szovjet kollégákat is.

A minisztérium nevében *Egri István,* a MÁV kereskedelmi főosztályvezetője köszöntötte a kollektívát, s hangsúlyozta, hogy folyamatos, jó tevékenység eredménye ez az újabb elismerés. Példát mutatnak a vállalkozó, kereskedelmi szellemből, amit bizonyít az is, hogy az Ausztriába irányuló tranzit fakiildemények tárolását, manipulálását is megoldják.

Az üzemigazgatóságon belüli munkaverseny keretében a pályafenntartási főnökség, a szállítmányozási főnökség, Eperjeske és Mándok—Tornyospálca állomások érdemelték ki az Élenjáró Szolgálati Hely elismerést. Az üzemigazgatóság dolgozói között mintegy négymillió forint jutalmat osztottak ki.

L. B.

Tatán a forgalmista teker és kallantyúz

Tata nemcsak a vizek, hanem a műemlékek városa is. Középkori vár, vízimalmok, templomok, kastély — csak néhány a teljesség igénye nélkül. Gyanítom azonban, hogy e sort a született tataiak sem bővítenék a századforduló táján épült vasútállomással, pedig felvételi épülete ma már közlekedéstörténeti műemléknek számít.

Emeli értékét, hogy bicskei tükörképét állomási rekonstrukció ürügyén a felismerhetetlenségig megcsonkították, így a tatai maradt a hegyeshalmi fővonal — vagy az ország? — egyetlen eredeti állapotában fönnmaradt, e típuskategóriába tartozó felvételi épülete.

Tudni kell, hogy a múlt század derekára megváltoztak az állomási épületekkel szemben támasztott követelmények. A korábbiakhoz képest növekedett az utasforgalom, hosszabbak lettek a vonatok, ehhez pedig a várótermek kiképzési rendszerének is alkalmazkodniok kellett.

Ennek eklatáns példáját — többek között — Tata szolgáltatta. Az 1883-ban készült tervsorozat már az ésszerűség jegyében készült. Az I. osztályú épület előcsarnokához most már az összes létező helyiséget felfűző folyosó tartozott, innen nyílik a jegypénztár, a peronokhoz vezető átjáró, a három váróterem és az irodák. Később a harmadosztályú váróteremből alakították ki a klasszikus resti helyi intézményét. A főépülethez falazott toldalékok tartoznak — korábban ezek favázasak voltak —, amelyben a vasútüzemhez nélkülözhetetlen eszközök és az árnyékszékek kaptak helyet.

Néhány évtizeddel ezelőtt még elképzelhetetlen lett volna, hogy egy állomásfőnök ne a tulajdon állomásán lakjon. Természetes hát, hogy az emeleten szolgálati lakások voltak. A múlt idő ezúttal nagyon is helytálló, mivel a felső szint már évek óta lakhatatlan. A fa födémszerkezetet elrágta az idő, a gerendák elkorhadtak, szükségessé vált a felújítás.

Ha ez megtörténne, az emeleten vendégszobákat rendeznének be, hiszen Tatát az ország távolabbi vidékeiről is sokan felkeresik. Aztán adni kellene a külsőségekre is. Az épület város felőli homlokzatáról több négyzetméternyi területen hiányzik a vakolat, de az egész állomás kopottságával méltatlannak tűnik az ápolt, rendezett, ragyogóan tiszta településhez.

Tatát valahogy elkerülte a budapest—hegyeshalmi vonal teljes hosszát érintő rekonstrukció. Itt még mindig héblivel „rángatják" a váltókat és a jelzőket, e berendezések lámpáiban még ma is petróleum lángja világít. A szolgálattevő vasúttörténeti középkorból származó Siemenssel állít vágányutat, teker és kallantyúz.

Emelve az állomás patináját, a szőnyi vasútvonal centenáriumára egy öreg gőzmozdonyt helyeztek talapzatra a raktár mellett. A város gyerekei hamar megszerették a háromhetvenötöst, ám egy szép napon — minden előzetes bejelentés nélkül — megjelent a darumenet, a gőzöst leemelték és elvitték. Azóta nincs nyoma.

Mint ahogy nyoma sincs, annak a komfortot megtestesítő vízmelegítőnek, amelyet *Barsi Lajos* állomásfőnök immár három éve igényelt a komáromi üzemfőnökségtől . . .

T. Z.

BNV-NAGYDÍJ

A budapesti nemzetközi vásárok történetében nemigen volt még példa arra, hogy a MÁV valamilyen termékével vásári díjat nyert volna. Nos, az idén ezt történt. A tavaszi BNV *„Új, korszerű szerkezeti és segédanyagok gyártása és alkalmazása"* című pályázaton, a 2. kategóriában a MÁV részt vett a nagy hatékonyságú sín- és nyomkarima-kenőolaj előállítása témájú pályaművel. A bírálóbizottság a pályaművet első díjjal ismerte el.

Előzmények: az építési és pályafenntartási szakszolgálat négy dolgozója — *Szabó József, Vásárhelyi Ernő, Glatz István* és *Balogh Árpád* — még 1984-ben megfogalmazta javaslatát, hogy az íves pályarészek intenzív oldalkopását célszerűen kialakított, hazailag olcsón előállítható készülékkel a pályába telepítve kellene megakadályozni. A készülék típusszámát — SVGB—84 — az ötletadók nevének kezdőbetűjével jelezték.

A készülék működtetésére megfelelő kenőanyagot a Magyar Ásványolaj és Földgáz Kísérleti Intézet fejlesztette ki. A MÁFKI kollektívájának ösztönzésére 1988-ban a METESZ által meghirdetett *„Korszerű anyagok és technológiák"* című pályázatra benyújtott közös pályázatuk I. díjat nyert. S ezt követte most a BNV-nagydíj.

—i —c

A forgalmi utazók nem hallgatnak tovább

A kv mellett működő forgalmi utazó rétegbizottság a közelmúltban megtárgyalta a Déli Pályaudvar forgalmi utazóinak követeléseit, és azzal összefüggésben a szakma helyzetéről állásfoglalást fogalmazott meg. (Ennek rövidített szövegét e hasábokon bekeretezve közöljük.) A követelések okairól, az állásfoglalás megszületésének körülményeiről beszélgettünk Baranyi Istvánnal, a forgalmi utazói rétegbizottság vezetőjével és Hertelendy Gáborral, a Déli Pályaudvar utazó főbizalmijával, vonatvezetővel.

MAGYAR VASUTAS: — Nem általános, hogy napjainkban egy szakmai réteg ennyire tudatosan lépjen fel érdekei védelmében. Mi ennek a magyarázata?

B. I.: — A kezdeményezés érdeme a Déli Pályaudvar utazó főbizalmi csoportjáé, akik az év januárjában az ittenihez hasonló követeléseket fogalmaztak meg. Ők keresték meg a rétegbizottságot is, és javasolták, hogy — amennyiben a követeléseik az egész forgalmi utazói szakma nevében vállalhatók — a rétegbizottság állásfoglalásaként küldjük el a vasút vezetőinek és így is hozzuk nyilvánosságra. A bizottság március 16-án tárgyalt a felvetésekről és néhány ponton módosította, kiegészítette azokat.

H. G.: — Úgy éreztük, hogy valamit tennünk kell. Az emberek között folyamatosan nőtt az elkeseredés a januárban bejelentett és nagyrészt végre is hajtott áremelések miatt. De ezen a közvetlen kiváltó okon túl régóta érlelődött bennünk a nyílt fellépés szándéka, mert helyzetünk, munkánk presztízse a vasúton belül is több éve folyamatosan romlik. *Ugyanakkor a gondjainkkal sem helyben, sem területi szinten, de nyugodtan állíthatom, hogy a hálózat egészén sem foglalkoznak érdemben.* Jellemző, hogy évek óta ebben a szakmában csökken legjobban a vasutasok létszáma, itt a legmagasabb a túlóra, alacsonyak az alapbérek, teljesen kiszámíthatatlan az elfoglaltságunk. Néha közelharcot kell vívni a legalapvetőbb munkafeltételekért, és mindezekre ráadásként a vasúti szolgáltatást érintő összes kritikát nekünk kell elviselni.

M. V.: — Önök hálózati szintű intézkedéseket sürgetnek. Ez azért érdekes, mert évek óta tart és napjainkban is erősödik az az igény, hogy minél több kérdésben — néha még bérezési alapkérdésekben is — területi vagy helyi megállapodást lehessen kötni.

H. G.: — Én, amikor a vasúthoz szegődtem, az egyik dolog, ami megragadott, az az volt, hogy ebben a munkakörben a feladat, a juttatások, a megjelenés, a bérezés, az egész hálózaton egységes volt. Mára ebből szinte semmi sem maradt, pedig nem látom be, hogy a korábbi gyakorlattól miért kellene eltérni. Hogy csak a bérezést ragadjam ki, a felsorolásból: nem tudom miért kellene más műszakpótlékot fizetni Vésztőn vagy Szombathelyen, amikor az mindenütt a napszak szerinti változó elfoglaltságot hivatott díjazni. De azt sem érteném, ha alapbérben jelentős különségek lennének, mert az ellentmondana az egyenlő munkáért egyenlő bért elvnek.

B. I.: — Van még több más oka is annak, hogy az utazók helyzetének javítását a vasút vezetőitől induló központi intézkedésként várjuk. Az egyik az, hogy véleményünk szerint a kulturált személyszállítás és utaskiszolgálás olyan általános kötelezettsége, a személyszállítási díjak beszedése, vagy a teherforgalomban a tolatós tehervonatok zavartalan közlekedtetése pedig olyan általános érdeke a MÁV-nak, amelyet nem tördelhetnek szét területi, illetve telepállomási érdekviszonyok; ennél fogva a felsorolt tevékenységet végzők gondjainak megoldása sem tekinthető helyi ügynek.

További — és talán legnyomósabb — érvünk az, hogy úgy tapasztaljuk: területi és helyi szinten eddig a vonatkísérők elég rossz érdekérvényesítési pozícióban voltak. Minden pályaudvarnak, állomásnak az a legfontosabb, hogy a vonatok gond nélkül, pontosan elinduljanak a területükről. Ebből a szempontból másodlagos, hogy a vonatkísérő személyzetet ki állítja ki.

A vezetői gondolkodás középpontjában az áll, hogy legyen elég kocsirendező, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő, kocsivizsgáló stb., mert az állomás munkájának megítélése az ő tevékenységüktől függ.

képviselettel nem rendelkezünk, ott képviseljenek bennünket.

M. V.: — Miből gondolják, hogy az elnökség, vagy bármely más testület ezt meg is tudja tenni? Hiszen — mint ahogy valaki a követelés hallatán meg is jegyezte — mindenki hátrányos helyzetűnek érzi magát.

B. I.: — Egy dolog, hogy ki milyen helyzetben érzi magát, és más dolog, hogy a valóságban objektíve milyen helyzetben van. Nem véletlen, hogy szakmai bérminimumokat és szakmai bérmegállapodásokat követelünk. Ez ugyanis azt feltételezi, hogy a vasútnak szakmai bérarányvizsgálatokat kell végeznie, szakmai bérhierarchiát kell felépítenie, és ehhez egy megfelelő alapbérrendszert hozzárendelni. Ha ezt közösen elfogadjuk, akkor ez egyben mindenki számára viszonyítási alapul is szolgálhat.

H. G.: — Mi egyébként az alapbérkövetelés megfogalmazásánál valami hasonlóból indultunk ki. Én öreg vasutasnak számítok, és még jól emlékszem rá, hogy valamikor a vonatvezetők alapbére elérte a kocsimesterekét, a jegyvizsgálóké pedig a tolatásvezetőkét. *Mára megfordult ez a helyzet.*

ÁLLÁSFOGLALÁS

A rétegbizottság úgy ítéli meg, hogy a MÁV-nál a forgalmi vonatkísérő személyzet — mindenekelőtt a jegyvizsgálók és a vonatvezetők — anyagilag és erkölcsileg alábecsült, több tekintetben kiszolgáltatott helyzetben van.

Véleménye szerint a megfelelő szakképzettségű és létszámú, kellően megfizetett vonatkísérői állomány létéhez olyan összhálózati érdekek fűződnek, amelyeket a telepállomások vezetői általában nem mérlegelnek, vagy nem tudnak mérlegelni. Ez döntően hozzájárult a hátrányos helyzet kialakulásához, ezért a bizottság elengedhetetlennek tartja az egész réteget érintő központi intézkedések meghozatalát.

Erre a rétegre vonatkozóan nem fogadja el a vállalati tervben előirányzott béremelés mértékét. Követeli, hogy 1989-ben minimum 10 százalékos alapbéremelésben részesüljenek és a műszakpótlék folytonos elemét 10 százalékkal emeljék.

A bizottság megítélése szerint erre megfelelő fedezetet nyújt a forgalmi utazóknál 1988-ban bekövetkezett 12-13 százalékos túlóracsökkenés, valamint a jobb megbecsülés következményeként csökkenő fluktuáció költségkímélő hatása.

A réteg anyagi alábecsültségének felszámolásához elengedhetetlennek tartja olyan szakmai bérminimumok meghatározását, amelyre az évenkénti béralkunál ismételt megállapodásokat kell kötni. Egyidejűleg fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy a szakmai réteg bérrendszerének az egész hálózatra kiterjedő egységessége továbbra is fennmaradjon. Ennek részeként elfogadja a januárban bevezetett sávos, százalékos műszakpótlékot.

Figyelmeztet a jegyvizsgálókat egyre gyakrabban érő, egyes utasok részéről megnyilvánuló inzultusok, esetenként bántalmazási szándék veszélyére. Kéri a vasút vezetőit, hogy a különösen veszélyeztetett körzetekben és vonalakon kezdeményezzenek hathatós intézkedéseket a vonatkísérők védelmére.

A rétegbizottság a jegyvizsgálók nevében egyúttal a vasutas közvéleményhez fordul segítségért. Kéri mindazokat, akiknek szolgálatban, vagy azon kívül a jövőben módjuk lesz segíteni ilyen helyzetben, emberességből és szakmai szolidaritásból tegyék meg.

A KV mellett működő forgalmi utazó rétegbizottság

Ennek a jelenségnek azonban a munkánk leértékelődésén kívül komoly következményei vannak a vasútra nézve is. *Egyes vezényleti helyek létszámgondjai miatt a vonatelosztás és a fordakialakítás fő szempontjául* — a gazdaságosság helyett — *lassan a létszámadottsághoz való alkalmazkodás válik.* A személyszállító vonatokon az 1+1 fős — itt-ott már csak 1 fős — kiszolgálás miatt a vasút jogos díjbevételektől esik el, nő a balesetveszély, és csökken az utaskiszolgálás színvonala is.

A teherforgalomban ez a folyamat a tolatós vonatok menettartamának növekedésével, az iparvágány kiszolgáló menetek elmaradásával jár, ami lassítja az elegymozgást, növeli a kocsiforduló-időt, fuvarozási határidő-túllépést eredményez stb. Mindent összegezve, nem véletlen tehát, hogy hálózati szintű intézkedéseket sürgetünk.

M. V.: — Milyen közvetlen eredményt várnak ettől a fellépéstől?

B. I.: — Az állásfoglalást elküldtük a MÁV vezérigazgatójának és a szakszervezet elnökségének. A vezérigazgatótól azt várjuk, hogy tárgyalási alapnak tekintse a követeléseinket, és konkrét intézkedéseket tegyen azok teljesítésére. Az elnökségtől azt kérjük, hogy azokon a fórumokon, tárgyalásokon, testületi üléseken, ahol közvetlen

A műszakpótlék emelését is abból kiindulva kérjük, hogy az már szinte minden vállalatnál meghaladja a vasút által fizetett mértéket, sőt a MÁV-on belül is több helyen 40 százalék. Szerintünk a műszakpótlékot — a rendszer meghagyásával — 40 százalékban kellene egységesíteni az egész vasúton. Az utazóknál a pótlék folytonos elemének 10 százalékos emelése lényegében már ezt jelentené.

M. V.: — Az okfejtés logikusnak és meggyőzőnek tűnik. Mi lesz akkor, ha a döntésre vagy intézkedésre jogosultakat mégsem sikerül meggyőzniük?

H. G.: — Nem akarunk fenyegetőzni — reméljük a sztrájktörvény elfogadása óta nem is hat annak, de az előzetes beszélgetéseken felmerült egy figyelmeztető sztrájk gondolata.

B. I.: — Még arra sem lenne szükség, ha a forgalmi utazók nyomatékot akarnának adni a követeléseiknek. *Elég lenne, ha összefognának és megtagadnák a szerződéses túlórázást.* Ez hátrányt okozó hatásában fölérne egy részleges sztrájkkal — annak jogi következményei nélkül. De nem ez a cél. Célunk az, hogy a megfogalmazott témákban az érintett réteg megelégedésére egyezség szülessék.

N. L.

Hozzászólás

Még egyszer a bérkövetelésről

Mindenki olyan kalappal köszön, amilyen van

A Magyar Vasutas május 11-i számában *Goldgruber Pál* és *Szerecz György,* a ferencvárosi vontatási főnökség szakszervezeti tisztségviselői cikket írtak *Elfelejtett ígéretek, fájó megkülönböztetés* címmel, azzal a szándékkal, hogy *A bérkövetelések realitása* című, március 9-i írás „hiányos" és „téves" információit pontosítsa.

Aki előveszi a Magyar Vasutas március 9-i számát, elolvassa a hivatkozott cikket és összeveti a május 11-i válasszal, az igencsak tanácstalan lehet abban, hogy mire vonatkozhat a pontosítás. Ott ugyanis mindössze két-három mondattal szerepel a ferencvárosiak követelése (merthogy az írásom valójában nem arról szólt), de a válaszcikk szerzői egyikre sem reagáltak közvetlenül.

Most megkísérlem csokorba szedni azokat a gondolatokat, amelyek a válaszcikk szerzőit vitára ösztönözték. A tisztségviselők gondolom azért nyúlnak vissza 1988. augusztusáig és azért mutatják be részletesen az elvárásaikkal kapcsolatos történéseket, mert tévesnek tartják az általam leírt azon utalást, hogy a műszakpótlék 40 százalékra emelését a „közelmúltban" követelték.

Véleményem szerint nincs lényegi vita közöttünk a kezdet megítélésében. A múlt évre visszanyúló előzményeket én a cikkem megírásakor természetesen ismertem. Azért említem mégis közelmúltként a kezdetet, mert az írásomban az idei béremelési lehetőségek és szakszervezetünk elfogadott bértárgyalási pozíciójának tükrében igyekeztem bemutatni a követelések teljesíthetőségét. Olyan értelemben tehát január 4-e tekinthető kezdetnek, hogy a ferencvárosiak a bérköveteléseiket — a sávos százalékos műszakpótlék és a 30 Ft/óra túlóra többletdíjazás bevezetésének ismeretében, azt elutasítva — akkor ismételték meg.

Ebből a szempontból kevésbé tartottam fontosnak, hogy melyek voltak a korábbi előzmények. *Annál is inkább, mert az indítványomat — hogy a Magyar Vasutasban tegyük közzé, mit akarnak, és a kirajzolódó megállapodást miért nem fogadják el — elutasították, kizárva annak lehetőségét is, hogy az előzmények nyilvánosságra kerüljenek.*

Itt el is érkezünk a második lehetséges vitaponthoz. *„Követelésük pontos tartalmának közzétételétől elzárkóztak."* — írom a március 9-i cikkben. Ez is utalás a január 4-i ferencvárosi rétegbizottsági megbeszélésre, és a leközlés elutasítását, mint tényt nem is cáfolják a válaszcikk szerzői. Mintegy magyarázatként leírják viszont, hogy *„. . . a levelet szélesebb nyilvánosságnak is szántuk, ezért elküldtük több vontatási főnökségnek . . ."*

Azt gondolom, könnyen belátható, hogy ez a fajta nyilvánosság nem ugyanaz, mint amit én hiányoltam. A többi vontatási főnökség ugyanis csak mint azonos érdekű partner mondhatott véleményt, de a vitából továbbra is ki lettek volna zárva azok, akiknek az érdekével esetleg ütközik a követelés teljesítése.

Írásomnak feltehetően az volt a leginkább sérelmezett része, amelyben leírom, hogy *„Kár volt a ferencvárosiaknak magukra terelni a gyanút, hogy a nyilvánosság mellőzésével esetleg hátsó gondolataik voltak."* Szeretném határozottan leszögezni, hogy nem volt szándékom a vádaskodás, és meggyőződésem, hogy nem is tettem azt. Nem azt állítottam, hogy a ferencvárosi mozdonyvezetőknek rejtett szándékaik *voltak.*

Azt mondtam, hogy ilyen gyanú kialakulhatott, mert olyan helyzetet teremtettek. Nemcsak azzal, hogy a sajtónyilvánosságot nem vállalták. *Azzal is, hogy az idei* — a vasutasok egészét átfogó — *bértárgyalási fórumokon ezeket a követeléseket nem tertjesztették elő a képviselőik útján.* Sem a múlt év december végén zajlott érdekegyeztető fórumon, sem az azt megelőző mozdonyvezetői rétegbizottsági ülésen, sem a január 16-i elnökségin, sem a január 20-i kv-ülésen. És az ilyen — nem tudok rá jobb kifejezést, „különös" alku könnyen ébreszthet gyanút, mert napjainkig — sajnos ilyan a bérmechanizmus — főként csak mások rovására lehetett és lehet alkudozni.

Az egyeztető és döntéshozó fórumok előbbi felsorolása egyben válasz a cikkíróknak arra a kitételére is, hogy *„Döntöttek rólunk, de nélkülünk".* Ezeknek a fórumoknak a többségén ugyanis a ferencvárosiaknak közvetlen képviseleti lehetőségük nem volt, így *„nélkülük"* nem lehetett dönteni.

Goldgruber Pál és *Szerecz György* vitába száll az általam felvetett szolidaritással, és mások rovására történő bérfelosztás helytelenségével, mint — ahogy írják — *„. . . két elfogadhatatlan gondolattal".* Nem vitatom, a szolidaritás gondolata valóban nagyon ósdi, hiszen magával a szakszervezeti mozgalommal egyidős, de ennek ellenére véleményem szerint a mai gondolkodásunknak és cselekvésünknek is meghatározó eleme kellene, hogy legyen.

Azzal egyetértek, hogy olyan viszonyokat kell teremteni, ahol az egyes rétegek bérkövetelését ne csak a másik rovására lehessen kielégíteni, és ezzel a különböző törekvések egymással szembeállítása is elkerülhető legyen. *Ezért kellene azt elérni, hogy a bértárgyalások ne egy adott bértömeg felosztására irányuljanak* — ami a mostani szembenállás legfőbb oka —, hanem az általános alapbéremelés mértékére és a kiegészítő munkadíjazási szabályok megalkotására.

Egy ilyen rendszerre az áttérés nem pusztán elhatározás kérdése, hiszen ennek alapvető külső feltétele például a bérszabályozás minden formájának a megszüntetése — a MÁV-on belül pedig a túlórák csökkentése —, ezért még néhány évig számolni kell az erőteljesebb belső érdekütközéssel.

Ilyen okok miatt tartom nagyon fontosnak a nyilvános és minden rétegre kiterjedő egyidejű tárgyalásokat; *ezért gondolom azt is, hogy gyanút ébreszthet minden különutas próbálkozás.*

Végezetül néhány megjegyzés a válaszcikk személyeskedő hangvételéhez. Nem tartom szerencsésnek az ilyen vitastílust, mert a nézetek és érvek helyett az érzelmek válnak meghatározóvá, de valószínűnek tartom, hogy mégsem lehet elkerülni, hiszen a szabad véleménynyilvánításhoz ez is hozzátartozhat.

Mindenki olyan kalappal köszön, amilyen van neki — tartja a mondás. Ami a leváltásom követelését illeti, ezzel szemben nem kívánok védekezni. Ott, ahol a kinevezés közvetett módon választói bizalomra épül, magától értetődőnek tartom, hogy a kérdés így is felmerülhet — bármennyire nem kellemes az érintett személyre nézve. Hogy úgy mondjam, *„a pakliban ez is benne van".* A mérlegelés a kinevezést jóváhagyó testület dolga lesz.

Ahhoz, azonban ragaszkodom, hogy a felhozott vádak tényeken alapuljanak! Esetemben ugyanis *„aparátcsik"* mivoltom és *„letűnőben lévő szemléletem"* fő bizonyítékaként a február 28-i kv-ülésen elhangzott hozzászólásomat idézik, állítva, hogy én az ajánlott 10 százalékal szemben 6 százalék béremelést indítványoztam. Ennek az állításnak azonban — mint általában az előre elhatározott koncepciót kiszolgáló, szövegkörnyezetéből kiragadott félmondatoknak — csak egy szépséghibája van: az, hogy *nem igaz!*

Aki előveszi a Magyar Vasutas március 30-i számát, és elolvassa a kv-ülésről szóló tudósítást, az könnyen ellenőrizheti, hogy abban a vitában mindenki — én is — 10 százalékos béremelést javasolt, csak amíg a MÁV ebből 5 százalékot akart garantálni, én azzal szemben 6 százalék garantált emelést indítványoztam.

Nem szeretnék *Fekete Sándor* hivatlan prókátora lenni — már csak a gyatra fizetség miatt sem, meg mert nem is hiszem, hogy erre rászorulna —, mégis nem állhatom meg, hogy el ne mondjam, *nagyon elhamarkodott ítéletnek tartom a visszahívására vonatkozó javaslatot.* Még akkor is, ha tudom, hogy a kifogásolt mondat egy vita hevében valóban elhangzott. Amennyire én meg tudom ítélni, *Fekete Sándor* mérsékelt és megfontolt, de nagyon határozott és következetes képviselője a mozdonyvezetői érdekeknek. Meggyőződésem, hogy azok, akik a munkája alapján ítélik meg továbbra is bizalmat szavaznak neki.

Németh László

Nehézgép-kezelői tanfolyam

A MÁV-nál is rendszerezték a rakodó- és szállítógép-kezelői képzést, amely fölött a szakfőhatóság gyakorol elvi és szakmai felügyeletet. A záhonyi üzemigazgatóságnál az első alaptanfolyam az elmúlt hetekben fejeződött be. A 272 órás időtartamú nehézgép-kezelői tanfolyam elvégzése után a résztvevőknek a továbbiakban már csak úgynevezett típusvizsgát kell tanniük a választott gépfajtára.

A záhonyi gépesített rakodási főnökségen rendezett tanfolyamon 22 dolgozó vett részt. A tananyagban többek között gépelemek, szerkezettan, hidraulikus hajtás, anyagismeret, elektrotechnikai ismeretek szerepeltek. Az elméleti felkészülés mellett a résztvevők gyakorlati vizsgát tettek az UB—142. és az RDK—160—2 típusú kotrógépeken. Előadóként a szakterületek üzemi vezető szakemberei működtek közre.

(hi)

Költségmegtakarítás a járműjavítóban

Jelentős energiamegtakarítást eredményező beruházást valósított meg a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzeme. Az eljárás során lényegesen javítják az úgynevezett kazántápvizet, mellyel megakadályozható a kazánok és csővezetékek korrózió ja.

Közvetlen energiamegtakarítást az jelent, hogy a kazánvíz sótartalmának mérséklésével csökkentik a lúgozódást. A termikus gáztalanító beépítésével a kazánok, valamint a gáz- és kondenzvízvezetékek korrózió ja csökken, és lehetővé válik a kondenzvizek összegyűjtése és újrahasznosítása.

A beruházás gazdaságossága abban rejlik, hogy szerveskarbonát-mentesítéssel a póttápvíz egységköltsége lényegesen kevesebb, mint a nátriumion-cserélővel történő vízlágyítás.

Sok gyermekkel — tanyán

„Nálunk csönd van és nyugalom"

Amint az már hagyomány, a Vasutasok Szakszervezete mellett működő nőbizottság idén is megtartotta anyák napi ünnepségét, amelyre 32 sokgyermekes vasutas édesanyát hívtak meg. A megjelenteket *Radnai Jenőné*, a kaposvári nevelőotthon igazgatója köszöntötte, majd *Pallos György* osztályvezető mondott beszédet, amelyben kiemelte, hogy a vasutaszszakszervezet a jövőben is folytatja a több évtizedes gyakorlatot, s a nagycsaládos asszonyokat ezután is támogatni fogja.

Az ünnepi szavak után 90 ezer forint segélyt osztottak szét, majd a köszöntő műsorát adó békéscsabai nevelőotthon növendékei adták át sajátkezűleg készített ajándékaikat.

*

A kedves, halk szavú *Hegedűs Lászlóné* Kiskunhalasról érkezett. Most várja a hatodik gyermekét. Örömét így magyarázza:

— *Olyan aranyosak a kicsik, hogy elmondani nem lehet. Úgy elbabázok velük, és az ember elfelejti, hogy múlik az idő. A nagyok is játszanak velük, segítenek, hiszen egy ilyen csöppség sokkal érdekesebb, mint egy játékbaba.* Attól függetlenül, hogy jó olyan sok gyerek között lenni, azért nagyon sok munkát, fáradtságot is jelent. Éjjel nappal csak a családdal foglalkozom, hogy kinek mikor hova kell menni, miből írnak dolgozatot, mi foglalkoztatja őket. De a gyerekek örülnek, hogy otthon vagyok, mert a házimunka közben beszélgetünk és nem kell napközibe menniük.

— A gyerekek nem szoktak veszekedni?

— Jaj, dehogynem! Anélkül nem megy, mi is veszekedtünk a három nővéremmel, de a testvéri kapcsolat erősebb, mint bármilyen barátság.

— És milyenek a mindennapok? Gondolom egy fizetésből nem könnyű megélni.

— *Tulajdonképpen nem egy fizetésből élünk, hiszen gyeden vagyok, az is jövedelem. A másik az, hogy még az első gyerekem babaholmijai is megvannak, és sokat kaptunk innenonnan.* Tudja, gyerekkorom óta megszoktam a beosztást. Mert rettenetesen be kell osztani a pénzt, de fölösleges dolgokra nem szeretek költeni.

— Sajnos a gyerekeknek sok kellemetlenséget kell átélniük az iskolában — folytatja. — Egyiküket például megszólták, mert kenyeret, és nem édességet, péksüteményt vitt uzsonnára. Más gyerek eszi a fagyit, iszsza a szörpöket, de ez haszontalan, és a sok cukor miatt egészségtelen is. Azért is félnek, hogy lenézik őket, hogy csak négy-öt ruhájuk van. Pedig tisztán, rendesen járnak.

— Mekkora lakásuk van?

— Mi tanyán lakunk. Két szoba, konyha és a hozzávaló helyiségek, és ott az istálló, meg a hatalmas udvar. És ez kell a gyerekeknek: az állatok, meg a sok mozgás. Egy kilométernyire a szomszédban van tehén, onnan hozzuk a tejet, a saját termésű mézünkkel ízesítjük, s látom rajtuk, hogy szeretnek méhészkedni.

— Mi a gyerekek kedvenc időtöltése?

— Rengeteg könyvük van, és szeretik a zenét. Szívesen hallgatják a komolyzenét. a verslemezeket is, no meg a meséket.

— A tanyán milyen a közművesítés?

— *A harmadik gyerek születése előtt lett villanyunk. Az ivóvizet pedig a városból hordjuk, a gémeskút vizét csak főzésre, mosásra használjuk.* Ez így talán nagyon nehéz életnek tűnik, de higgye el, egészségesebbek, mintha a város központjában panelházban laknánk.

— Hogyan lehet ennyire elégedett, hiszen messze a város, a vizet is vinni kell . . .

— Nehéz kinn, de mégis jobb! Nálunk csönd van, nyugalom és jó levegő. Idejövet, hogy a Józsefvárosi pályaudvar előtt a villamosra vártam, az a forgalom, a zaj öt perc alatt jobban elfárasztott, mint otthon az egyhetes tavaszi nagytakarítás.

— Mindent el tud végezni időben?

— Amikor nem volt villanyunk, megszoktam, hogy ha törik, ha szakad, sötétedésre mindennel kész kell lennem, pedig képzelheti milyen lassú a vasalás szenes vasalóval. Ez él bennem máig.

— Mikor foglalkozik a gyerekekkel?

— Házimunka közben is, s ha végzek akkor jönnek, hogy „segíts egy kicsit szolmizálni, hadd mondjam föl a leckét". Akkor már megjön a férjem is, és együtt a család.

D. K.

Szenvedélybetegségeink

A dohányzás pótcselekvés

Nincs biztos tanács a leszokásra

Korunkban előkelő helyet foglalnak el a szenvedélybetegségek. Az alkoholizmus mellett a kábítószerek fogyasztása is kezd elterjedni hazánkban. A sajtóból és egyéb kommunikációs forrásokból ismertek a kábítószerek pusztításai. Világviszonylatban közismert az alkoholizmus terén elfoglalt előkelő helyezésünk is. A magyar emberek egészségi állapota 40-50 éves kor elérésekor nagy általánosságban megközelíti azt a fokot, amely mellett bizonyos százalékban a rokkantosítás megítélése nem keltene meglepetést.

Egészségrombolásunk okai sokrétűek. A túlhajtottság, az egzisztenciális túlterheltség ugyanúgy megtalálható az okok között, mint a különböző élvezeti cikkektől való függőség, a pótcselekvések és feloldási módszerek. A túlterheltség miatti testi és szellemi feloldás sokszor káros anyagok élvezetébe torkollik. Ezek gyakoribb élvezete a hozzászokáshoz, szenvedéllyé váláshoz vezet.

A már említett „keményebb" szenvedélyek mellett könnyebbnek tűnik a dohányzás. Egészségromboló hatását nem szabad lebecsülnünk. *Talán azért nem tűnik első megközelítésben az előbbiekkel egyenértékűnek, mivel akut, azonnali hatásai kevésbé látványosak.* Ha valaki látott már olyan EKG-görbét, melyet egészséges ember szívéről vettek fel egy darab cigaretta elszívása után, nem fogja lekicsinyelni a dohányzás azonnali hatását. Orvosegyetemi előadáson szokás volt frissen kivett borjúlégcső ostoros sejtjeinek működését demonstrálni. Ezek a sejtek távolítják el a légutakba jutott szennyeződéseket, koromszemcséket, bacilusokat. A demonstrációt végző professzor tust cseppentett a felvágott légcső belső felszínére, és perceken belül láthatóvá vált a tusfolyam mozgása. Ha felkértek egy dohányzó orvostanhallgatót, hogy gyújtson cigarettára és fújjon egy-két slukk füstöt a légcsőre, a tusfolyam mozgása lelassult, több füstinger esetén le is állt.

Ez az egyszerű kísérlet bizonyítja a cigarettafüstben lévő több száz, több ezer vegyi anyag azonnali mérgező hatását. Dohányozni nem egy alkalommal szoktunk, a dohányosok éveken, évtizedeken át hódolnak szenvedélyüknek. Elképzelhető, hogy milyen mértékben megnövekednek a kóros hatások következményei a hörgőkben, ennek a folyamatnak során tönkremegy az értékes „ostoros" sejtekkel borított belső hörgőfelszín, helyét értéktelen, funkció nélküli sejtek foglalják el. Ez a folyamat az idült hörghurut fenntartása mellett egyben elő is készíti a talajt a rosszindulatú daganatok — rákbetegségek — számára.

A dohányzás és a hörgőrák gyakoriságának összefüggése ma már nem vitatott. Világszerte végzett járványtani munkák, nagy statisztikai feldolgozások a számok törvényével bizonyítanak. A dohányzó nők számának emelkedését törvényszerűen követte a hörgőrák korábban alacsony előfordulásának növekedése a nők körében. Szándékunk felhívni a figyelmet ezekre az összefüggésekre. Ugyanakkor azt is el kell mondanunk, hogy a hörgőrák keletkezésének a dohányzás nem egyedüli oka, csak egy fontos tényező, de úgynevezett rizikófaktor, amely fokozza a betegség kialakulásának valószínűségét.

Ha a rizikótényezőkről beszélünk, szólnunk kell egy másik nagy betegségcsoportról, a szív- és érrendszeri megbetegedésekről, melyeknek hátterében szintén fontos szerep jut a dohányzásnak. A szívizomelhalás (szívinfarktus) kialakulása mellett a magas vérnyomás betegség (hypertonia), az érrendszer degeneratív elváltozása és szövődményeik — mint a perifériás erek szűkülete, agyvérzés, agylágyulás — által bekövetkezett halálozás többszöröse a dohányzók körében a nem dohányzókkal szemben. *A viszonylag fiatal férfiak magas halálozási százalékai mögött nagyrészt ezek a betegségek állnak.*

A dohányzásról való leszokás sokkal könnyebb, mint a kábítószer, vagy akár az alkohol elhagyása. Talán megkockáztathatjuk, hogy a dohányzás nem is igazi szenvedélybetegség. Sokféle felfogás között létezik olyan is, amely szerint úgynevezett nikotinéhség vagy nem is létezik, vagy ha igen, az csak rövid ideig áll fenn az utolsó cigaretta eldobása után.

A dohányzás csak egyike rossz szokásainknak. Nagyon meggyőzőnek tűnik az a kísérlet, amelynek során önként jelentkező, dohányzásról leszokni kívánó személyeket erre a célra kiürített kórházi osztályon helyeztek el. A külvilágtól elzárva akárhány cigarettát szívhattak el, de nem gyújthattak rá: a cigarettát égve, szívásra készen kapták. Elmaradt tehát a rágyújtás ceremóniája. Egy-két nap elteltével növekedett az ily módon nyújtott élvezetről való lemondók száma. Ez a tény a dohányzás pótcselekvés jellegét támasztja alá, és ellenérv lehet a nikotinéhségre mint leszokást pótló tényezőre való hivatkozással szemben.

Többen gyakran hangoztatják a leszokás utáni testsúlynövekedést, elhízást mint ürügyet a leszokási képtelenség védelmében. *A dohányos ember ízlelése kifejezetten rossz, a dohányfüstben lévő kémiai anyagok érzéstelenítik, eltompítják az ízlelőtestecskéket.* A dohányzás elhagyása után, mivel a krónikus ártalom megszűnik, az ízlelőszervek újra képesek jól ellátni feladatukat, a dohányzást elhagyó személy újra „megtanulja" az ízeket, ezért étvágya javul, és ha nem vigyáz, hízni kezd. Ha valaki ezt figyelembe veszi, értelmes, fegyelmezett táplálkozással elkerülheti az elhízást.

Szólni kell az úgynevezett dependencia (függőség) *jelenségéről is.* Vannak olyan helyzetek, amikor a dohányos ember úgy érzi, hogy „most feltétlenül rá kell gyújtanom". Ilyen az alkoholfogyasztás utáni vagy közben lévő helyzet. Ez az alkoholdependencia — amely fordítva is érvényes —, a mértéktelen dohányzás újabb alkoholfogyasztásra sarkall. Így egy hibás kör alakul ki, amelyet nehéz megszakítani. A leírtak, ha csekélyebb mértékben is, de érvényesek a kávéfogyasztásra is.

Ismert helyzet, amikor a dohányos ember várakozni kényszerül. Akár orvosi rendelő vagy hivatal várószobájában, akár vendéglő vagy eszpresszó asztalánál várakozik, rágyújt. Ha sokáig vár, sokszor rágyújt. Ez is a pótcselekvés jelleget bizonyítja.

Biztos tanács a leszokás módjára nem létezik. A dohányosok sokszor hivatkoznak a dohányzáshoz való jogukra. Kétségtelen, hogy mindenkinek jogában áll mérgezni a saját szervezetét, amivel akarja. De ha a társadalom szemszögéből nézzük, már nem ennyire egyszerű a kérdés. A korai rokkantsággal járó terhek viselése nagy részben a társadalomra hárul.

Ha jogokról beszélünk, nem lehet nem említeni a nem dohányzók „nem dohányzáshoz" való jogát, melyet a dohányosoknak kellene tiszteletben tartani. *A nem dohányzók türelmes, de nem mindent megengedő magatartása nagyban segítheti a leszokni kívánók egyre nagyobb számának további növekedését.*

Sokat tehetnek a munkahelyi vezetők — dohányzók és nem dohányzók egyaránt — példamutató magatartásukkal. A füstkarikát eregető főnök jelenlétében a dohányos beosztott sem gondol leszokásra.

Sokat segíthetnek az egészségügyi dolgozók példamutatásukkal. Nálunk még csak törekvés, más országokban valóság, hogy egészségügyi intézetekben, kórházakban nem dohányoznak. Itt cigarettára gyújtani olyan illetlenségnek számít, mintha valaki erősen hiányos öltözetben jelenne meg, vagy botrányos viselkedésével vonná magára a figyelmet.

Társadalmunk egészsége az azt alkotó polgárok egészségi állapotának függvénye. A társadalom rossz egészségi állapota minden polgárára visszahat egészségügyi, gazdasági, jóléti kérdésekben. A szenvedélybetegek és a következményes betegségekkel kapcsolatos kockázati tényezők számának csökkenése az egész társadalom érdeke.

Dr. Major Tamás

Se pénz, se posztó

Miért nincs becsülete a raktárnoki munkának?

A Magyar Vasutas 5. számában olvastam a *Raktárnoksiratót* című cikket. A Vasút című üzemi lap is foglalkozott abban a hónapban a raktárnokokkal. No végre —, sóhajtottam.

Egyetértek *Binder László* nyilatkozatával, ugyanúgy mint a Raktárnoksiratót cikk írójával, *Klencz Tibornéval.* Úgy érzem én is, hogy a kereskedelmi szolgálat rangja elveszett, de különösen a raktárnoki munka nincs megbecsülve. Szinte ellenünk van az összes többi szakágazat. Nem egy irányba húzzuk a szekeret. Szerintem itt rangsorolásnak nincs helye. Itt a cél egy lehet, a vasút óraműpontossággal üzemeljen!

Minden szolgálati ágnál levő dolgozónak kell hogy legyen kereskedelmi szemlélete, hiszen ebből élünk. Hogy lehet olyan ösztönző rendszert megtűrni, mint például a Ktg-nél? A prémium a kiegyenlítés teljesítésétől függ, és emiatt kocsik százait nem állítják ki, mert kell a kiegyenlítéshez. Ezek után, hogy álljon a raktárnok a fuvaroztató fél elé? Mit mondjon neki, hogy miért nem kapta meg a megrendelt kocsiját?

A tehervonatoknak a késése is katasztrofális. Én úgy emlékszem, alig 25 évvel ezelőtt még engem mint forgalmi szolgálattevőt felelősségre vontak érte, ha egy tehervonat kiesett a menetrendből. Ma meg se kérdezik, mi lett a tehervonattal, miért késik? *Ma már a tehervonatoknak csak a menetrendkönyvben van menetrendje, a valóságban csak közlekednek.* Minek a menetrend? Előfordul, hogy Józsefvárostól 124 km-re levő rendeltetési állomásra hét nap alatt jut el egy kocsirakomány.

Ilyen körülmények között raktárnok legyen a talpán az, aki előre megmondja, hogy mikor kell feladni az árut ahhoz, hogy meghatározott időre célba érjen. Hat órával előtte hogyan értesítsem a kedves fuvaroztató felet, mikor még az sem biztos, hogy a küldeménye meg fog érkezni időben és sértetlenül?

Ezek után nem csodálkozom azon, akik azt kérdezik: miért csinálod ezt ennyi pénzért? *A raktárnokok sem anyagilag sem erkölcsileg nincsenek megbecsülve.* Ez év április 4-e alkalmából egy csomó kitüntetést és egyéb elismerést osztottak ki. Átolvastam a névsort, de országos viszonylatban nem akadt egy raktárnok, aki valamilyen elismerést kapott volna. Ily nehéz körülmények között ennyire rosszul dolgozunk?

A raktárnokok kiképzése is csapnivaló. A vizsgán 15 írásbeli kérdésből három raktárnoki kérdés, a többi kocsiálláspénz és fekbér-számítás. Aki ezt tudja, az már beoszthatónak raktárnoknak, és akkor derül ki, hogy az illető nem tudja megkülönböztetni a nyitott kocsit a pőrétől.

Mi raktárnokok egyenruhát sem kapunk, csak sima munkaruhát. Bezzeg a személyvonati motorvezetők kapnak téli, nyári, tavaszi, őszi kivitelben, mégis civilben dolgoznak, szerintem azért, mert szégyenlik, hogy vasutasok. Felvettem az új munkásruhát és a főnökömtől kezdve mindenki röhögött rajtam. Erre mondják azt — se pénz, se posztó —, hát ennyi a mi becsületünk.

A fuvaroztató fél még tisztel bennünket, ami arra enged következtetni, hogy nem mi játszottuk el a becsületet. A munkáltatónak jobban kellene tisztelnie a raktárnokot! Nem akarunk mostohagyerekek maradni!

Csősz Imre
főintéző
Kecel

Nyugdíjasok taggyűlése

Gyakran hallatnak magukról a monori vasutasnyugdíjasok, és különösen élénk a helyi nyugdíjas-szakszervezeti alapszervezet élete. Programjaik, közös kirándulásaik mindig sok embert vonzanak, s náluk — a mások által — „nem szeretem"-nek titulált rendezvényeken sem maradnak üresek a székek.

A közelmúltban megtartott beszámoló taggyűlésen Molnár Elek titkár a beszámolójában elmondta, hogy jelenleg 329 tagja van az alapszervezetnek, a vezetőség 13 bizalmival végzi a munkát. Az elmúlt időszakban 43-an részesültek különböző segélyekben, többen voltak vállalati és SZOT-beutalóval az ország különböző részein, valamint egy hónapos ingyenes üdülésen Balatonfüreden és Vonyarcvashegyen. 30-an kaptak gyógyszer-visszatérítési díjat az ÖTA-tól 500—2000 forint értékben. Sajnos, temetkezési segélyre 12 fő után 14 400 forintot kellett kifizetni.

A csoport élete javarészt a művelődési központban zajlik, a ház dolgozói segítenek a programjaik megszervezésében. A kirándulásokon kívül havonta hallhatnak — például orvosi vagy kertészeti témájú — ismeretterjesztő előadást, színes vetített képes élménybeszámolót . . . Ám az idős embereket ezenkívül lakóhelyük fejlődésének lehetőségei, eredményei is érdeklik. Erről *Kovács Benő* tanácselnök tájékoztatta az egybegyűlteket a taggyűlésen.

A beszámoló után a péteri nyugdíjasklub és gyermektánccsoport 50 tagú gárdája adott kétórás műsort a vasutasnyugdíjasoknak.

Molnár Elek

Az idén 100 éves a hatvani vasutas virágkertészet. Minden évben több ezer virágpalántát ültetnek az állomások peronjaira

(Zelmann F. felvétele)

Bolygatjuk a holtakat

Mostanság, hogy az ember a megújulók megnyilatkozásait hallgatja, akarva akaratlanul is számvetést készít. Mivel immár írni is lehet arról, amiről még nem is olyan régen ildomosabb volt hallgatni, előbb-utóbb felenged benne a korábbi főszerkesztői agymegerőszakolás szorongató emléke. Az írógép billentyűi, akár a pszichiáter gumikalapácsa a páciens térdét, szorgos harkályként agyusztálják a cenzúra- és öncenzúra radírjától úgy-ahogy megkímélt öntudatot.

Politikai eszmélkedésem alighanem attól a pillanattól számíthatom, amikor népünk akkori bölcs vezetői úgy döntöttek, hogy első szocialista városunk holnaptól ne Sztálinról, hanem az az időtájt még kevésbé szennyezett, egyébiránt is feddhetetlen, öreg Dunáról legyen elnevezve.

Csupán merő feltételezés, hogy ebben az átkeresztelésben csipetnyire szerepet játszott legfőbb szövetségesünk esedékes Nagy Testvérének ukáza, tudniillik, hogy ama bizonyos tömött bajszú kiugrott szeminarista, aki Dzsugasviliként látta meg a napvilágot, haló poraiban is persona non grata a Kreml környékén.

Nem tetszett nekem a dolog. Sem a pentelei, sem a moszkvai, de hát azt mondták, hogy én ezt még nem érthetem, mert gyerek vagyok, és barackot nyomtak nullásgéppel szkinhedizált kobakomra.

És valóban! Nem fért a fejembe, minek bolygatni a holtakat, s miért kell nevet adni annak, aminek már amúgy is van neve. Különben is: nomen est omen, szerintem Sztálin jobban pászolt a kohászatáról messze földön híres, sematikus metropolishoz.

Meg aztán már a kisdobosban azt tanultam, hogy *a halottakról jót vagy semmit.* Ekkoriban kezdtem el filózni azon, hogy valami nem stimmel a rendszerrel. Aztán múlt az idő, felgyorsultak az események, s ezzel együtt óvatosabbá váltak az elvtársi temetések. *Hruscsov előrelátóbb volt elődjeinél, de valószínűleg a Vörös tér kockái alatt nyugvó utódainál is. Mármint végrendelkezés dolgában.*

Már elég régen nagyfiú vagyok, így aztán némi rezignált cinizmussal veszem mindannyiszor tudomásul, amikor a szocializmus ügyeletes halottkémei munkához látnak. Nincsenek éppen semmittevésre kárhoztatva . . . Ám én azóta sem szeretem az olyan rendszereket (módszereket), amelyek nem tisztelik halottaikat. Márpedig az elvtársakról sok minden jó elmondható, kivált ha beszámítom az illegalitás éveit is, az azonban a legnagyobb jóindulattal sem fogható rájuk, hogy békén hagynák saját holtjaikat.

Még szörnyűbb, amiről a 301-es parcella árulkodik: *az arcukkal föld felé temetett kivégzettek remélhetőleg örökké kísértik majd hóhéraikat.* Ami „csak" jóvátehetetlen bűn volt, így vált össznépi, soha meg nem váltható gyalázattá. Pedig gondoljuk csak meg: a meggyilkolt miniszterelnök is ugyanannak a pártnak a tagja volt, mint azok, akik sunyi módon ítélkeztek felette.

De hát én nem arról a perről, s nem is a 301-es parcelláról akarok beszélni. Végtére is egy publicisztika ne legyen végletekig felfokozott, maradjon meg inkább a mértéktartó racionalitásnál.

Szóval, nem irigylem azokat, akik érdemeik elismerése mellett készülnek egyre inflálódó nyugdíjukkal túlélni a közreműködésükkel omladékossá falazott jelent. *A ma vezető politikusa szinte biztosra veheti, hogy utódainak hálátlansága üldözni fogja. Sőt, az elődök története azt mutatja, hogy utol is éri . . .*

Persze nincs ez a világban mindenhol így. Akadnak helyek, nevezzük őket többé-kevésbé demokráciáknak, ahol a bukott politikus (legyen az akár az elnök is) nem féli a jelent, jövőt, s minden további nélkül visszamehet mondjuk földimogyorót termeszteni, vagy Watergate ide, leleplezés oda, nem vész el állampolgári becsülete: *testőr is, tisztes apanázs is jár neki, neves egyetemekre hívják előadónak, sőt olykor még kormányát is képviselheti külhoni ügyekben.*

Feltéve persze, ha nem végez vele idejekorán egy vagy több kósza golyó. Természetesen nálunk ilyesmi senkit sem fenyeget. Legfeljebb az, hogy bizonyos körök saját halottjuknak tekintik.

(Tódor)

KIÁLLÍTÁS

Koczka István festőművész a kiállításon

A Törekvés Művelődési Házban május 16-án 16 órakor *Székelyhidi Ferenc* igazgató köszöntő szavai után *Balassa Iván* néprajzkutató, a Magyar Néprajzi Társaság elnöke nyitotta meg *Koczka István* festőművész kiállítását. és felidézte a kolozsvári házsongárdi temető történetét, ahol az erdélyi és egyetemes magyar kultúra olyan nagyjai pihennek, mint *Szenci-Molnár Albert, Misztótfalusi Kiss Miklós, Brassai Sámuel, Kelemen Lajos, Koós Károly* és sokan mások.

A temető új keletű történetét *Koczka István* festőművész mondta el. Már 1938-ban megkísérelték a sírok felszámolását, akkor a Kolozsvári Ifjak nevű egyesületnek ezt sikerült meggátolni. 1983-tól ismét napirendre került a temető megsemmisítése. Ettől kezdve fényképezte *Koczka* az ott nyugvó irodalmi és történelmi személyiségek sírjait. 1988 óta kiállításokon mutatja be a képeket.

(Kép és szöveg: Tüttő)

Dokumentumkötet az Északi Fűtőházról

A hagyományok őrzése, a múlt tisztelete nélkül, a napi manipulációk széljárása által sodort ördögszekerévé válik sorsunk. A példák tartást adnak, a gyökértelenség gyengeséget hoz, amely gyakran elvetemült barbárságba torkollik. Az ilyen bukásoknak számtalan példáját láthatjuk.

Mindezek tudatában szívet melengető élmény olyan olvasmányt kézbe venni, amelyik a tegnapok megbecsülésére, a hivatás, a munkahely és egymás tiszteletére tanít. A közelmúltban megjelent Az Északi Fűtőház története ilyen kötet.

Nem kell persze eltúlozni. Irodalmi alkotásként nehezen értékelhető, mondhatná a könyv bármelyik kritikusa. Nem is azzal a szándékkal készült. A könyv inkább dokumentum, mint szépírás. Az első fejezet *Hámán Katónak*, a fűtőház névadójának életútjával foglalkozik.

A második rész a fűtőház múltját eleveníti fel, a harmadik pedig a jelenről szól. *Pataki Kálmán* újságíró a riport eszközeivel villantja fel a vontatási főnökség gondjait, örömeit. A kötetet az Antikva Kiadó jelentette meg kétezer példányban. Érdemes elolvasni.

(s. g.)

*

Az Antikva Kiadó a Szerzői Jogvédő Hivatal ez év május 9-én kelt leveléből értesült arról, hogy Az Északi Fűtőház története című kötet első fejezetének szerzője sérelmezte miszerint neve a könyvben nem szerepel. A kiadó ezúton közli, hogy a szóban forgó mű első fejezetét *dr. Gadanecz Béla* írta. Megjegyezzük, hogy a vontatási főnökség vezetősége bocsátotta a kiadó rendelkezésére a több szerző által összeállított alapanyagot. A kiadó az alapanyagok szerzőivel nem állt jogviszonyban.

(Antikva Kiadó)

A pokoljáró-öntudat

Tarjáni Imre versei elé

Ismerek egy dudást, aki évtizedek óta naponta pokolra száll. Nevezhetném, akár költőnek is, ahogy ő maga, amikor tizenöt évesen — az aszódi javítóintézet árnyékában — először állt a bíró előtt. Julien Sorelt játszott, elítélőit már akkor is megszégyenítve.

Aztán ez a konokul tehetséges állami gondozott fiú sok mindennel megpróbálkozott, csaknem hat évig volt például a Ferencvárosban vonatvezető, de a vers soha nem hagyta el. Annak idején még a „kilencekkel" indult, versei folyamatosan jelentek meg a folyóiratokban, lapokban, antológiákban, de „igazán sohasem jött össze".

Azazhogy dehogyisnem! Idei áprilisi számában a Kortárs mutatta be Tarjáni Imrét, a 43 éves munkásköltőt.

Megszenvedett verseinek hitelt a sorsát mindig felvállaló pokoljáró-öntudat ad.

Festékkel felírva

ott volt kiterítve
a földpadlós tisztaszobában
nem zokogtam
vártam a temetési ruhámat
az elsőt az újat
hogy ne legyek szegényes azon a falusi felvonuláson
szépen felöltözve vihessem a keresztet
rajta festékkel felírva: Tarjáni Mária, élt 49 évet

megölte a napszámos-idő
(én sarokban térdepeltem kukoricán)
béküljünk ki —
a sírodig értem Édesanyám

Kereng a bujdosásom

Kereng a bujdosásom,
körém csomósodik szárad.
Azt eszem, amit találok,
azt szeretem, aki lázad.
Vén Európa visszanéz — rám néz —
Domborzatából kiviláglok,
mint olajos földben tüntető
lidércfény-alkonyatú lángok.

Minek is jönnél

minek is jönnél
miért akarnád
a legegyszerűbb szerelmet
amit hangod magányában pergetett a szél
odakint továbbra is hazudik az idő
(zizzenő kés lett a szeretkezés)
minek jönnél
minek is ha kevés

Kaszala Sándor

Távirat

Robi az utolsó sorban ült a moziban. Kalandfilmet vetítettek. Már látta egyszer, de délután nem tudott mit kezdeni az idejével, s az unalom elől ide menekült. Kevelte a régi épület olajos padlójának átható, jellegzetes szagát, amely összekeveredett a meszelt falak, meg a poros drapéria függönyök nehéz leheletével.

Amikor a terembe lép, mindig megnyugtatja ez a moziszag, s el sem tudná képzelni, hogy egy filmszínháznak más levegője is lehet. Gyermekkorában sokat ült ezen a nézőtéren. A szünetben mindig kinyitották a terem két bejárati ajtaját, s ilyenkor érezni lehetett az áporodott levegőbe vegyülő növények bűvös illatát.

*

Most kevés néző volt a teremben. Balra tőle négy fiatal viháncolt. Tizenöt-tizenhat éveseknek vélte. A két fiú meg a két lány a fal mellett ült a sarokban, Robi jól látta az arcukat. *A film nem kötötte le a figyelmüket, összehajolva nevetgéltek. A barna hajú lány néha oldalt pillantott, s a szája elé kapta a kezét, hogy elfojtsa felfeltörő nevetését.* Finom rajzolatú, vékony orra, s bájos arca volt. A vetítőgép fénykévéje néha megcsillantotta homloka fölött a hajszálakat. A tinik hangját most elnyomta a puskaropogás. A hegyek között a banditák egy postakocsit támadtak. Vad ordítozás, látványos zuhanások lóhátról.

Az izgalmas jelenet után *Robi* ismét a lány arcát kereste a sötétben. Meglepte amit látott. A mellette ülő nyurga fiú a szoknyája alatt matatott. A hét fogást próbálták, a többiek izgalomtól hevülten figyelték a játékot. Szoknyája egyre feljebb csúszott hosszú combján. A lány kissé előredőlve nézte a fiú ujjait. Az finoman, szinte érzékien bizsergette a feszes bőrt. A lány már az ajkát harapdálta, várható volt, hogy bármely pillanatban kitör belőle a nevetés.

— *Négy, öt* — számolt halkan a fiú, és ebben a pillanatban felgyulladtak a villanyok. A kis barna gyorsan a térdére húzta a szoknyát, s zavartan igazgatta a ráncokat. A többiek idétlenül nevettek.

Kinyitották az ajtókat, s beáradt az őszi délután édeskés illata. A jegyszedőnő *Robi* nevét kiáltotta.

— *Jöjjön ki, távirata érkezett* — tette még hozzá.

Robi idegesen felugrott, s a kijárat felé sietett. Még hallotta, hogy a fiatalok közül valaki utána szól:

— *Siess, mert ég a ház!*

Nem reagált az ostoba megjegyzésre. Az előcsarnokban kezébe nyomták a táviratot.

— *A vasúti kézbesítő hozta. A szüleitől tudta meg, hogy itt van* — szolgált magyarázattal a jegyszedő.

Robi megköszönte, aztán elolvasta a távirat szövegét.

„Húsz órára jelentkezzen a szolgálati helyén! Két vagon szén érkezett."

— *Csak ez hiányzott* — dünnyögte mérgesen, aztán az órájára pillantott. Nemsokára indul a vonat. Annyi ideje volt csak, hogy hazamenjen és átöltözzön. A tizenkilencharmincast el kellett érnie.

*

A gőzös erőlködve húzta a néhány kocsit. Fekete füstfelhők úsztak az ablak előtt. Egyedül ült a fülkében, s az éjszakai munkára gondolt. A két négytengelyes kocsi már biztosan a szertári vágányon áll. A szenet ki kell lapátolni, mert reggel jönnek a fuvarosok, és viszik a megrendelőknek. A szertár a kisváros vasútállomásának túloldalán van, a fatelep mellett. Érettségi után oda szegődött segédmunkásnak. Éjszaka még sohasem rakott szenet. Kicsit izgatottan szállt le a vonatról.

A vágányok között a szertár épülete felé igyekezett. Körülkerített udvarán már messziről látta az öreg platánfát, amelynek sötét, dús lombja erdők susogását idézte emlékezetébe. *A segédmunkások fabódéjának nyitott ajtaján kitóduló villanyfény keskeny folyosót vágott a sötétben. Egyenesen e fény irányába tartott.* A többiek már várták. Amikor belépett a bódéba, a sűrű cigarettafüstben szinte alig ismerte fel az arcokat. Egy rozoga, nehéz faasztal körül ültek a munkatársai. A két öreg, *Jani* és *Gabi* bácsi, meg a lenszőke hajú agglegény, *Sanyi*. Kezet fogott valamennyiükkel.

— *Megjöttél, Robikám? Akkor kezdhetjük is* — jelentette ki lakonikusan *Jani* bácsi, aki a legöregebb és a legtapasztaltabb volt közöttük. Elnyomták a csikket, aztán a szerszámosbódéból kivették a szívlapátokat meg a pajszert. Robi gyorsan átöltözött, aztán a három férfi után ballagott a sötétben. Átmentek a vontatási főnökség nyitott mozdonyszíne alatt. Néhány oszlopon, a poros égők sárga fénysátrában apró bogarak köröztek. A szerelőakna mélyén olajtócsák csillogtak.

A rakodóvagányon ott állt a két vagon. Jani bácsi irányította a kis csapatot. A feszítővassal óvatosan kiütögette az ajtók rögzítőpántját, s a szén dübörögve zúdult a földre. Sűrű porfelhő csapott a magasba. Amikor már minden ajtó nyitva volt, *Jani* bácsi megkönnyebbülten sóhajtott:

— *No, ez sikerült!*

Megtörölgette a homlokát, aztán csendesen rendelkezett:

— *Robi meg Sanyi menjen az első vagonba. Mi Gabival a másikat rakjuk.*

Helyet csináltak maguknak az ajtóban, a szén befolyt a kerekek közé. Felugrottak a platóra és keskeny folyosót nyitottak a szénfalban. Megfeszültek, kiengedtek az izmok a karban, derékban — a munka ritmikus ütemére. *Robi* homlokán csorgott a verejték, testén átnedvesedett az ing, de gondolatai csakhamar elkalandoztak. Egy tavalyi lakodalom képei peregtek éppen a fejében. Mintha filmet nézne munka közben, maga készítette, önmagáról szóló filmet.

*

Autóbusz viszi a násznépet. Zsúfolt a jármű, a gödrös úton ugrálnak a kerekek. Ő egy fiatal lány mellett áll, a tömeg néha szorosan hozzányomja. Érzi a lány orgonaillatát, testmelegét. A legszívesebben átölelné, megcsókolná cseresznyepiros száját. Éppencsak megérinti szívét a vágy — mint virágot a madár szárnya —, és máris oda a remény. Egy művelődési ház sötét udvarában megáll a busz. Mindenki leszáll. Az épület ablakain át sárga fény folyik a fűre.

A tömeg a bejárat felé indul, cigarettavégek parazsa izzik körülötte. A lépcsőknél megpillantja a lányt. Tekintete az arcokat fürkészi . . .

— *Robikám, álljunk meg egy kicsit! Nem kell annyira sietni, messze még a reggel* — tasztja vissza a mába *Sanyi* érdes hangja.

— *Jól van* — hagyja rá *Robi* és leugrik a szénkupac tetejére. — *Elmegyek, iszom egy pohár vizet* — kiáltja vissza társának és kiköpi a szájában összesűrűsödött szénport. Amikor visszaballagg, *Sanyi* már ismét dolgozik. Ő is folytatja a monoton munkát. Néhány perc múlva ismét a lagziban van, a barátja esküvőjén.

A bárpultnál áll, férfiak gyűrűjében. Konyakot iszik. Harsog a zene. A belső terem félhomályából barátja közeledik felé a lány társaságában.

— *Bemutatom neked Olgát, az unokahúgom* — mondja, miközben kezet fognak. — *Érezzétek jól magatokat! Én rohanok, mert sok a dolgom.*

Megilletődve nézik egymást. *Olga* szelíden megfogja a kezét.

— *Gyere táncolni* — súgja alig hallhatóan, s elindul a bálterem felé. *Robi* úgy érzi, mintha már találkoztak volna valahol az Időben.

Békéscsabai példa

Az ifjúsági klubban nem lehet unatkozni

Békéscsabán, a vasutas művelődési házban 1987 őszén alakult meg a Szárnyaskerék szellemi és testedző ifjúsági klub. Működésükről *Hári Katalinnal,* a művelődési ház megbízott igazgatójával beszélgettünk.

— A klub megalakításával célunk egy olyan szabadidő kiegészítő program biztosítása volt, amely nemcsak a hagyományos klubéletet, hanem a szellemi és testi fejlődést, az egészséges sportra nevelést is biztosítja — mondotta. — Eleinte azokat a programokat tűztük műsorra, amelyek vonzották a fiatalokat. *Így nagytömegű rendezvényekbe kapcsolódtunk be, segítettük a különféle szórakoztató műsorok, koncertek, előadások rendezését.* Egyúttal nyitottunk a város felé is: iskolákkal vettük fel a kapcsolatot, közös rendezvényeket szerveztünk.

Az elmúlt évben a csomóponti KISZ-bizottság kibérelte a Kemény Gábor Szakközépiskola tornatermét, ezzel lehetővé vált, hogy szerda esténként a kosárlabdázásnak hódoljanak. De más sportolási lehetőséget is teremtettek: *bérletet váltottak az uszodába, asztaliteniszmérkőzéseket rendeztek a művelődési házban.* Két-három napos kirándulásokat szervezték, természetesen az olcsó vasúti szálláslehetőségekre építve. S ami szintén az egészséges testedzést segítette: ötnapos kajaktúrán vettek részt. Ennek sikerén felbuzdulva idén csatlakoznak a nemzetközi Körös-túrához. Augusztusban Szanazugtól Szegedig tíznapos kajaktúrán vesznek részt. Júliusban pedig a bolgár tengerparton szeretnénk kempingezni.

Az ifjúsági klubnak egyébként 40 tagja van, kevés kivételtől eltekintve vasutasfiatalok. Az egyes foglalkozásokon 20-30-an vesznek részt. Kapcsolatot teremtettek a mezőberényi LIMA-klubbal, barátságukat kosár- és kézilabda-, kispályás labdarúgó-mérkőzések, szellemi vetélkedők fémjelzik.

A Szárnyaskerék ifjúsági klub tagjai sikeresen vesznek részt a különféle ifjúságpolitikai pályázatokon. Tavaly pályaművüket a megyei tanács 15 ezer forinttal jutalmazta, a KISZ KB-tól pedig Dicsérő Oklevelet kaptak. Idén szintén indulnak a városi tanács és a népfront pályázatán, nem titkolva: nyerni szeretnének.

A békéscsabai példa is tanúsítja, hogy a fiatalok igénylik a közösségi rendezvényeket, ha ennek értelmét látják.

Nemzetközi kölyökfoci

A magyar válogatott eredményeit látva úgy látszik, jó időre le kell mondanunk arról, hogy az élvonalbeli labdarúgás megfeleljen az elvárásoknak. Bár az útkereséssel állandóan próbálkoznak az illetékesek, mára már nyilvánvalóvá vált, hogy csak megfelelő utánpótlás nevelésével lehet hosszú távra megoldani a magyar foci gondjait. E felismerés vezette a BVSC vezetését, amikor tavaly elindította a MÁV—TOSHIBA Top-Tech nemzetközi gyermekfocitornát, amelyet másodjára május 20—21-én tartottak meg a Szőnyi úton.

A BVSC labdarúgó-szakosztálya kiemelt feladatként kezeli az utánpótlás nevelését, s a kölyökfocitorna abba a több évtizedes gyakorlatba illeszkedik, amely Tichyt, Törőcsiket és Feketét adta a hazai élmezőnynek — jelentette ki *Molnár Károly,* a szakosztály társelnöke a mérkőzések előtti tájékoztatón, majd elmondta, hogy az utánpótlás-szakágvezető — *Farkas József* — mellett 18 jól felkészült edző foglalkozik a 350 reménységgel.

Tóth István szakosztályi elnöktől megtudtuk, hogy az egyesület áprilisban egymillió 900 ezer forintért átadta *Tóthot* és *Puglicsot* a Honvédnak. Ezentúl az az edző is részesedni fog az átigazolási díjból, aki legtöbbet foglalkozott az illető játékossal.

A szakosztály vezetése nagy reményeket fűz a kölni főiskolán rövidesen diplomázó *Kisteleki Istvánhoz,* aki mint az első csapat főedzője, a külföldön szerzett tapasztalataival nagyban hozzájárulhat a szakosztály legjobbjainak fejlődéséhez.

Az idei gyermekfocitornán két olasz, egy grúz és egy jugoszláv csapat mellett — újdonságként — *Zugló válogatottja is részt vett.* Ez utóbbit azért hívták meg, mert mind ez idáig a BVSC nem tudta igazán megnyerni magának Budapest XIV. kerületét. A tavaly már bemutatkozott frankfurtiakat is meghívták, ám a BVSC-nek nem telt a játékosok és kísérőik repülőjegyére.

A torna eredménye a következő. A 9-10 évesek csoportjában az első Tibiliszi lett a Szabadka, a Ferencváros és a BVSC előtt. A 7-8 éves korcsoportban a BVSC-t követte a Tbiliszi, a Ferencváros és a Szabadka. A legsportszerűbb csapat címet a Zuglónak és a Pescarának ítélték oda.

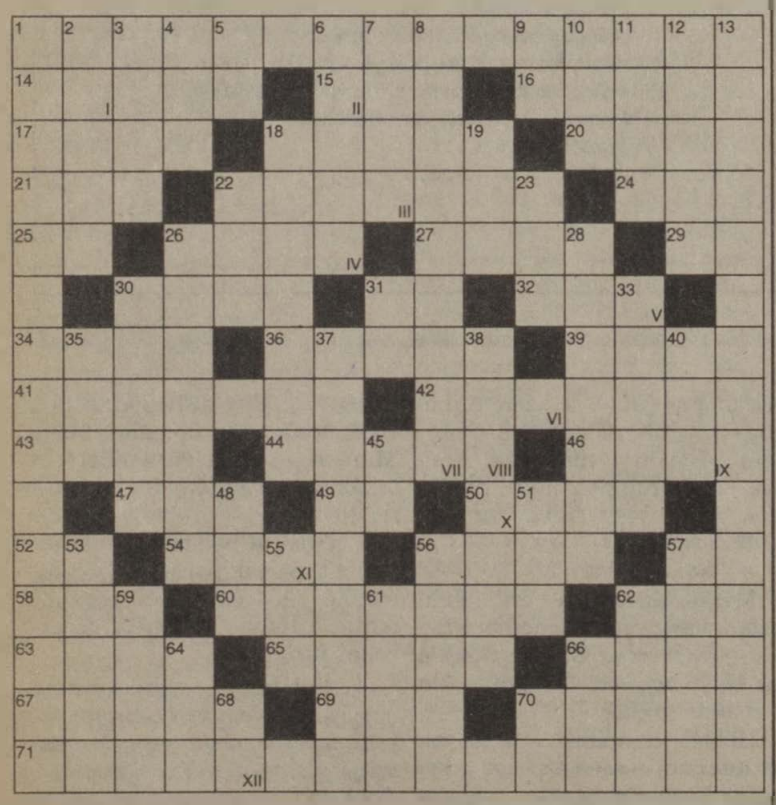
d.

Kórusfesztivál Záhonyban

Már a 12. alkalommal rendezték meg Záhonyban a megye munkás- és ifjúmunkáskórusainak művészeti seregszemléjét. A kétnapos fesztivál a művészeti megméretés mellett mindig alkalmad ad a szakmai tapasztalatcserékre, konzultációkra is.

A versenyprogramon kívül a dalosünnep különleges eseménye volt az a díszhangverseny, amelyet a záhonyi felnőttkar, a nyíregyházi Anonymus kórus és a Banchieri énekegyüttes adott a helyi református templomban. A fellépő együttesek magas színvonalú produkcióján kívül a népes közönség tanúja lehetett a záhonyi zeneiskola tanárai virtuóz hangszerszólóinak.

Harapni friss a levegő



Vízszintes: 1. Homokos, száraz vidék Dél-Afrikában. 14. Latin kép. 15. Csapadék. 16. Ritka női név. 17. . . . Simon (1810—1876) görög származású, magyar mecénás. 18. A kiskecske. 20. Juhar is lehet. 21. Fegyver- és Gázkészülékgyár. 22. Nem gyengébb. 24. Betűvető. 25. Rangjelzés. 26. Fűrészes élű maláji tőr. 27. Spanyol férfinév. 29. Mind páratlan betűi. 30. Messze van Jeruzsálemtől. 31. Kutya. 32. Csak betűpótlással érez. 34. A finnugor népek egyik ága. 36. Milánói operaház. 39. Messze vége. 41. Valóban, ténylegesen (latin). 42. Egyremegy, „németesen". 43. Angol város. 44. . . . tria, hegyméréstan. 46. Férfinév. 47. Egymást lazán követő betűk. 49. Szolmizációs hang. 50. . . . mis, görög sziget. 52. Rag. 54. Hőemelkedés. 56. Luna keverve. 57. Nem rossz lap. 58. Jugoszláv város. 60. Olasz zeneszerző. 62. Mint a 24. sz. 63. Női név. 65. Szenvedésed. 66. Szlovákiai folyó fordítva. 67. Fúvós hangszerek. 69. Latin semmi. 70. Kör alakú fedett épület zenei előadások tartására. 71. Egyenlő szárú, háromoldalú üvegprizma.

Függőleges: 1. A Himfy-versek írója. 2. . . . Henri Frédéric (1821—1881) francia-svájci író. 3. Hosszú, németül. 4. Török méltóság. 5. Téli csapadék. 6. Régi zenész. 7. Egyiptomi istennő. 8. . . . Nathan (1866—1931) Nobel-békedíjas svéd író. 9. Római 6. 10 Becézett Attila. 11. . . . tótfalu. 12. Riadó! 13. A Canal du Midi folytatása. 18. . . . Lodovico (1474—1533) a legnagyobb olasz költők egyike. 19. Ritka férfinév. 22. Heves megyei község. 23. Holland bevándorló Dél-Afrikában. 26. Finomgyapjas juh. 28. Földet ér a repülőgép. 30. Fórum keveréke. 31. Elba szélei. 33. Hajdú megyei helység. 35. Szóösszetételekben a földre utal. 37. . . . Enrico (1865—1931) olasz író és államférfi. 38. Norvég kikötőváros. 40. Fél disznó! 45. Opel magánhangzói. 48. Állami bevétel. 51. Tanoda része. 43. Görög mitológiai alak. 55. Ilyen szó is van. 56. Lagos betűi keverve. 57. Vissza: francia selyemszövet. 59. Csavar. 61. Szövetség. 62. Kettős mutatószó. 64. Ajánl páratlan betűi. 66. Becézett női név. 68. Kicsinyítő képző. 70. Torokban van.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk sorrendben összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. (Élt: 1883—1941.) A keresztrejtvény címe a költemény egyik sora.

Beküldési határidő: június 15.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Balázs Béla. (A vers címe: Az órák.).

Egy-egy könyvet nyert: Hrubi József, 3900 Szerencs, Kórház köz 3.; Király Józsefné, 2800 Tatabánya, Sárberki ltp. 202.; Balatoni Anita, 8400 Ajka, Verseny u. 2.; Fehér György, 7623 Pécs, Mártírok útja 42.; Elek János, 6720 Szeged, Széchenyi tér 8.

Jubiláló együttes

Talán még soha ilyen szépen nem énekelte a magyar himnuszt az ünneplő közönség, mint május 6-án Cegléden. Fennállásának 70. évfordulóját ünnepelte ekkor az Aranykoszorús minősítésű ceglédi vegyes kar.

A meghitt ünnepségen a vasút vezetése nevében *Szemők Béla* általános vezérigazgatóhelyettes köszöntötte a kórust, visszaidézve az elmúlt 70 év történetét. A 70—60—50 éves tagságot elismerő oklevelek átadása után a meghívott cseh és lengyel vendégkórusok képviselői köszöntötték az ünnepelteket.

A hivatalos megemlékezés végén Gyarmati Mihály, az egyetlen élő alapító tag emlékezett a közös éneklés számtalan szép pillanatára. Beszéde utolsó mondata szomorú felszólítás volt a vasutasokhoz: *„Segítsetek, hogy jöjjenek énekelni a fiatalok is!"*

Az ünnepi közgyűlést hangverseny követte, ahol a vendéglátó kóruson kívül felléptek a testvérkórusok is. A Nova Dubcina-i vegyes kar Csehszlovákiából és a ceglédberceli vegyes kar.

A hangverseny után az esős idő ellenére a három kórus együttesen elvonult a ceglédi Kossuth-szoborhoz, ahol megkoszorúzták azt az emlékművet, amelynél 1919-ben először énekelt együtt az a negyven vasutas, akik alapítói voltak a most jubiláló együttesnek.

(Petrovainé)

Pécsi VSK

Közgyűlés

A múlt hónapban küldöttközgyűlést tartottak a PVSK-nál. Pécs második legnagyobb és legeredményesebb egyesülete, mint az az elnökségi beszámolóból kiderült, tavaly 15 millió forintból gazdálkodhatott, ebből 3 milliót tett ki a saját bevétele.

Hideg István, a gyűlés levezető elnöke ezután az új elnökségre és a megválasztandó társadalmi és ügyvezető elnök személyére tett javaslatot. *A közgyűlés úgy határozott, hogy titkos szavazással választják meg az egyesület leendő vezetőit, az elnökségbe 14 embert, a társadalmi elnöki posztra csupán dr. Tasi Józsefet, míg az ügyvezető elnöki posztra Czerpán Istvánt és Somogyi Lászlót jelölték.*

A társadalmi elnöki posztra való jelölésre egyébként *dr. Tasi Józsefen* kívül még négy embert felkértek, ők azonban nem vállalták ezt, így a MÁV-igazgatóság szervezési csoportvezetője riválisnélkül maradt.

Nagyobb tétje volt az ügyvezető elnöki poszt betöltésére kiírt szavazásnak. Itt *Czerpán István,* a tájfutószakosztály technikai vezetője és *Somogyi László* szb-titkár között kellett a 78 szavazónak döntenie, s a küldöttek végül *Czerpán István* mellett tették le a voksukat, így ő lett a PVSK ügyvezető elnöke.

Eladó bérlakás

A MÁV Budapesti Igazgatósága értékesíti a Galgamácsa, Posta u. 11/C szám alatti vállalati bérlakását. A lakás egy négylakásos ingatlanban van; alapterülete 61 négyzetméter, kétszobás; a lakáshoz körülbelül 250 négyszögöl földrészlet tartozik. A vételre jelentkezéseket a jelen közlemény megjelenésétől számított 30 napon belül fogadunk el. A házingatlant annak idegenítjük el, aki a helyi forgalmi értékhez — mely 422 084 forint — képest a legmagasabb összegű vételi ajánlatot teszi és a vételár megfizetésére a legrövidebb határidőt vállalja.

A jelentkezéseket a következő címre kérjük beküldeni: MÁV Budapesti Igazgatósága, igazgatási és jogi osztály, dr. Székely Gábor, Budapest VIII., Kerepesi út 3. Telefon: 01/16-94-es üzemi, vagy 141-850 városi szám.

HÍREK

— **Véradónap Hatvanban.** Május első felében idén már második alkalommal tartottak térítésmentes véradónapot a hatvani vasutasok. A véradónapon a tervezett hatvan donor helyett hetvenöten adtak életmentő vért a városi kórház vérellátó állomása részére. A hatvan—füzesabonyi pft. Kál-kápolna VII-es gépesített pályamesteri szakaszának fizikai dolgozóit külön elismerés illeti. Közülük tizennégyen vették ki részüket az akcióból.

— **Rakodásgépesítési** tisztképző tanfolyamot szervezett a MÁV Tisztképző Intézet a záhonyi vasutasok részére. A négy féléves képzés keretében az átrakást szervező, irányító szakemberek megismerkednek a legkorszerűbb berendezésekkel, az átrakástechnológiákkal, az üzemgazdaság és -vezetés nélkülözhetetlen ismereteivel.

— **Munkaverseny.** A záhonyi üzemigazgatóság és a szovjet vasutak ungvári aligazgatósága közötti munkaverseny idén már huszonöt esztendős múltra tekinthet vissza. Az évforduló megünneplésére Záhonyban került sor. Az ünnepségek előkészítésével egy időben megállapodás született a gyermek- és felnőtt-csereüdültetésről.

— **Értekezlet.** A vasutasok nemzetközi kapcsolatainak ápolását szolgálja az osztrák és a magyar vasutasok munkaértekezlete, amelyet a közelmúltban tartottak Hegyeshalmon. A szakemberek a határ-együttműködés fejlesztésének lehetőségeit beszélték meg.

— **Hangverseny.** A Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar a Mecseki Ércbánya Vállalat és a Mecseki Szénbányák fúvószenekaraival közös koncertet adott a közelmúltban a pécsi orvostudományi egyetemen. Az együttesek a hangverseny bevételét gyógyászati segédeszközök vásárlására ajánlották fel.

— **MÁV-kertészet.** A balatonboglári kertészet dolgozói május 15-én kezdték meg a virágpalánták kiültetését. A kertészet az elmúlt évben egymillió 128 ezer forintot forgalmazott a virágok árusításából, szemben az 1987-es 865 ezer forinttal.

Az első negyedévben

Csökkent a balesetek száma

Az első negyedévben kevesebb foglalkozási baleset történt, mint az előző év hasonló időszakában a MÁV-nál, az Utasellátó Vállalatnál és a GySEV-nél egyaránt. A MÁV-nál több mint 10 százalékkal csökkent a munkabalesetek száma. A bázisidőszak öt halálos balesetével szemben ebben a negyedévben egy halálos baleset következett be.

Hasonló folyamat tapasztalható a GySEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál is. E két vállalatnál 50 százalékkal kevesebb baleset fordult elő ez év első három hónapjában.

A jellegzetes vasúti technológiák veszélyei lényegében nem csökkentek, de javult a dolgozók magatartásának befolyásolását szolgáló intézkedések hatékonysága. Egyre nagyobb nyilvánosságot kapnak a munkavédelmi helyzetet jellemző értékelések. Az első negyedévben több száz alap- és középszervezeti szakszervezeti testület előtt számoltak be a gazdasági vezetők az irányításuk alatt álló gazdálkodó szervezet munkavédelmi helyzetéről. Szaporodott a munkahelyi ellenőrzések gyakorisága is.

Ebben az évben sem csökkent az alkoholos befolyásoltság ellenőrzésének száma, amely hatásos visszatartó eszköznek bizonyult. Emellett javult az egészségügyi felvilágosító propaganda tevékenysége is.

Sajnos, a biztonságos munkáltatás műszaki-szervezési feltételei a legtöbb területen nem javultak. Minden összefüggésben van az anyagi források hiányával.

P. J.

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VIII., Kerepesi út 1. szám alatti 93 négyzetméteres 2 és fél szobás összkomfortos, felújított MÁV-bérlakásomat, két kisebb lakásra, vagy egy egyszoba komfortos tanácsi lakásra, ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: a 414-431-es városi telefonszámon, minden nap 9—10 óra között.

Elcserélném újpesti, 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV.. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 895-102 telefonszámon, hétköznap 16—20 óráig.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egy egyszobás) mindkettő első emeleti, kertes, egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 44-09 üzemi, vagy a 124-625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném rákospalotai, 47 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, féleemeleti MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Lajta Brigitta, 1151 Bp., Vasutasház u. 1/3., vagy telefonon a 48-17 üzemi számon.

Elcserélném balatoni kertes 2 szobás szolgálati lakásom, budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet telefonon: 499-702-es számon egész nap.

Elcserélnénk ráfizetéssel váci 2 szoba komfortos tanácsi, gázkonvektor fűtésű 50 négyzetméteres I. emeleti lakásunkat kisméretű kertes lakóingatlanra Verőcemarostól Budapestig, bárhol. Érdeklődni lehet: Völgyi: 224-229 városi, vagy 37-38 üzemi telefonszámon.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti 2 szobás komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználat) budapesti garzon, vagy másfél szobás tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: 635-180 városi telefonszámon.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: a 200-070 városi telefonszámon.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat, hasonló, vagy másfél szobás komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emeleti, nem panel.) Érdeklődni lehet: minden nap Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D. I/e.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB— 215—96 430
89:—1063. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. JÚNIUS 22.

Mozgékonyabb testületekre van szükség

Csökkenteni a formalitást

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

Június 7-én ülésezett szakszervezetünk elnöksége és MÁV-bizottsága. A testület megvitatta a VSZ szabályterveit, munkaügyi szabályzatát, amelyeket a későbbiekben tagsági vitára bocsátanak. Az elnökség tájékoztatót hallgatott meg többek között a jogsegélyszolgálat múlt évi tevékenységéről és a szakszervezeti panaszügyek intézésének tapasztalatairól.

Az előterjesztések között több belső szabályzat tervezete szerepelt, hogy az elnökség előzetesen megtárgyalja és széles körű tagsági vitára bocsássa. A szabálytervezetek elkészítése és életbe léptetése ugyanis szükséges a jelenlegi joghézagok kitöltéséhez, másrészt szakmapolitikai céljainkat segítik, amikor intézményes formában valósítják meg a szükséges átalakítást, az ágazati szervezeti intézményeink fenntartása mellett.

Ma, a szakszervezeti „alkotmányozó" munka elején a tervezetek még ideiglenes jelleggel készültek el: a végleges forma kialakításakor figyelembe fogjuk venni a tagság akaratát. El kell döntenünk, hogy egységes és mindenkire kötelező jellegű szabályozást hozzunk-e létre, vagy pedig központilag csupán irányelveket adjunk az önálló alapszervezeti szabályozáshoz.

Az az álláspontunk, hogy a Vasutasok Szakszervezete csak szervezetileg egységes formában léphet fel eredményesen ágazati tevékenysége során. Az egység kialakításánál természetesen törekedni kell az alapszervezetek konszenzusára. Nem a monolitikus egység elérése a cél, hanem az alapszervezetek véleményét messzemenően figyelembe vevő szabályok kialakítása, hiszen a jelenleginél operatívabb és mozgékonyabb testületeket kell létrehoznunk, munkánk során pedig csökkentenünk kell a formális elemeket.

A sztrájkszabály megalkotása során hangsúlyoznunk kell, hogy nem a sztrájkot szorgalmazzuk, hanem a jogszerűtlen, úgynevezett vad sztrájkok kirobbanását kívánjuk megakadályozni. A sztrájktörvény és a -szabályzat alapos átgondolása elősegíti, hogy tagságunk megismerje ezt a *„lábhoz tett fegyvert"*, nehogy nagyobb kárt okozzunk a megvalósítandó célnál.

Környezetvédő aktivisták

Társadalmi összefogásra van szükség

A Vasutasok Szakszervezete évtizedre visszamenően, kongresszusi határozataiban nyomatékkal fogalmazta meg a környezetvédelem fontosságát. Az érdekvédelmi tevékenységen belül kiemelten foglalkozik a környezetvédelemmel.

Szakszervezeti testületeink mellett választott környezetvédelmi bizottságok működnek mintegy 350 aktivistával, akik rendszeres ellenőrzéseikkel nyújtanak segítséget a környezetet károsító tényezők feltárásában, illetve gondoskodnak azok megszüntetéséről. *A társadalmi kezdeményezés nyomán a MÁV vezetése határidős intézkedési terveket készített a társadalmi aktivisták által kifogásolt környezetkárosító hatások megszüntetése érdekében.*

A tisztségviselők oktatási, illetve továbbképzési tematikájában évek óta szerepelnek környezetvédelmi ismeretek is. Az aktivisták többezres tábora mint munka- és környezetvédelmi őr segíti ezt a munkát.

A *Tisztaságot, rendet a munkahelyeken és környékén* elnevezésű akciók a MÁV-nál, a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál a vasutasok többségét mozgósítják. Társadalmi munka keretében összegyűjtik a környezetet szenyező hulladékokat, rendezik, parkosítják munkahelyeiket.

Az utasok által használt vasúti területeken és járműveken uralkodó állapotokat az utazó közönség és a sajtó gyakran és jogosan kifogásolja. A jelenlegi helyzet felszámolásához azonban a vasutasok munkája önmagában nem elegendő. *A környezetvédelem ügye valamennyiünké;* csakis egy gyökeres szemléletváltozás eredményezhet olyan társadalmi légkört, amely a társadalom jószándékú többségének erkölcsi és cselekvő támogatásával találkozik.

A vasút ebben csak segíthet sajátos eszközeivel. *Például: karbantartási tevékenységeknél szorgalmazzák a környezetkímélő technológiák bevezetését, mérsékelik a vontatójárművek zajszintjét stb.* Az utazóközönség magatartásának megváltoztatása szélesebb társadalmi összefogást indokol. A MÁV, a vasutasok a maguk területén figyelembe veszik a környezetvédelem szempontjait.

A vezetők rendszeresen tartanak úgynevezett munkavédelmi szemléket, amelynek keretében rendszeresen ellenőrzik, értékelik a munkahelyi rendet, tisztaságot, a mikrokörnyezet helyzetét.

P. J.

BUDAFOK-HÁROS—ÉRD KÖZÖTT

Hézag nélküli pályán gyorsabb a közlekedés

Az ország vasúthálózatán jobbára tavasztól őszig tart a pályák átépítése. karbantartása. A MÁVINFORM naponta többször is közli, hol, mikortól meddig dolgoznak a pályakarbantartók.

A nagy forgalmú fővonalakon természetesen más a helyzet. Ezeken úgy ütemezik a munkákat hogy az új menetrend életbe lépéséig, illetve a nyári csúcsforgalom kezdetéig elvégezzék az átépítést, a korszerűsítést. Így történt ez Budafok-Háros és Érd állomás között is.

Mint ismeretes, Dél-Buda és Érd tömegközlekedése fejlesztési tervével összhangban a múlt év február végén kezdődött és ez év végéig tart a *Budafok-Háros—Nagytétény—Diósd—Érd* közötti pályaszakasz átépítése. Az ütemezésnek megfelelően tavaly elkészült *Nagytétény—Diósd* állomás és egy nyílt vonali szakasz átépítése a jobb vágányon. Ezzel egy időben a műtárgyakat is átépítették.

Az idén a pályaépítők — a budapesti építési főnökség, s a hídépítési főnökség — a *Budafok-Háros—Nagytétény—Diósd* és a *Nagytétény—Diósd—Érd* állomások közötti bal vágányt vették „kezelésbe". Május 19-ig folyamatos, éjjel-nappali vágányzár mellett dolgoztak. Így érték el, hogy a menetrendváltozásig a vágányzárt igénylő munkák befejeződtek.

A korszerűsítési program utolsó fázisaként június és augusztus között *Budafok-Háros* állomás átmenő fővágányait építik át.

A szakemberek véleménye szerint a végleges használatbavételi eljárás alkalmával a pályasebességet felemelik 120 kilométer/órára, kivéve az Érd állomás bejáratánál lévő, 800 méter hosszú kis sugarú ívet. Itt mindkét vágányon 80 kilométer/óra lesz továbbra is az engedélyezett sebesség. Erre a vonalszakaszra esik a dél-balatoni vasútvonalat áthidaló, műemlékjellegű háromcsuklós betonhíd is, melyet megerősítettek.

Az átépítés teljes befejezése után a következő menetrendi időszaktól kezdve, a *Balaton és Szombathely, Dunaújváros, Bátaszék, Pécs* és *Kaposvár* közelebb kerül a fővároshoz. A menetrendi időtartam csökkentésével ugyanis az utasok rövidebb idő alatt juthatnak majd el a célállomásokra. Arról nem is szólva, hogy a hézag nélküli pályán az utazás is kényelmesebb lesz.

Siófok állomáson is javában tart a rekonstrukció. A peronok elkészültek, s az új Sió-híd is a helyén van már. Ma a leglátványosabb munka az állomás régi épületének az átépítése. A munkákat itt is úgy ütemezték, hogy a nyári főidényben ne gátolják az utasok közlekedését. Az irodákat, pénztárakat ideiglenesen az új épületben helyezték el. A régi épületet úgy építik újjá, hogy az külsőleg hasonlítson a század elején épült tornyos épületre, megőrizve ezzel műemlék jellegét.

— i -c

Nyugdíjasok figyelmébe

Szakszervezetünk a vasasokkal közösen július 20-án országos nyugdíjas-találkozót szervez Siófokon. A rendezvény 9 órakor kezdődik. A szabadtéri színpadon — többek között — műsort ad a sok sikert megért, méltán híres pécsi koncerttúvos zenekar. Rajtuk kívül fellépnek még országos hírnévnek örvendő amatőr zenekarok is.

*

Érdeklődő olvasóinkkal közöljük, hogy a június elsejétől felemelt tüzelőáraktól függetlenül a részletfizetésre vásárolt MÁV tüzelőutalványok változatlan mennyiségre, változatlan áron válthatók be, ebben az évben.

A Fertő tó körül

Június elejétől rendszeresen járnak vonatok az Fertő tó körül, két országon át. A GySEV és az osztrák szövetségi vasutak vezetői megállapodtak abban, hogy új vonatot közlekedtetnek a természeti szépségekben is unikumnak számító tó körül.

A szerelvények Bécsből indulnak és Ebenfurthon, Sopronon Mosonszentmiklóson, Pamhagenen (magyar nevén: Pomogy), Neusiedl am See-n (vagyis: Nezsideren) át térnek vissza az osztrák fővárosba.

Ő nem ütött, csak imitálta

A „fekete vasutasnap" éjszaka kezdődött: 1953. március 25-ről 26-ra virradóra. A hat vasútigazgatóság területén az Államvédelmi Hatóság emberei több száz vasutast tartóztattak le. Elsősorban azok voltak az áldozatok, akik már a második világháború alatt is szolgáltak, s kisebb-nagyobb állomások vezetői, oktatótisztek, szállítmányirányítók voltak. A névsorokat a Vasúti Politikai Osztály és a személyzeti osztály tisztviselői állították össze. A szombathelyi üzletvezetőség területéről 27 vasutast hurcoltak el. Volt közöttük igazgatóhelyettes, főkönyvelő pénzügyi osztályvezető, vonalbiztos. Letartóztattak több korábbi, illetve tényleges állomásfőnököt is.

(A recski tábor című írásunk az 5. oldalon)

Vasúti skanzen Szolnokon

A világkiállításra elkészülhet

A tervezett világkiállítás egyik látványossága lehet a szolnoki vasúti skanzen, amelyet az ország legrégebbi (1847-ben, klasszicista stílusban épült), és ma is épségben lévő ószolnoki indóház köré telepítenek.

A múzeum tervezéséhez már hozzákezdtek, s a vasúti tárlatot a szolnoki Tisza-part hangulatos környezetében eredetileg 1996-ra, a magyar vasút 150. évfordulója tiszteletére kívántak átadni. A szervezők véleménye szerint, ha Budapest és Bécs megkapja a világkiállítás közös rendezésének jogát, akkor meggyorsítható a munka, a skanzen egy évvel korábban is elkészülhet.

Kevesebb veszteglő vagon

Záhonyban veszteglő vasútikocsi-sorokról már tavaly is hallottunk. Június elején megismétlődött a helyzet — ezúttal viszont gyorsan intézkedtek az illetékesek. Június 11-én, 12-én és 13-án már minden korábbinál több szerelvény léphetett át a határon: a három nap alatt 42 ezer tonna árut raktak át, így háromezer alá csökkent a várakozó vagonok száma.

A ferencvárosi rendezőpályaudvar mindennapjai mindig is hálás témát jelentettek a riportereknek. Ma sincs ez másképpen. A „fradi" téma volt, és téma lesz —, mert az ott zajló munka: a vasúti hivatás „kvintesszenciája", (lényege) . Képeink is ezt bizonyítják. Fotósunk a villanymozdony-szerelő műhelyben (is) járt (a szakemberek éppen egy V-43-as forgóvázát ellenőrizték), azután ellátogatott a felsővezeték új visszatérőjének szerelésére, végül megnézte a személypályaudvar és a „bizber" toldaléképületének építését.

(Horváth Zoltán fotói)

Az Egységes Európai Piac és a szakszervezetek

A tagállamok közötti határok megnyitását tervezik

Az Európa Tanács hannoveri ülése után — ahol 1988 júniusában eldöntötték, hogy 1992 végéig befejezik az Európai Gazdasági Közösség (EGK) 12 tagállama közötti határok megnyitásának előkészületeit *„a tőke, az áru és az emberek szabad áramlása”* előtt, — az Egységes Európai Piac gondolata konkrét alakot öltött.

Ha a helyzetet közelebbről megvizsgáljuk megállapítható, hogy Nyugat-Európa számára az *„egységes gazdasági tér”* elve teljes mértékben beilleszkedik a nyugat-európai nagy társaságok európai terjeszkedésének logikájába, aminek szilárd alapját az ismert 1957-es „Római Szerződés” aláírása teremtette meg.

A 80-as évek végére az EGK a világ legnagyobb gazdasági egységévé vált. Jelentős emberi, pénzügyi és ipari potenciállal rendelkezik, és a tagországai közötti kapcsolatokat komplex törvény és megállapodásrendszer irányítja.

A nagy nyugat-európai társaságok, miután egyre élesebb versenyre kényszerülnek az amerikai és japán monopóliumokkal, olyan vámkorlátok nélküli „egységes európai piac” megszületésében reménykednek, amely megfelelő eszköz lesz a rendelkezésükre álló erőforrások optimális felhasználására, és szilárd hátteret biztosít a későbbiekben más piacok meghódításához is.

A „Tizenkettek Európája” politikai és gazdasági integrációjának hívei számára azonban az egységes piac megteremtése nem lesz könnyű feladat. Az ügy kezdeményezőinek és mozgatóinak az olyan problémák sokaságával kell szembenézniük, amelyek az EGK különböző tagországainak eltérő érdekeihez, és kormányainak ahhoz a törekvéséhez kötődik, hogy megőrizzék nemzeti szuverenitásukat és hogy megvédjék saját gazdasági érdekeiket.

Az egységes piac megteremtése gazdasági téren feltételezi az adópolitika összehangolását és a kereskedelmi árak rögzítését. *A „Tizenkettek”-nek ugyancsak közös közlekedéspolitikát kell kialakítaniuk és összhangra kell jutniuk az amerikai és japán beruházásokkal kapcsolatos kérdésekben.*

Az európai szakemberek számára a legnehezebb feladat a kereskedelmi korlátok felszámolása és a minőségi előírások kialakítása lesz.

Foglalkoztatás terén az egységes piac védelmezői azt ígérik, hogy a gazdasági integráció, biztosítva az évi 4 százalékos gazdasági növekedést, néhány év alatt 2-5 millió új munkaalkalom létrehozását teszi lehetővé.

Sok közgazdász azonban beismeri, hogy az „egységes piac” számára számos veszélyt is rejteget: egyesek tartanak attól, hogy a vámhatárok megszüntetése mekönnyíti a külföldi, különösen az amerikai és japán termékek bejutását az európai piacra.

Ez azonban nem csupán csak egyetlen oldala a problémának. *A „Tizenkettek” közötti határok megnyitása súlyos veszélyt jelent számos európai kis és közepes vállalkozás számára, amelyek most közvetlenül találják szembe magukat a szomszédos országok nagy cégeinek konkurenciájával.*

Az Európai Szakszervezeti Szövetség (CES) 1988 májusában Stockholmban megtartott VI. kongresszusán kijelentették, hogy Európának nincs jövője, ha a dolgozók nem vesznek részt annak építésében, és hogy csak ez a részvétel lehet a garancia arra, hogy a dolgozók tudatában legyenek: *ez a fejlődés útja!*

A munkásszervezetek küldötteihez intézett szavak jól mutatják, hogy a nyugat-európai vezető körök tisztában vannak azzal, hogy az egységes piac létrehozása a társadalmi konfliktusk nemzetközivé válásnak veszélyét hordja magában. Ebből a felismerésből folyik a szakszervezetek és a dolgozók „körüludvarlása” azzal a szándékkal, hogy az európai integrációt mint egyedüli lehetséges utat mutassa be a „Tizenkettek” társadalmi és gazdasági fejlődésének biztosításához.

Minden jel arra mutat, hogy 1992 után reális veszélynek látszik a munkanélküliség fokozódása. Az EGK kutatóintézeteinek előrejelzése szerint az egységes piac létrejöttét kezdetben nagyarányú munkahelyfelszámolás kíséri, amelyet csak lassan fog kompenzálni az új munkalehetőségek kialakulása.

Sőt, az EGK gazdaságában elkerülhetetlen strukturális változások a munkaerő jelentős átcsoportosulásával fognak járni egyes gazdasági ágazatból a másikba. Ez már most megköveteli új szakképzési formák kialakítását, hogy biztosítsák a nagyszámú munkaerő átképzését, amelynek foglalkoztatása nem feltétlenül ugyanabban a régióban lesz megoldva.

Ez a magyarázata annak, hogy az „egységes piac” pártolói nem annyira e piac társadalmi előnyeiről, hanem a közeljövő feladataként, inkább a negatív társadalmi következmények enyhítéséről beszélnek. Másszóval, az „egységes európai piac” ügyének mozgatói újabb áldozatok vállalására kérik a dolgozókat azt ígérvén, hogy minden kompenzálódik majd azokkal az előnyökkel, amelyeknek ők lesznek a jövőbeni élvezői . . .

Ezek között az „előnyök” között szerepel az „egységes szociális tér” megteremtése Nyugat-Európában, amely egy sor intézkedés elfogadásának köszönhetően — kitalálói szerint — *legalábbis el kellene, hogy oszlassa a dolgozók és a szakszervezetek aggodalmait.*

Számos megfigyelő kételkedik abban, hogy e program intézkedései megakadályozzák a társadalmi feszültségek és a dolgozók elégedetlenségének fokozódását. Kérdés, hogy a foglalkoztatás helyzetének jelentős romlása esetén a társadalombiztosítási rendszer átalakítása valóban a jelenlegi egyenlőtlenségek csökkenéséhez vezet-e.

Mindamellett meg kell jegyezni, hogy az egyenlőtlenségek „harmonizálása” vagy „nivellálása” — legyen az akár a bérek, a társadalombiztosítás, a munkanélküliség elleni védelem vagy a szakszervezeti jogok területe — hosszú éveket fog igénybe venni.

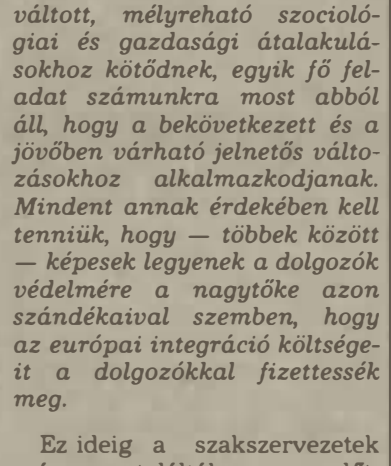
Az európai szakszervezeti mozgalom különböző irányzatai jogosan aggódnak a nagy nyugat-európai társaságok és a „Tizenkettek Európája” kormányai által elfogadott erőltetett integrációs tervektől.

Jacques Delorsnak, a Közös Piac brüsszeli bizottsága elnökének a CES stokholmi és a brit TUC évi kongresszusán mondott beszédeit gyakran idézték a szakszervezetek, és még a Financial Times is úgy értékelte mint az elnök azon kísérletét, hogy a szakszervezetekkel „lenyelesse a keserű pirulát”

Ezért a szakszervezetekhez intézett felhívások, hogy játsszanak nagyobb szerepet „1992 Európájának” felépítésében, mindezideig tartózkodó fogadtatásban részesültek.

Bár jelenleg a szakszervezeteknek számos új problémával kell szembenézniük, amelyek a technológiai fejlődés által kiváltott, mélyreható szociológiai és gazdasági átalakulásokhoz kötődnek, egyik fő feladat számunkra most abból áll, hogy a bekövetkezett és a jövőben várható jelnetős változásokhoz alkalmazkodjanak. Mindent annak érdekében kell tenniük, hogy — többek között — képesek legyenek a dolgozók védelmére a nagytőke azon szándékaival szemben, hogy az európai integráció költségeit a dolgozókkal fizettessék meg.

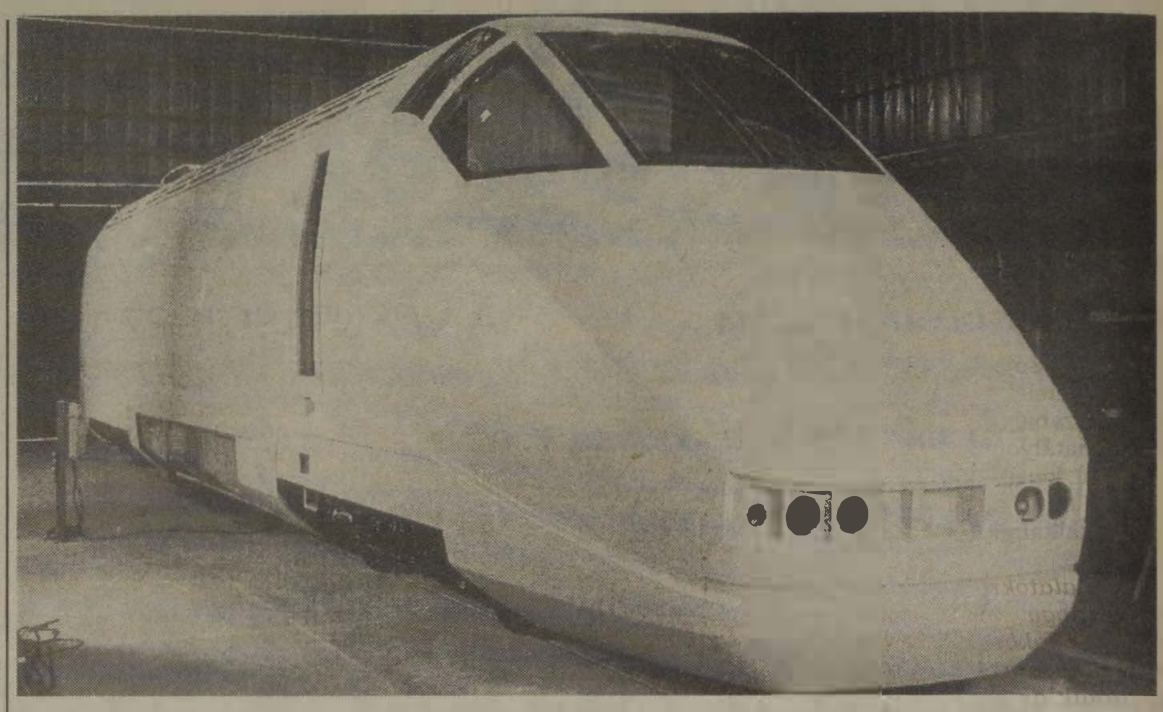
Ez ideig a szakszervezetek még nem találták meg az előttük álló nagy problémák megoldására a közös választ. Ennek legfőbb oka az összetartó erő hiánya az európai szakszervezeti mozgalomban. A jelenlegi megosztottság komoly mértékben nehezíti a közös válasz keresését a sürgős megoldást igénylő problémákra, akadályozza a szakszervezeti akciók szélesebb körű koordinációját a tőke támadásaival szemben és késlelteti a nyugat-európai



szakszervezetek közös követelési platformkoncepciójának kialakítását.

Egyelőre csak reménykedni lehet abban, hogy a szakszervezeti mozgalom gyorsan tudatára ébred a különböző irányzatok erőfeszítései egyesítésének szükségességére s megtalálják a közös választ azokra a társadalmi és gazdasági problémákra, amelyeket az európai integráció vet fel. Az idő sürget, mert 1992 utolsó napjai egyre közelebb kerülnek.

Baranyai Zoltán



Az európai vasútfejlesztési tervekben szereplő koncepciónak megfelelően, lassan minden közös piaci ország kifejleszti a maga nagysebességű vonatát, amelyet már az ezredforduló utáni igényeket figyelembe véve, a 200 kilométer feletti utazósebességre terveznek. Az angol, a francia és a nyugatnémet gyártókhoz felsorakoztak az olaszok is a Breda gyár motorvonatával, amely a tervek szerint Milánó, Róma és Nápoly között fog közlekedni. Képünk a gyár szerelőcsarnokában készült a motorkocsiról.

(Fotó: Demeter)

Hosszú távú fejlesztési terv

Nagy sebességű vonatok

Egy éjszaka Londonból Lisszabonba

Az Európai Gazdasági Közösség vasúttársaságai az utasok megtartása érdekében látványos fejlesztési tervet dolgoztak ki. Ennek része a Nagy-Britannia és a kontinens között megépülő csatornaalagút is, mert ha azon keresztül kellően gyors vonatok közlekednek majd, nagy utastömegeket hódíthatnak el a légi és közúti közlekedéstől. A nyugat-európai vasutak vezetői által nyilvánosságra hozott terv azt tűzi ki célul, hogy a jövő században nagy sebességű vonatok szeljék keresztül földrészünket. A tervet három szakaszban kívánják megvalósítani.

Az 1995-ig tartó első szakasz a tagországok saját terveire épül. Az elkövetkező években tehát olyan vasútvonalakat építenek, amelyeken a vonatok legalább 200, de helyenként 300 kilométeres sebességgel száguldhatnának. Ezek a mintegy 12 ezer 300 kilométer hosszúságú vonalak mintegy 30 billió angol font befektetésével épülnének meg.

A második szakaszban a nagy sebességű hálózat elérné a 15 ezer 500 kilométert, s elvezetne egészen Athénig és Valenciáig. Ez a terv 2005-re valósulna meg annak ellenére, hogy ma még Spanyolország és a Közös Piac tagországai közti vasúti forgalmat az eltérő nyomtávszélesség lassítja.

A spanyol kormány a közelmúltban elhatározta, hogy 1700 kilométer hosszon áthelyezve a sineket, 1435 mm-esre szűkítik a pálya nyomtávját. Az építés első ütemében a francia határtól Madridon át Sevilláig teremtenek gyorsvasúti összeköttetést. A spanyol vasúttársaság, a RENFE az új nyomtávnak megfelelő 24 motorvonat és 75 mozdony vásárlásáról határozott. A járműbeszerzésre a 755 millió dollárt a spanyol állam biztosítja. A hírek szerint a villamos mozdonyokat a nyugatnémet Siemens AG, míg a TGV Atlantique típusú motorvonatait a franciák fogják szállítani.

Az európai hosszú távú fejlesztési terv harmadik szakaszában az addig megépült vonalak közötti „hiányzó láncszemeket” készítenék el. Ennek során egybek között új kapcsolat épülne ki az Alpok alatt, s Dániát, valamint a skandináv országokat híd, esetleg híd és alagút együttese kötné össze.

Ha ezek a tervek megvalósulnak, hálókocsin egyetlen éjszaka alatt el lehet jutni Londonból Lisszabonba, Nápolyba vagy Bécsbe.

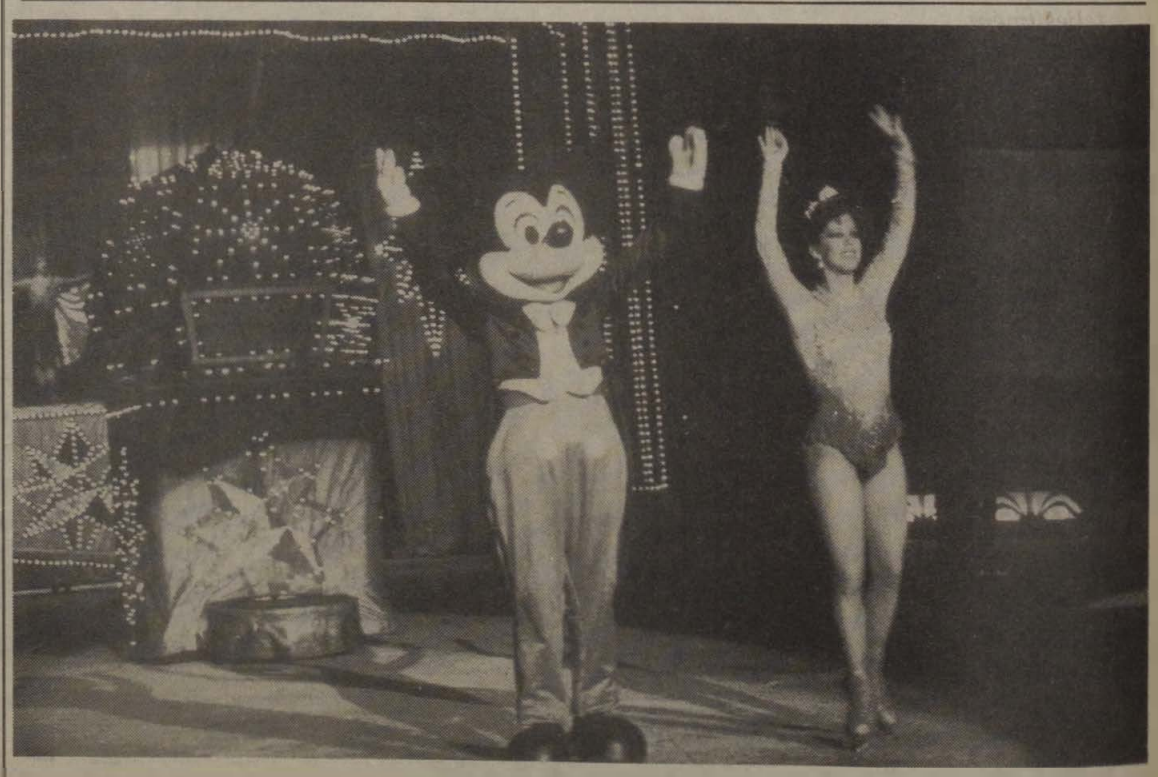
Napfény-vonat

Különleges szerelvény testi fogyatékosoknak

Erik Engel osztrák kormánytanácsos jóvoltából huszonöt évvel ezelőtt indulhatott először országjáró, majd határokat is átlépő útjára a Sonnenzug, a Napfény vonata. Ez egy különleges vasúti szerelvény, amely testi fogyatékosok komfortos elhelyezésére, szükség esetén ápolására is alkalmas.

Sajátosan kialakított vasúti kocsikból áll; *három-négyszáz személy kényelmesen elfér az osztrák államvasutak által rendelkezésre bocsátott szerelvényeken.* Osztrák és más nemzetiségű — közöttük magyarok is — utasait önkéntes ápolószemélyzet, egyházi szeretetszolgálatok, világi ifjúsági szervezetek tagjai és természetesen orvosok kísérik rendszerint három-négy napos útjukon. A Napfényvonat utasainak ellátását a Vöröskereszt, különféle jótékonysági intézmények, vállalatok, magánszemélyek adományaiból, ajándékaiból fedezik.

A Sonnenzug Magyarországon is megfordult néhány évvel ezelőtt, nemrégiben — május 25-én — ismét hazánkban üdvözölhettük.



Európai turnéja utolsó állomásaként Budapestre is ellátogatott a World on ice című Walt Disney jégrevű. Az öt előadáson korra és nemre való tekintet nélkül szerzett örömet a sok-sok ezernyi nézőnek, hogy szinte testközelből láthatta az eddig csak a rajzfilmekből ismert kedvenceket, akik annak idején még a nagyszülőket is szórakoztatták: Donald kacsa például idén ünnepli 50. születésnapját. A díszelőadáson megjelent Mark Palmer, az Egyesült Államok budapesti nagykövete is, aki Bush elnök magyarországi előfutárának nevezte Miki egeret.

(Fotó: Demeter)

Módosították a kollektív szerződést (2.)

Szociálpolitikai kedvezmények, — hol lehet 40 órás munkahét?

Az ez évi módosítás során ismét megváltoztak a dolgozók saját gépkocsijának használatára vonatkozó előírások, továbbá a vállalati gépjárművek vezetésének feltételei. A módosításokra a jogszabályok változása, illetőleg hatályon kívül helyezése miatt került sor, mutatva, hogy a minisztériumok egyre kevésbé alkalmazzák a kézi vezérlés eszközeit.

A vállalatokra van ezentúl bízva, hogy meghatározzák, mely munkakörökben és mikor célszerű a saját gépkocsi használatának az engedélyezése, a dolgozók belföldi hivatalos kiküldetése, vagy külszolgálat ellátása esetében. A hivatalos célú gépkocsihasználatnak egyetlen feltétele a gazdaságosság, amelyet az igénybe vehető tömegközlekedési eszközök és a felmerült munka szükségessége összevetésével kell kialakítani.

Saját gépkocsi használata

Az új szabály lehetővé teszi a gépkocsi eseti használatát bármely munkakörben, továbbá a helyi függelékben átalánytérítés írható elő a gépjármű rendszeres és folyamatos használatára. A saját gépjárműhasználat ellenértékeként a 9501/1988 (Mü. K. 11.) ÁBMH sz. közlemény alapján 5,— Ft díjazást lehet elszámolni, amennyiben a gépkocsihasználat alkalmazási feltételként kerül előírásra, akkor a díjazás 5,60 Ft/km. *A díjazás egyrészt fedezi a ténylegesen felmerülő üzemanyagköltséget, másrészt pedig a gépjármű kopásának amortizációját jelenti.* Mint költségtérítés mentes a személyi jövedelemadó alól is.

Új szabály lépett életbe a 60. a) §-ban, mely lehetővé teszi a vállalati gépjárművet üzemben tartó főnökség vezetője részére, hogy a főfoglalkozású gépjárművezető alkalmazása helyett megállapodást kössön más munkakört ellátó dolgozóval gépkocsivezetési feladatra. A megállapodás alapvető feltétele, hogy a gépjárművezetés ezáltal gazdaságosabb legyen, továbbá a dolgozó rendelkezzen az adott gépjárműre érvényes vezetői engedéllyel. A gépjárművet külön szerződés alapján vezető dolgozót tehát megilleti a saját munkaköre alapján járó díjazáson felül személygépkocsi vezetéséért 0,60 Ft/km, nagyobb gépjármű vezetéséért 0,70—1,00 Ft/km közötti vezetési pótlék.

A gépjármű rendszeres vezetéséért járó pótlék átalányként is megállapítható, az átalány összegét a tervezett, illetve az előreláthatóan szükséges kilométer-teljesítményből kiindulva kell meghatározni. Az átalány több dolgozó között is elosztható a tényleges teljesítményük arányában. A pótlék bérjellegű juttatás, tehát a személyi jövedelemadó szabályai szerint adóköteles. Mindezen gépjárművezetési díjazásoktól élesen el kell választani a 74. § 4. pontjában meghatározott feltételek megléte esetében a munkába járás saját gépkocsihasználat költségeihez való hozzájárulást. Ez a kérdés a szociálpolitika hatáskörébe tartozik.

Térítési díjak, korrekciók

Kedvezően zárult a középfokú szakoktatási intézmények nappali tagozatán tanulmányokat folytató szakmunkástanulók üzemi étkeztetésért fizetendő térítési díjazásának rendezése is. *A díjat 14,— Ft-ban, három- vagy többgyermekes család esetében 10,— Ft-ban állapítottuk meg, az állami gondozott tanulóknak pedig térítésmentes az étkeztetés.* Az év elején ugyanis a munkáltató rendelkezése alapján a szakmunkástanulók az étkezésért a korábbinál 6—10, Ft-tal magasabb térítést fizettek és ez meghaladta az ugyanazon az üzemi konyhán étkező vasutas dolgozók által fizetett összeget is. Emiatt sok észrevétel érkezett, jelezve, hogy a szakmunkástanulók tovább nem veszik igénybe az étkezést.

A problémát a művelődési miniszter rendelkezése értelmében lehetett megoldani, amely szerint a vállalat részben vagy egészben mentesítheti a szakmunkástanulót a térítési díj megfizetése alól (30. § 1986. [IX. 1.] MM sz. r. 17. § [5] bek.) Ez alapján sikerült a helyzetet megnyugtató módon rendezni.

A 72. § 1. pontjának új megfogalmazásával egyértelműen határoztuk meg, hogy kik vehetik igénybe a MÁV-munkásszállást. *A munkásszálláson a tényleges államvasúti dolgozók, továbbá szakmunkástanulók és a MÁV-nál termelési gyakorlatot folytató felsőfokú hallgatók helyezhetők el,* azonban többszörös jelentkezés esetében elsősorban a vasútüzemi érdekeket kell figyelembe venni. Így a szociálpolitikai juttatás mellett az üzemi érdekek kielégítését is szolgálja az új szabályozás.

Ugyancsak pontosítást jelent a 73. § 3. pontjának módosítása, amely a korábbinál pontosabban határozza meg a kedvezményes (58,— Ft) vendégszobai ellátásra jogosult vasutas családtagok körét. *Hivatalos célra igénybe nem vett szobák kiadhatók a tényleges MÁV-dolgozók és nyugdíjasok, valamint* ezeknek arcképes igazolvánnyal rendelkező — ideértve a négy éven aluli gyermeket is — *családtagjai részére.* Ezen igények kielégítése után üresen fennmaradó vendégszobák adhatók ki kereskedelmi célú hasznosításra.

Előrelépést jelent, hogy a MÁV ezentúl hozzájárulhat a közigazgatási határon kívülről bejáró dolgozók munkába járásához akár autóbusszal, akár elővárosi autóbusszal, vagy vasúttal utaznak. Megváltozott a 80%-os mértékű hozzájárulás feltétele is, mert eltöröltük a napi egy óra idő nyerésének a feltételét. *Ezentúl a kedvezmény minden esetben adható, ha az autóbusz- vagy elővárosi vasúti közlekedés a dolgozó részére kedvezőbb munkába járási feltételeket biztosít a vasúti közlekedésnél.* A kedvezmény folyósítását a szolgálati főnökség vezetője a szakszervezet véleményének figyelembevételével engedélyezheti.

Nem csökken a műszakpótlék

A dolgozók kezdeményezésére megemeltük a fizetési előleg mértékének felső határát 6000,— Ft-ról 8000,— Ft-ra. Az előleg folyósításának feltételei változatlanok és sajnos nem növekedett a rendelkezésre álló keret forrása sem.

Szakszervezetünk kezdeményezésére kerültek bele a tagsági vitára bocsátott központi módosítási javaslatba az utazó és forduló szolgálatot ellátó dolgozók munkaidejére vonatkozó szigorító, ún. alternatív szabályok. Ezek tulajdonképpen a túlmunkacsökkentés elősegítésére készültek, azonban a viták során az érintett dolgozók ellenezték a bevezetésüket.

Így megmaradtak a jelenlegi előírások, amely szerint az egy szolgálatban eltölthető idők mértékét és a két szolgálat közötti napi pihenőidőt a helyi függelékben kell meghatározni. A munkaidő beosztásával és a túlfoglalkoztatással kapcsolatos dolgozói sérelmeket és panaszokat tehát helyi szinten kell orvosolni, és a szakszervezeti jogosultságokat alkalmazni.

A központilag kiadott módosítástervezetben szerepel a kijelölt 40%-os műszakpótlék 30%-ra való csökkentése egyidejű alapbéresítés mellett. A vitákon tapasztaltuk, hogy az érintett dolgozók többsége a javaslat ellen szavazott. A kisebbségi érdekek védelmében szakszervezetünk központi szervei nem járultak hozzá a műszakpótlék csökkentéséhez, hanem felkérték a MÁV vezetését, hogy ez év október 30-áig dolgozzon ki az egységes műszakpótlék alkalmazására vonatkozó javaslatokat. *Így az újabb döntésig a kiemelt műszakpótlékot változatlanul folyósítani kell.*

A központi javaslatban szerepelt a vágánygépkocsi-vezetők kilométerdíjazásának törlése, tekintettel arra, hogy az utazószemélyzetnél a teljesítménybérezést már korábban teljes mértékben megszüntettük. A társadalmi vitán elhangzott, hogy a díjazást olyan dolgozók is kapják, akik nem kizárólag vágánygépkocsi-vezetők, csupán alkalmanként látják el ezt a feladatot a saját munkakörükön túlmenően. A kilométerdíjazás alapbéresítése pedig ezen dolgozóknál igazságosan és teljesítményarányosan nem oldható meg, ezért a 42. §-ban rögzített szabályozást változatlanul hatályban tartottuk.

A lefolytatott társadalmi vitákon minden szolgálati helyen a dolgozók és a vezetők is sürgették a 40 órás munkahét mielőbbi bevezetését. E kérdésben a sok egyeztető tárgyalás ellenére nem sikerült egységes álláspontot kialakítanunk, hiszen a vasutasok nagyobb részénél jelentősebb költségkihatása nélkül bevezethető lenne, ugyanakkor pedig a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő munkaterületeken kizárólag többlet túlórát eredményezne.

Csak egységesen történhet...

Nem áll rendelkezésre sem az egységes bevezetéshez szükséges bérkeret, amely tulajdonképpen elvinne egyévi 3 százalékos bérfejlesztést. *Javasoltuk, hogy azokon a szolgálati helyeken, ahol a munkafeladatok teljesítése túlmunka növekedése nélkül elvégezhető, ott a kollektív szerződés tegye lehetővé a 40 órás munkahét bevezetését.* Ez azonban egy szolgálati helyen minden dolgozóra vonatkoztatva, csak egységesen történhet.

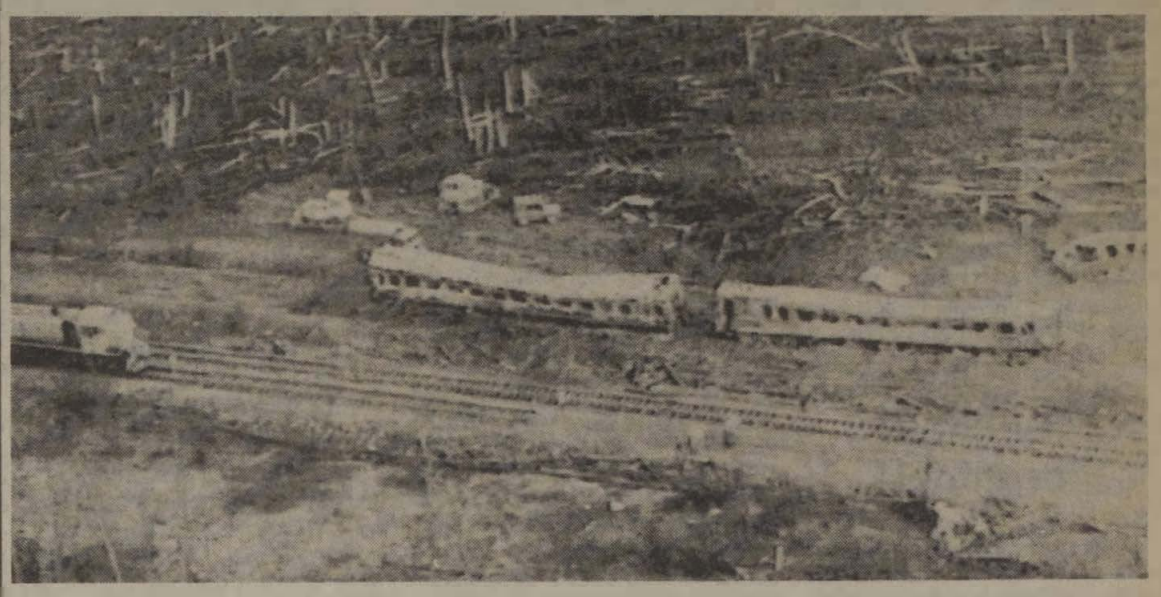
Javasoltuk továbbá, hogy a többi területeken a túlmunka tényleges csökkentésével fokozatosan térjenek át a 40 órás munkahétre, végsősoron pedig az egységes alkalmazásra 1990. január 1-jei hatállyal kerüljön sor. E kérdés még további körültekintő vizsgálatok sorozatát igényli, ezért a döntés előkészítése a MÁV vezetői részéről még nem történt meg.

Dr. Szabó László

Vonatkatasztrófa a SZU-ban

Tizennégy kocsi leröpült a sínekről

A mentésben 70 repülőgép vett részt



Furcsa gázszagot éreztek az Ural-hegységben az Ufa és Asa városok között lakó emberek 4-8 kilométeres körzetben június első napjaiban. Jelentették is az illetékeseknek, akik megállapították: valóban gyorsabban fogy a transzszibériai vasútvonal mellett csupán 120 méterre lévő vezetékből a gáz, de ennél többet nem tettek.

A szivárgó cseppfolyósított propán-bután gáz viszont nem nyugodott, és helyet keresett magának a duplapályás vasútvonal melletti mélyedésekben, az erdő fái között. *Szerencsétlenségre éppen akkor kapott szikrát és robbant rettentő erővel, amikor a két szembejövő szerelvény 38 vagonja egymás mellett haladt. A robbanás rettentő hatóereje megközelítette a 10 kilotonna TNT-t, vagyis a hirosimai atombomba pusztító hatásának felét.* Tizennégy kocsi leröpült a sínekről, a szerelvények lángba borultak, az erdő fái pedig mintegy 4 kilométeres körzetben térdre kényszerültek.

A nyílt pályán bekövetkezett vonatkatasztrófának az első összesített adatok szerint 190 halottja volt: a szerencsétlenség helyszínén 137 holttestet találtak, 53 sebesült kórházba szállítás közben halt bele sérüléseibe, 272 ember sorsáról nem tudnak semmit, a kórházakban 706 sebesültet ápolnak.

A végleges veszteséglista bizonyára nehezen készül majd el, mert az erdőben is találtak összeégett utasokat, akik feltehetően menekülni próbáltak a pokollá változott szerelvények közeléből. A tovaterjedő tűzvész csaknem egy kilométerre az első robbanás helyétől újabb detonációt okozott, növelve a rettenet nagyságát. A két vasúti szerelvény egy óra leforgása alatt teljesen kiégett . . .

A mentés természetesen azonnal megindult, a szerencsétlenségtől nem messze, a légierő egyik iskolájában bőrsebészeti klinikát rendeztek be, hisz a sebesültek felénél a teljes bőrfelület több mint hetven százaléka égett meg. Moszkva, Ufa és Cseljabinszk kórházain kívül szinte valamennyi szovjet kórházba került sebesült, égési sérült.

A szállításban 20 polgári és 50 katonai repülőgép vett részt. Az éppen Moszkvában tartózkodó *Armand Hammer,* az Occidental Petroleum elnöke 10 darab művesegépet bocsátott a sérülteket fogadó kórházak rendelkezésére, és *Bush* amerikai elnök is segítséget ajánlott fel. A két vonatnak egyébként 1200 utasa volt, többségükben víkendező, illetve nyaralásra utazó család, s így sok gyerek is, akikre álmukban támadtak a lángok.

A sérült vasúti szakasz helyreállítása gyorsan megindult, s ez érthető, mert a transzszibériai vasút igen nagy forgalmat bonyolít le. Másfél nappal a szerencsétlenség után — a vasutasok hősies munkája nyomán — szabad jelzést kaptak a veszteglő szerelvények és harmadnapra már csaknem száz személyszállító és teherszerelvény jutott át a kritikus helyen, amely csata utáni képet nyújtott az arra haladóknak.

Az eddigi nyomozati anyagok a felelőtlenségek halmozódását tükrözik éppúgy, mint a csernobili atomszerencsétlenség és a novoroszijszki hajókatasztrófa idején. A Novoszibirszk és Adler között közlekedő szerelvény például nem az előírt helyen találkozott ellenvonatával, a gázszivárgás bejelentését pedig nem követte riasztás. A kongresszusi küldöttek előtt mondott beszédében *Mihail Gorbacsov* is ezt erősítette meg, amikor úgy vélekedett a szerencsétlenségről: *„Nem léphet előre országunk, ha folytatódnak az olyan gondatlanságok, amelyek súlyos emberi tragédiákhoz vezetnek, nem is szólva a gazdasági károkról."*

Gennagyij Vegyernyikov miniszterelnök-helyettes vezetésével kormánybizottság vizsgálja a katasztrófa következményeit, szervezi a károsultak megsegítését, keresi a felelősöket és kutatja a kiváltó okokat. Ez szükséges is, hisz felröppent a hír, hogy a román határ közelében már volt hasonló szerencsétlenség, csak nem beszéltek róla, mert akkor senki sem lelte halálát.

*

A Szovjetunióban az utóbbi években a közúti-vasúti kereszteződésekben is rosszabbodott a közlekedési biztonsági helyzet. Tavaly 464-en haltak meg, 978-an pedig megsebesültek az ilyen kereszteződésekben. Január 1-jétől mostanáig már 16 013 ember vesztette életét vasúti balesetek során. A felelős az esetek többségében a gépjárművek vezetője volt.

E. P.

„Éjszakai ugrás"

A vasút új szolgáltatásaira hívta fel fuvaroztató ügyfeleinek figyelmét a MÁV Vezérigazgatósága a június 7-én tartott konferenciáján.

A tanácskozáson elhangzott, hogy a MÁV csatlakozni kíván a Bécs és Basel közötti irányvonati, úgynevezett „éjszakai ugrás" elnevezésű szállítási módszerhez. Ennek az az előnye, hogy a szokásos vasúti fuvarozási idő 30 százalékkal csökken. A MÁV csatlakozik az Ausztrián keresztül lezajló forgalomhoz, és így garantált határidőre, vagyis 42 órán belül elszállítja a feladott árut rendeltetési állomására.

Pedagógusnapi kitüntetések

A pedagógusnap alkalmából a szocialista nevelés és oktatás érdekében végzett eredményes munkájuk elismeréseként a MÁV-nevelőotthonokban és a gyermekintézményekben dolgozó vasutas-pedagógusok, nevelőtanárok, óvónők közül többen részesültek miniszteri, illetve vezérigazgatói elismerésben. A miniszteri kitüntetéseket *dr. Baráth Etele* közlekedési és építésügyi államtitkár, a vezérigazgatói dicséretet pedig *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes adta át.

A közlekedésügyi, hírközlési és építésügyi miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette:

Bedő Ferencné dajkát, MÁV Építőgépjavító Üzem Jászkisér; Czirják Ferencné bölcsődevezetőt, MÁV-bölcsőde Nyíregyháza; Endre Istvánné nevelőtanítót, MÁV Nevelőotthon Kaposvár; Horváth Sándorné varrónőt, MÁV Nevelőotthon Szeged; Kalmár Jánosné szakoktatót, Baross Gábor MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet; Keresztúri Pálné óvónőt, rákospalotai MÁV-óvoda és -bölcsőde, Legáth László szakoktatási ügyintézőt, MÁV Járműjavító Üzem Szombathely, Máté Árpád nevelőtanárt, MÁV Nevelőotthon Kőszeg, Nagy Sándor főnökségvezetőt, MÁV Oktatási Főnökség Debrecen, Pálinkás János József nevelőtanárt, MÁV Nevelőotthon Bodrogolaszi, Puskás Károly oktatási ügyintézőt, MÁV Vezérigazgatóság.

A művelődésügyi miniszter

Pedagógus Szolgálati Emlékérem

kitüntetést adományozta:

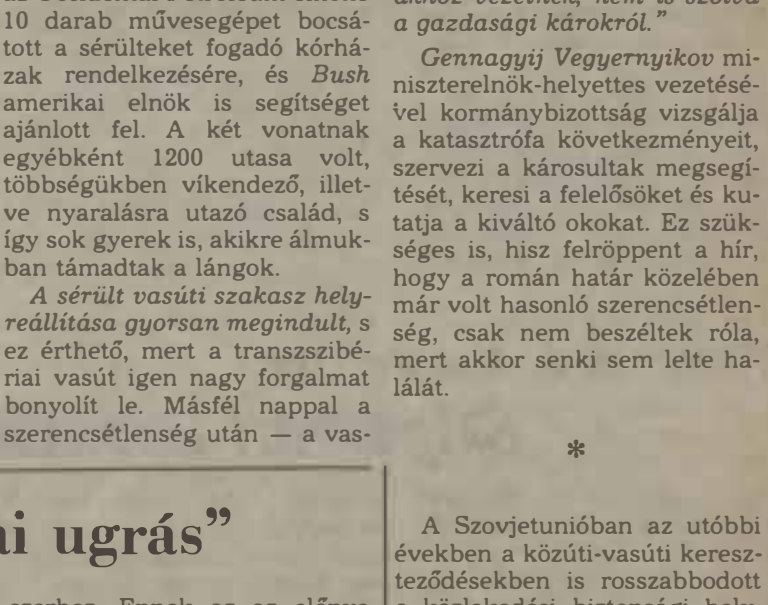
Fórizs Elek nevelőtanárnak, MÁV Nevelőotthon, Szeged, Horváth Margit nevelőtanárnak, MÁV Nevelőotthon Kőszeg, Nagy Miklósné óvónőnek Landler Jenő MÁv Járműjavító Üzem.

A MÁV elnök-vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette:

Balogh Imre csoportvezető-helyettest Győr KÜF, Buczkó Zoltánné igazgatót, MÁV Nevelőotthon Békéscsaba, Csoboz Józsefné nevelőtanítót, MÁV Nevelőotthon Kaposvár, László László nevelőtanárt, MÁV Nevelőotthon Szeged, Lengyel György oktatási ügyintézőt, MÁV Budapesti Igazgatóság, Seprényi Zoltánné vezető óvónőt Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzem, Szalai Ferenc nevelőtanítót, MÁV Nevelőotthon Kőszeg.



Egy 424-es és egy 275-ös gőzmozdony külső rekonstrukcióján dolgoznak a celldömölki vontatási főnökségen. A szükséges javítások befejezése után mindkét gőzös a vasútállomás közelében kerül talapzatra, a hozzájuk illő négy-, illetve kéttengelyes, favázas kocsikkal együtt. A vállalkozás költségeit nagyban csökkenti, hogy a felújítások jelentős részét a vontatási főnökség brigádjai társadalmi munkában végzik!

(Fotó: Thorday)

Pilisvörösváron

A létszámhiány miatt túlterheltek a vasutasok

A település határában kétnyelvű községtábla: Pilisvörösvár—Wirschver. Nemzetiségi faluba értünk tehát, ahol a hivalkodó újmódi „paloták" sora között éppúgy található ámbitusos ház, mint valóban családi otthon melegét őrző, szerény hajlék. De hol van a vasútállomás?

— A falu végén, a sorompó előtt tessenek balra kanyarodni s meglelik a szürke, kopott épületet — magyarázza kedélyesen egy helybéli, kedélyes atyafi.

Tv-filmet forgatnak

Gazverte, poros dűlőúton gurul a gépkocsi, s hamarosan föltűnik a jellegzetes épület, a vörösvári vasutasok birodalma. Mint üde, tiszta sziget, úgy tetszik a szemnek ez a park, a rendezett peron s a gondozott virágágyás. Az állomásépület homlokán olasz nyelvű feliratok, a főnöki iroda ajtaja homlokára éppen most erősítik a Calvamaggiora, isten tudja, mit jelent akármit. Hát most valóban, hol vagyunk?

— *Tévéfilmet forgatnak, ahhoz valók ezek a díszletek* — mondja *Gerencsér Sándor* állomásfőnök. — *Amúgy nemigen zavar minket, van rá papírjuk, tegyék. Csak ne akadályozzák a személy- és teherforgalmat.*

Ami pedig — mármint a hat pár vágánnyal bíró állomás kapacitása — óriási: huszonnégy óra alatt 24 személyvonat áll meg itt, a budapesti Nyugati pályaudvar és Esztergom közötti csomóponton, s naponta 800—1000 tonna rakomány is irányt vált.

— *A teherforgalom 99 százalékát a szomszédos Országos Érc- és Ásványvállalat termékei jelentik, de a Tüzép, a MÉH, az erdészet és a sütőipar is partnerünk a szállításban* — folytatja a fiatal főnök, akinek fiatal vörösvári ténykedése is: mindössze másfél éve irányítja az itt dolgozó 12 ember munkáját.

— Májusban például csak az ércvállalatnak 664 kocsit biztosítottunk, s közel huszonnégyezer tonna zúzalékot, murvát és kőport raktak vagonokba s továbbítottak ezeken a vágányokon.

Négy vonatfogadó, egy rakodó- és egy iparvágánypár sínein cserélnek helyet most is a vagonok. A bonyolult forgalmat s a 14 váltót a beosztott dolgozók mellett az egyközpontú, szovjet berendezés irányítja és biztosítja. Kezelője *Holló Lajos* forgalmi szolgálattevő magyarázza a berendezés működését.

— *Keletről Solymár, nyugati irányban Piliscsaba a szomszédunk. Ha bárhonnan indul hozzánk szerelvény, íme, ezek a lámpák gyulladnak ki, s működésbe lép a berendezés. Most például* — látja, ez a lámpácska jelzi — *a Piliscsaba és Vörösvár közötti, hazánk leghosszabb alagútjában áll egy szerelvény . . .*

Munkaidő után takarítás . . .

A nyurga, fiatal főnökkel körbejárjuk az állomást. Rend és tisztaság mindenütt. Újonnan festett padok, virágágyások, murvával beszórt járdák pihentetik a szemet, s az ember arra gondol, itt az utazók — a bejárók, turisták, kirándulók — is megbecsülik a vasutasok szeptevését, nemigen szemetelnek.

— *Mert munkaidő után nekilátunk s kitakarítjuk a várószobákat, rendbe tesszük állomásunk környékét* — csatlakozik hozzánk *Schulcz Lajosné* raktárnok, az Ady Endre szocialista brigád vezetője. — *Ha hiszi, ha nem, nálunk még aktív a brigádélet, pedig — lám, ez is új dolog! — tavaly alakultunk.* Igaz, előtte is úgy dolgoztunk, ahogyan egy mintakollektívához illő, csak a brigádnaplót nem vezettük. Az állomás valamennyi dolgozója szervezett, s mindegyikünk ért valamit a szakmához, ezért olyan szép és rendezett az állomás környéke, amilyen . . .

— Tizenhárom ember . . . nem kevés ez a létszám ekkora forgalomhoz? — fordulok az állomásfőnökhöz.

— Kevés. Hat emberünk hiányzik: váltókezelőkből hármat föl tudnánk venni, de kellene forgalmi szolgálattevő és személypénztáros is. *A létszámhiány miatt túlterheltek a dolgozók, havonta 240 órát teljesítenek szolgálatban.*

Negyedik helyezettek

A diskurzust a szerényen berendezett főnöki szobában folytatjuk. (Ez az a hely,jegyzi meg *Gerencsér Sándor,* ahol a legkevesebb időt töltöm . . .) A festésre már megérett falakon képek, térképek s egy bekeretezett oklevél: a pilisvörösvári vasútállomás négy esztendővel ezelőtt lett élenjáró szolgálati hely. Újabb elismerés miért nem illette ezt a munkahelyet, ahol évente 200 ezer tonna teherforgalmat bonyolítanak le?

— Talán azért nem, mert csöndben, szerényen dolgozunk, tesszük a magunkét — jegyzi meg a főnök. — *Teljesítményünk alapján a rákosrendezői üzemfőnökséghez tartozó 22 állomás közül tavaly a negyedik helyezést értük el.* Csupán Dorog, Tokod és Vác előzött meg minket . . . Ami való: az utasforgalom visszaesett, éppen a menetjegyek drágulása miatt, nos, ezt a mutatót nem sikerült teljesítenünk.

Most fölgyorsul az állomásfőnök amúgy sem lassú ritmusú munkája: egymás után kapja a telefonokat: hol a tévéfilm gyártásvezetője hívja, hol a rákosrendezői főnökség. Asztalán a félbehagyott tízórai szikkad s kinn, a vágányokon megrakott és üreg vagonok cserélnek helyet. Oda, a sínek mellé is ki kell mennie a főnöknek. Ilyenkor, június közepén érződik igazán: hiányzik hat ember a pilisvörösvári állomáson. De ők, a tizenhármak pótolják a hiányt.

Besze Imre

Nem módosították a menetrendet

Becsapott falvak

Szomorú ember ül a tanácselnöki székben

A Drávavölgy vasútvonala elhasználódott, elavult. A felújítás nagy terhet rótt a Magyar Államvasutakra. A mezőgazdasági környék felhozatala meggyengült. Előtérbe került a vasút megszüntetésének gondolata.

Az Ormánság azonban másként döntött. Élni akart. Nemcsak mezőgazdasági, hanem kisipari munkalehetőségeket teremtett, s új iskolái révén is magára vonta a figyelmet. A megye kedvezően fogadta e törekvéseket, anyagilag támogatta eszközfejlesztési kérelmeiket.

Az 1987 októberében megtartott közlekedési miniszteri szemle engedélyezte a vonal egyenlőtlenségeinek megszüntetését, fővonalivá építését. Az első útszakasz a Sellye—Vajszló közötti 11 km-es pályarész lett. Ekkor jött a megye, anyagilag hozzájárult az építés költségeihez. A tanácselnök emlékezetes ünnepet szervezett az átadás napjára. Kikérőt küldött a katonasághoz, meghívókat írt a televíziónak, rádiónak, az akkori miniszternek is, aki hozzásegítette a környéket a felemelkedéshez.

Katona Zoltán, Vajszló nagyközség tanácselnöke az átépítés ideje alatt kijárt a vonalra lesni, mennyire haladnak a munkálatok. Dicsért, lelkesített, önbizalmat adott. Honnan a vasútbarát érzelem? Nagyapja volt vasutas. Váltókezelő Szlavóniában. Majd Vajszlón telepedett le, vett földet a vasúti nyugdíj mellé. Az unoka is megtanulta tisztelni a mozdonyokat. 326-osok jártak akkoriban erre. Mezőgépjavító szakmát tanult — különböző városokban, de ott is a gőzgépek, a vasútihoz hasonló technikák, fékmegoldások érdekelték.

Életútja nagyot kanyarodott a tanácselnöki székig, de szívében megmaradt gőzösimádónak, s tekintélyét latba vetve harcolt tizenkét faluja felemelkedéséért, melyet a vasúti pálya megerősítésével vélt biztosítottnak.

Felvirradt az üzembe helyezés napja. Ormánság kicsípte magát. A nők selyemben, a gyerekek fehér blúzban-ingben, a férfiak nyakkendőben. És jött a piros mozdony a kék kocsikkal, egyenruhás forgalmistanő mondta be az állomás elé kitett mikrofonba, hogy mikor indul az ünnepi különvonat. A közönség felszállt, a magnóból térzene szólt. Aztán elindult a vonat Sellyére. Ott a gép átadta helyét egy 424-es gőzmozdonynak, s az hozta vissza az integető ünneplőket Vajszlóra.

Már minden készen állt a fogadásukra. Mikrofon közvetítette az *Ady*-verseket szavalók műsorát, majd a tanácselnök köszönte a jelenlévők részvételét, az építőknek a munkát, s közvetítette a jelen nem lehető *Urbán Lajos* jókívánságait és üdvözletét. Végül odalépett Vajszló állomás korábbi főnökéhez, s általa is meghívta a vasutasokat az ünnepi ebédre. *Fényes József* pécsi vasútigazgató válaszbeszédével és ajándékainak átadásával ért véget a fogadás, s a gyermekek is kijátszották magukat a mozdonyon.

Eddig a történet, amelyhez hasonlóról még nem hallottam. Adtak már át sok feljavított pályaszakaszt, de hogy falu ilyen ovációval reagáljon, ez ritkaság.

Pár nap múlva ismét találkoztam *Katona Zoltánnal.* Hírét vettem falunaplójának, melybe minden nap írt pár sort a falu életéről. *Kíváncsi voltam, erről a napról hogyan emlékezett meg saját szavaival? Szomorú ember ült a tanácselnöki székben . . .*

Egy évvel ezelőtt menetrendi közvélemény-kutatást végzett náluk is az igazgatóság utasítására *Lepesi Ágnes,* a pécsi KÜF személyszállítási művezetője. Vajszló állomásfőnöke módosítást kért a hajnali barcs—villányi vonat menetrendjére. Ez a 38 110 számú vonat viszi a Mecsek expresszel utazókat Selyléig, átszállással. Sellyétől diák- és hivatásforgalmat bonyolít, a körzet betegeit viszi a siklósi orvosi rendelőbe. Vajszlót 5.48-kor érinti, Siklósra 6.56-ra ér.

És most jön a sérelem. *Vajszlóhoz 12 társfalu tartozik, ahonnan Volán-buszok hozzák a továbbutazókat. Ez az 5.48 nagyon korán van. A Volán hajlandó ugyan korábban indulni, de a lényeg az, hogy a vonat korán ér Siklósra. A diákoknak kárba vész az idejük, a betegek várakoznak rendelésre várva, az üzletek is zárva vannak még.*

A lakosság kérése az volt, hogy várakozzon a vonat 15-20 percet Sellyén, így biztosabb a távolsági járatok csatlakozása, illetve jobban megközelíti az érkezési időpont az általános munkakezdés idejét. Olyan forgalmi akadály, ami a kérés teljesítését akadályozta volna, nem volt. *Lepesi Ágnes* biztosra vette felterjesztése figyelembevételét.

Annál nagyobb volt a megrökönyödés Vajszlón, hogy az új menetrend nem változtatott az időpontokon. A lemaradt utasok érdekében a községi elöljáró ismételten kérni akarja a MÁV-ot. Azoknak az embereknek érdekében, akikért már a megye is a pénztárcájába nyúlt. Attól a vasúttól akar kérni, akinek már előlegeztek is.

Ebből az írásból hiányzik a MÁV illetékes elvtársának nyilatkozata. Hozzá nem kívántam bejutni. Miért is? Egy év alatt lett volna idő akár a KÜF, akár a kedves ügyfél tájékoztatására.

Én — itt lenn — most szégyenlem magam, haragszom és szomorú vagyok.

És önök — ott fenn?!

Klencz Tiborné

Telszetésen bővítették a balatonkenesei vasútállomást, hogy helyet adjanak az új szárnyban a korszerű technikai berendezéseknek. A mintegy tízmillió forint értékű munkát, jóval határidő előtt a helyi termelőszövetkezet építőbrigádja végezte el.

(Fotó: Mátételki)

Kisdobsza és Nagydobsza

Szigetvári anomáliák

Az immár két éve épülgető szigetvári állomás ma még állványerdős, törmelék mindenütt, rendetlenség. Nem szép *Kovács Ernő* állomásfőnök irodája sem.

— Három hónapja költöztem ide — magyarázza —, az ormótlan mosdókagylóval a közepén fura képet mutat, de ez még hagyján. Ki-be rohangálok egész nap, mert nincs telefonom, azelőtt három volt. Megértést várnak tőlem, de meddig? Azután itt vannak a mesterek. Nehéz rajtuk eligazodni. *Az emeleti lakókat előbb visszaköltöztették, utána kezdtek a tetőcseréhez. Jött a májusi felhőszakadás, hajnalra átázott a mennyezet, csurgott az eső szekrényre, fotelra.*

— Az építkezéssel járó anomáliákon túl, mi a legfőbb gondja?

— A törzsszemélyi állomány kialakítása. Van négy kitűnő forgalmistám, kereskedelmi hivatalnokom és négy raktárnok. Két váltókezelőm viszont felmondott; az egyik a helyi tszhez szegődött kétezerrel többért. Megértem, boldoguljon . . . Három embert vettem fel nemrégiben, ki kell várni, amíg belejönnek, levizsgáznak.

Közben vonat érkezik, úgy látom, hogy tolatósteher. A főnök arca elkomorul.

— *Ez a Pécsbánya-rendező—Barcs viszonylatba közlekedő vonat. Ez hozza a leadási rakott és a feladási üres kocsikat a 6 órai rakodáskezdéshez. És most, délben óvatoskodik ide nekem! Hányszor kifogásoltuk már a menetrendet! Hiába.* Az elegytovábbító vonat indulásáig le sem jár a rakodási idő! A lelkiismeretlen intézkedésre sajnos más példám is van:

— A konzervgyár Szovjetunióba szállít. Történt, hogy 15 konténer továbbítására nem kaptunk engedélyt. A küldemény fuvarozási ideje már háromszor is lejárt, ám a konzervek még mindig itt álltak. Miért engedték berakni?! Éjszakára visszakönyörögtük a zárt iparvágányra — mert, ha feltörik, a vasút még fizethet is —, és reggel kihoztuk, hogy az érkező kocsikat be tudjuk állítani a gyárba. Amúgy is kevés helyünk van, mégis két héten keresztül tologattuk a konzerveket ide-oda . . .

— És az úgynevezett „Kisdobsza-ügy"?

— *Két faluról van szó, Kisdobszáról és Nagydobszáról. Az utóbbinak nincs vasútja. Viszont a buszok mindkét faluban megállnak, vasúti utas alig akad. A közös tanács mégis ragaszkodik a kisdobszai megálló fenntartásához. Nagy ráfizetés, ha meggondoljuk, hogy több egy sorompókezelő bére, mint a havi bevétel, ráadásul hárman vannak* sőt a negyedik hiánya miatt sok a túlóra. Lenne még példám, de most nem folytatom. Annyit azonban mondhatok, hogy gyakran tapasztalom: frakkrá költ a vasút, holott ingje sincs . . .

Klencz Tiborné

Korszerű pályaudvar a Belorusz fővárosban

A közelmúltban befejeződött a minszki pályaudvar rekonstrukciója. A régi állomás több mint százéves épülete elavult és már szűknek is bizonyult. A Belorusz SZSZK fővárosának új épülete tizennégyszerese a réginek. A 12 emeletes bástya formájú főépületben — amelynek magassága a toronnyal együtt 73 méter — rendezték be a gyerekek várótermét, a hivatali- és szolgáltató helyiségeket.

A váróteremből a mozgójárdák egyenesen a vágányokhoz szállítják az utasokat, illetve a hordárok csomagokkal megrakott kézikocsijait. Ezt a megoldást a Szovjetunióban először alkalmazták. A korszerű pályaudvaron külön termük van a mozgássérülteknek; itt speciálisan rendezték be a pénztárakat, a mellékhelyiségeket. Segítségükre liftek szolgálnak.

Az új állomás másfél ezer dolgozója kulturált körülmények között dolgozhat.

Hobbi és repülés

A Közlekedési Múzeum, a MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Köre és az SZFMH Repülés Baráti Köre Hobbi és repülés címmel kiállítást rendezett. A kiállítást június 8-án nyitották meg a Petőfi Csarnokban.

A MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Köre 1975-ben alakult, szinte egy időben a Szakszervezetek Fővárosi Művelődési Háza Repülés Baráti Körével. Céljuk kezdettől fogva az volt, hogy tömörítsék a repülés szerelmeseit, kapcsolatot teremtsenek a gyűjtők között. A Közlekedési Múzeummal gyümölcsöző kapcsolat alakult ki, így kerülhetett sor a kiállítás megrendezésére.

A kiállítás megnyitásakor jelentették be, hogy az 1990-ben 15 éves születésnapját ünneplő MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Kör, illetve az SZFMH Repülés Baráti köre közös repüléstörténeti pályázatot hirdet.

Pályázni lehet olyan 30 gépelt oldalt meg nem haladó terjedelmű, eddig még nem publikált tanulmányokkal, amelyek a magyar repüléstörténet bármely időszakáról, területéről, személyéről vagy technikájáról szólnak. (A megadott terjedelmet nem terhelik a mellékelt fényképek, rajzok.)

A pályaművek beadási határideje: 1990. március elseje.

A pályázat jeligés, egy pályázó több munkát is beadhat.

A tanulmányokat öttagú, hivatásos és amatőr repüléstörténészekből álló zsűri értékeli.

A pályaműveket két példányban az AERO HISTORIA (Pályázat), Bpest Pf. 61. 1631 címre kell eljuttatni.

A pályázat díjai: *az első díj egy, a MALÉV teljes útvonalhálózatára — választás szerint — jogosító szabadjegy; a második és harmadik díj egy-egy MALÉV-ajándékcsomag.*

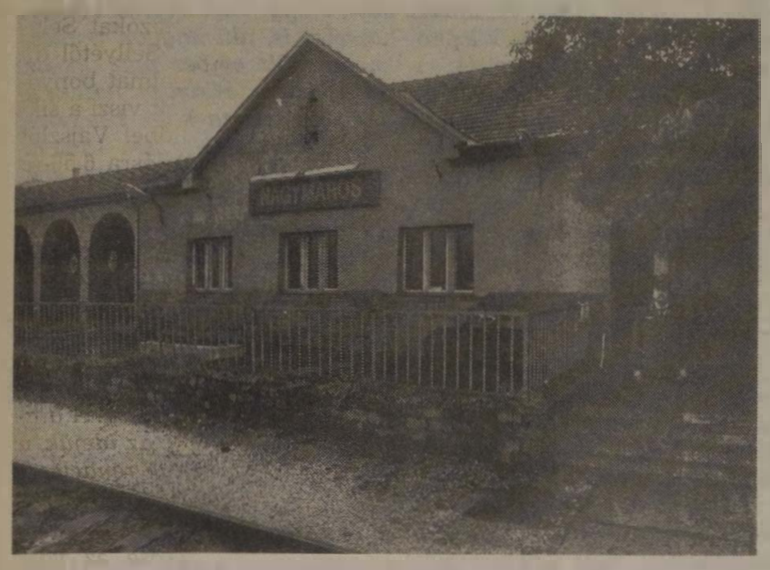
A díjazástól függetlenül a zsűri által érdemesnek ítélt pályaműveket — a szerző hozzájárulásával — folyamatosan közlik a kör konferenciaanyagaiban, illetve az AERO HISTORIÁ-ban.

A pályázatról bővebb felvilágosítást a két kör vezetője ad: Zainkó Géza (Monor, Bata Ferenc u. 35/A: munkahelyi telefon: 577-051). *Zsille Péter* (1092 Budapest, Ráday u. 14., munkahelyi telefon: 420-565).

A Dunakanyarban

Amikor a kocsiálláspénzt schillingben fizették

A nagymarosiak érdeke a vízlépcső építése



Párába burkolózott szemben Visegrád, a Salamon tornyán felhő ül, a hegy oldalából csak *Tímár Mátyás*, hajdani pénzügyminiszter oda nem illő luxusvillája virít messzire, megbontva a természet harmóniáját. Ki is merte volna figyelmeztetni a „nagyurat" a környezetvédelemre?

— Itt Nagymaroson a vasútállomás melletti kellemes kocsmában egy évvel ezelőtt jóval nagyobb volt a forgalom, ilyenkor délelőtt sem találtak volna helyet — meséli a gazda, a bajuszos fiatalember, miközben gyakorlott mozdulatokkal, nagy lendülettel zsírral keni a friss kenyérszeleteket.

A Holstein bár itt nem messze az utca végén, az osztrákoknak, az ő pénztárcájuknak készült, akik az építkezésen dolgoznak. Na igen, az építkezés . . .

Itt a Dunakanyarban holdbéli tájra emlékeztet a vízlépcső félbehagyott építkezése. A Duna völgyből, a partból kihasított kráterek, a néma magas építmények, akár egy fantasztikus film díszletei.

Az mondják, a nagymarosiak az építkezés folytatását szeretnék. Igaz, harminc éve azzal hitegetik őket, bármilyen közműről, beruházásról is van szó, hogy majd ha a vízlépcső felépül . . . Ebbe nőttek bele a falu lakói. Állítólag azért nem kaptak több mint negyedszázadon át csatornát, törpevízművet egyebeket. Ha akkor össszefognak, egy tizedéért megcsinálhatták volna azt, ami most, vízlépcső ide vagy oda, tízszeresébe kerülne.

A vasútállomás a Rákosrendezői KÜF egyik utolsó láncszeme ezen a vonalon. Húsz vasutas dolgozik itt. Az állomásfőnöknő most nincs a helyén, valahol hátul van, leltároznak, mondja a hölgy, aki botra tekert vizes ronggyal mossa az állomás várójának kockás köveit.

Újvári György bizberes az első, akivel szót váltunk. Amikor az építkezésről szó esik, csak legyint. Közben a Domino 55-ös apró kis lámpácskáit figyeli.

— *Tulajdonképpen egy tízéves gyerek is tudná kezelni* — mutat a szerkezetre. — *Gond akkor van, ha valamelyik lámpa villogni kezd. Akkor kell észnél lenni.*

A korszerű berendezés bizony nem nagyon differenciál. Akkor is vészt jelez, ha valami probléma van a pályákon, de akkor is, ha télen a sós hólé rossz helyre vezeti a gyenge áramot. A műszer ilyenkor is működésbe lép.

— *Sokan megijednek a felelősségtől, mikor a vasútnál próbálnak elhelyezkedni* — mondja *Újvári György*, azután hozzáteszi. — Való igaz, ha itt valamit eltol az ember, nem kenyeret éget oda, hanem esetleg emberek életét kockáztatja. Nagy a felelősség a negyvenforintos bruttó órabérért.

Az ablakon át a visegrádi hegyek karéjára lehet látni. Ebbe a tájképbe illeszkedik bele *Vakály János* szolgálattevő egyenruhás alakja. A bajuszos, családos fiatalemberrel mi másról is beszélhetnénk, mint az árakról és a bérekről.

— Ez a mostani adórendszer egyáltalán nem honorálja a túlmunkát — mondja. — Hasznosabb lenne, mondjuk kétfelé választanák a jövedelmeket, és másképpen adóztatnák a túlmunkát, amire emberhiány miatt nélkülözhetetlen szüksége van a vasútnak.

Közben többen bekapcsolódnak a beszélgetésbe. Szóba kerül a vasúti tisztek oktatása is, ami az itteniek szerint meglehetősen sok kívánnivalót hagy maga után. Abban valamennyien egyetértenek, hogy azt a körülbelül száz többlettórát, amit a vasutasok havonta a családtól szakítanak el, végső soron semmivel sem lehet megfizetni.

Sokszor hallottuk már azt, hogy a feleség, a gyerekek megszokták ezt az életformát. De *Vakály János* a fejét ingatja.

— *Megszokni nem lehet. Legfeljebb csak elviselni kényszerűségből.*

Az állomás most csendes, de a nyári csúcsforgalomban nemzetközi vonatok is járnak erre. A berlini expressz is itt húz el éjszakánként kivilágított ablakaival. A fővárostól alig egy órányira a Dunakanyar egyik legszebb és legnagyobb állomásán viszont már nem tudnak meleg vízben kezet mosni az itt dolgozók. Pedig állítólag ez még Európa.

— Ha szétszedek egy váltót — magyarázza *Újvári György* — nyakig koszos vagyok.

Az ősnagymarosi fiatalember úgy ismeri a környéket, mint a tenyerét. Ismeri a Dunát is, hiszen huszonkét évig kajakozott. Ha valahol Szobnál valaki belefulladt a vízbe, megmondta, hogy hol foghatják ki. Őket nem kérdezték meg, amikor a vízlépcsőt építeni kezdték.

Verebesné Szikkiszt Erzsébet (remélem jól írom a nevét), tavaly novemberben került ide. Még csodálkozom, hiszen ő a második állomásfőnöknő, akivel az elmúlt években találkoztam, de hamar felvilágosít.

— *Ezen a vonalon sok állomásfőnöknő van. Hogy ennek mi az oka? Azt hiszem, alapvetően az, hogy itt nem kell túrban dolgozni, egy műszak van, és ez megfelel a családos anyáknak.*

Hiába azonban a rang, a felelősség, ismert, hogy ehhez képest kevesebb az állomásfőnökök fizetése, legyen az férfi, vagy nő.

Az állomásfőnöknő

A nagymarosiak, a helyiek érdeke a vízlépcső. Nagymaros „világvárosiasodásának" elősegítője. Komárom és Budapest között, ha ez nem épül meg, nincs átkelés a budai oldalra. Persze a házak már most is áznak a faluban. És Dunakiliti egy másik tragédia.

Munkában a szolgálattevő

A pára még dél körül sem oszlik fel, a felhők lejjebb ereszkednek, eltakarják a túloldalon Tímár elvtárs villáját.

A vasútállomás szakszervezeti bizalmija *Szabóné Tóth Ilona*, rágyújt, és miközben a füstöt kifújja, elgondolkozva arról beszél, hogy a testületi üléseken még mindig túl egyhangú a szavazás, minden javaslatra szinte mindenki felteszi a kezét. Sokszor saját érdekük, vagy kollégák érdeke ellen szavaznak a tisztségviselők. A személypénztárosoktól így vonták el például a negyedévi juttatást arra hivatkozva, hogy a jegyeladás után jutalékot kapnak..

Szabóné Tóth Ilona szakszervezeti bizalmi

— *Ez igaz is,* — mondja *Szabóné* és keserűen elneveti magát. — *Egy jegy után az ár tizenkét ezrelékét kapjuk. Tízezer forintos forgalom után már százhetven forint üti a markunkat. A pénztáros nem állhat az ajtóba kiabálva, hogy jegyet tessék! Van még néhány első osztály a hathuszasra!*

Nagymaros és a Dunakanyar személyforgalma semmiképpen sem teszi lehetővé, hogy a pénztárosok a jutalékból villát vegyenek a környező szép hegyek oldalában. Igaz, erre korábban sem volt lehetőség, amikor még negyedévi juttatásként öt-nyolcszáz forintot is kaptak.

Szabóné Tóth Ilona arról is beszél, milyen szégyene a szakszervezetnek, hogy egy nyugdíjas búcsúztatására csak százötven forintot adhatnak. Különféle csalafinta eszközökkel kell kiügyeskedni egy kis pénzt, ha például valamelyik bajba jutott társuknak anyagi segítségre van szüksége. Mint például most is. Brigádjutalom címén vehettek fel csak pénzt, amit azonnal egyik rászoruló kollégánőjüknek adtak tovább.

— *Itt van például ez a számla* — emeli maga elé a „bűnjelet" a bizalmi. — *Beteglátogatásra vittünk magunkkal egy hatvanforintos bonbont. De erősen gondolkodom, bevigyem-e elszámoltatni.*

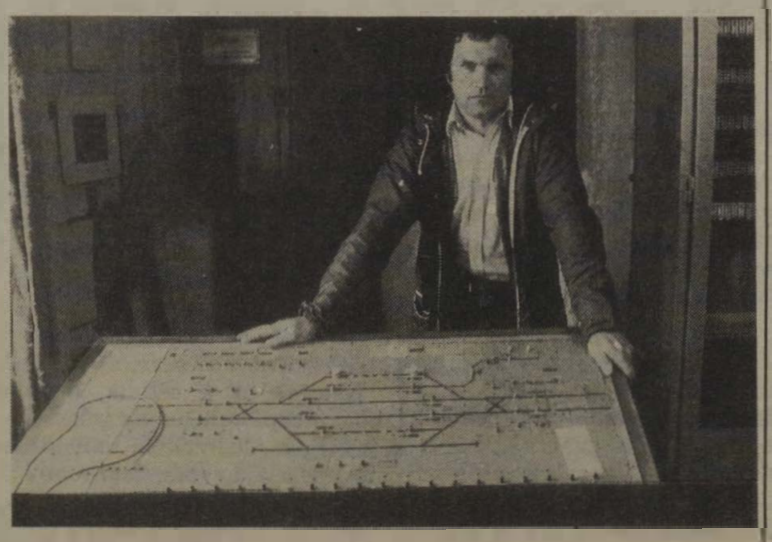
Egy-két utas sétálgat ráérősen a váróban. Gyakran előfordul, hogy akár fél, háromnegyed órával a vonat indulása előtt kijönnek. Persze főleg az idősebbek, a nyugdíjasok. Ilyenkor azután beszélgetnek a pénztárossal, elpanaszolják nyavajáikat, véleményt cserélnek a világ dolgairól. *Szabóné,* aki nyolcvankettő óta van a faluban, jól ismeri a lakókat. Nemcsak a vasútállomás dolgozóinak bizalmija, bizalmasa.

A leállított építkezés felől kopácsolás, kisgépek zaja hallatszik. A megkezdett szállókon, felvonulási épületeken tovább folyik a munka. Biztosan jók lesznek még valamire ezek a lakályossá formálódó házak.

Búcsúzóul fényképet szeretnénk készíteni az álomszerűvé vált, megbolygatott tájról, de az Oviber kirendeltségének álmos vezetője sajnálkozva tárja szét a kezét. Csak a pesti vezetőség engedélyével.

Nagymarosból remélhetőleg nem lesz világváros. Megmarad annak ami, kedves, dunakanyari nagyközségnek, ahol az emberek már messziről kalapot emelnek egymásnak, és bárki engedély nélkül lemehet a közös kincshez, a Dunához.

Pataki Kálmán



A Dominó 55 előtt (Tüttő Tibor felvételei)

A recski táborban

Emlékezni és emlékeztetni

Az idősebb, többnyire nyugdíjas vasutasok emlékezetében a háború előtti és utáni vasutasnapokon kívül él egy merőben másfajta is. Ezt csak egyetlen egyszer rendezték meg, de nyoma máig kitörölhetetlen.

A „fekete vasutasnap" éjszaka kezdődött: 1953. március 25-ről 26-ra virradóra. A hat vasútigazgatóság területén az Államvédelmi Hatóság emberei több száz vasutast tartóztattak le. Elsősorban azokat, akik már a második világháború alatt is szolgáltak, s kisebb-nagyobb állomások vezetői, oktatótisztek, szállítmányirányítók voltak. A névsorokat a vasúti politikai osztály és a személyzeti osztály tisztviselői állították össze.

A szombathelyi üzletvezetőség (akkor még így hívták) területéről 27 vasutast tartóztattak le és hurcoltak el. Volt közöttük igazgatóhelyettes, főkönyvelő, pénzügyi osztályvezető, vonalbiztos. Letartóztattak több korábbi, illetve tényleges állomásfőnököt is. Három nő is hasonló sorsra jutott, de őket három hónappal később szabadon engedték.

Az egykori letartóztatottak közül többen is nyilatkoztak a „fekete vasutasnap" eseményeiről. Most a magnószalagra rögzített beszélgetések egyikének részletét adjuk közre.

„Este tíz óra körül jöttek értem. A nyomozó csak annyit mondott, hogy öltözzem melegen. Vasutasbundát öltöttem. A szombathelyi ÁVO épületébe vittek. A falnak állítottak bennünket, majd hajnalban egy leponyvázott teherautón találtuk magunkat, s elvittek a fővárosba, a Mosonyi utcába. Egy éjszakát töltöttünk ott, préselt szalmabálákon üldögéltünk. Másnap rabomobilokon Recskre szállítottak. Addig saját ruhánkban voltunk, ki egyenruhában, ki civilben. *Recsken egy barakkban átöltöztettek minket. Ringyes-rongyos katonaruhát kaptunk, ócska holmikat; olyan csizmát például, ami elöl-hátul ki volt szakadva, s tele volt szegekkel.* A priccsek girbe-gurba, megdolgozatlan fából voltak összetákolva. Kaptunk egy szalmazsákot, amiben szalma sem volt jóformán, meg egy rongyos pokrócot.

A kihallgatások Recsken kezdődtek. Engem csak májusban hívattak, tehát márciustól májusig a teljes bizonytalanságban csak vártam, hogy végre megtudjam: valójában mi is a bűnöm?

Közben azonban sok szenvedést kellett megérnem társaimmal. Egyik kollégámat, szegény *Kocsis Károlyt* többször is megverték a vallatásokon, de utána is. A „smasszerok" között is voltak rendesek, ezt is el kell mondani. Az egyiket „Pipásnak" neveztük; *ő nem ütött, csak imitálta, közben pedig kérte, hogy üvöltsünk, nehogy a többiek, a kevésbé rendesek észrevegyék, hogy valójában alig ér hozzánk.*

1953. április negyedikét azt hiszem sohasem feledjük. Ezen a napon az egyik szakaszvezetőt nem léptették elő. Ezért bosszúból megkínzott minket cefetül. Sorba állított bennünket, majd valamelyikünkre ráordított, hogy álljon ki. Egyik társával azon szórakoztak, hogy melyikük tudja leütni egyetlen csapással a kiállítottat. Az öregebbeket így ütötték le. Egy másik kínzási mód: egymást kellett nekinyomnunk a falnak. A „repülő"-ről, a békaügetésről is mesélhetnék, de a legszörnyűbb a lelki kínzás volt. *Állandóan azt üvöltötték, hogy itt fogunk megdögleni, itt rothadunk el.*

Visszatérve a májusi vallatásomra meg a későbbi kihallgatásokra: végre közölték „bűnömet". Elém raktak egy jegyzőkönyvet, amiben az állt, hogy a háború alatt jól végeztem a munkámat, s ezzel elősegítettem a Szovjetunió elleni háborút.

— *Akkor én háborús bűnös vagyok?* — kérdeztem.

Kihallgatóm legyintett, de annyit azért nyomatékosan közölt, hogy írjam alá.

— *Nem írom alá* — válaszoltam —, *de nyomban vissza is kérdeztem:*

— Maga mit csinált a háború alatt?

— Kolozsváron voltam pályamunkás — felelte szinte önkéntelenül.

— Akkor maga is elősegítette a háborút! — mondtam, mire vallatóm faképnél hagyott. Üldögéltem egy darabig, később azután visszaküldött a barakkba.

Nem sokkal ezután a táborparancsnok kihirdette szabadulásunkat. Hazautazáshoz adtak jegyet egészen Szombathelyig. Előtte azonban azt is közölte a parancsnok, hogy a recski táborról nem szabad beszélni, aki megteszi, 10 év börtönt kap államtitkok elárulásáért . . . Hát ezért sem beszéltünk rettenetes hónapjainkról, az átélt szenvedésekről. Féltünk, nehogy visszakerüljünk."

A Recskről szabadultak egy részét egyáltalán nem vette vissza a vasút, másokat csak hónapok múltán. Éltek ahogy tudtak, és dolgoztak, ahol megkönyörültek rajtuk és munkát adtak.

Ártatlanok voltak, mégis szenvedtek. Az emlékezők egy része ma is fél, nevét nem fedi fel. Pedig emlékezni és emlékeztetni kötelességünk, hogy a szörnyűségek sohase térhessenek vissza.

L. Gy.

*

Lovas Gyula nyugalmazott főtanácsos írásához nem szükségeltetik különösebb kommentár. Mégis, úgy véljük, olvasóink tájékozottságát növeli, ha idézünk a Kapu című folyóirat idei, márciusi számának egyik közleményéből. (olvasói levélről van szó, a címe: Vasutasok Recsken és Kistarcsán):

„1952-ben a vasút különböző területein nagyobb balesetek történtek. Bűnösöket keresett a közlekedési miniszterhelyettes, *Prieszol József* és személyzeti főnöke, *Badacsonyi*, valamint a vezérigazgatóság politikai osztályának vezetője, *Bognár*, akik a vasúthoz semmit sem értettek, de produkálniok kellett.

Akik értettek a vasúthoz, már régen félre voltak állítva. Például *Varga* vezérigazgatót — aki a németek által elhurcolt és megsemmisült mozdonyok pótlására ócskavasárban megvásárolta az amerikaiak által Európában hagyott ún. „Trumann" mozdonyokat — kivégezték. *Leváltottak világhírű furvarjogászokat, szakembereket. A vasút 1953-ban uralmon volt vezérkara, a felszabadulás előtt, legfeljebb mozdonyvezető, de legtöbb esetben nyomdász, hentes, kereskedősegéd volt. Tehát nem szakember.*

Ők bűnösöket kerestek és kitalálták, hogy a balesetek szabotázsból erednek és ezeket azok követhették el, akik a háború alatt a katonai szállításokat irányították, a vasutasok nyilvántartó lapjait kezelték."

Nyugdíjasok vallomásai

Küzdelmes mindennapi élet, félelmekkel várt jövő

A mi nemzedékünk megszokta a nélkülözést

Vasutas nyugdíjasokkal találkoztam június elején. A véletlen úgy hozta, hogy éppen aznap rendezett vitafórumot a SZOT nyugdíjasbizottsága. Az ülésen többek között ilyen észrevételek is elhangzottak: „két és fél millió a nyugdíjasunk, negyven százalékuk a szegénységhatáron él. Fizikai és erkölcsi leépülésük riasztó. Az átlagnyugdíj hamis értéket mutat. A felső kisebbség jóléte az alsó többség szegénységével jár." Beszélgetőtársaim nem vettek részt a fórumon, de akár ott is lehettek volna. Mint alább kiderül, mondandójuk szinte szó szerint egyezett az ott elhangzottakkal.

Hajdú Antalné (69 éves) tisztviselőként dolgozott, 1975 óta nyugdíjas.

— Idős nővéremmel és 38 éves, nőtlen fiammal élek a XVI. kerületben egy családi házban. Férjem nyolc éve meghalt. Nyugdíjam összege 4300 forint. Nagyon kevés, mert azt is meg kell gondolni, hogy 80 éves nővérem nem kap semmiféle ellátást; munkahelye ugyanis sohasem volt, bár egész életében dolgozott, vezette háztartásunkat.

Rossz érzés bevallani, de jobb az őszinteség: *fiam segítsége nélkül aligha boldogulhatnánk. Szűkösen élünk, és csak azért bírjuk, mert a mi nemzedékünk megszokta a nélkülözést.*

A háború utáni helyzetre gondolok, azután az ötvenes évekre. Pedig akkoriban micsoda fényes jövőt ígértek a politikusok! Elhittük, lelkesek voltunk, azt képzeltük, hogy idős korunkban minden szép és jó lesz... Pihengetünk, kirándulunk, színházba járunk. Azután ez a hit szép lassan fogyatkozni kezdett, különösen a 70-es évek eleje óta.

Az egykori ígérgetésekből jószerivel semmi sem valósult meg. Gond az étkezés, gond az újság, gond egyáltalán a mindennapi élet megszervezése.

Patai János (82 éves) eredetileg lakatos-szerelőként dolgozott, majd — fogalmazása szerint — irodista lett. 1967 óta nyugdíjas.

— Szoba-konyhás, komfort nélküli lakásban lakom 78 éves feleségemmel, aki nem kap nyugdíjat, hasonlóan, mint *Hajdúné* nővére; háztartásbeli volt. Gyermekünk, orvosi okok miatt, nem születhetett, így hát kettesben tengetjük mindennapjainkat. *Valamivel több, mint 6 ezer forintot kell beosztanunk. Az a szerencsénk, hogy a lakbér csekély, még kétszáz forint sincs.* Feleségem beteg, hosszabb időre nem hagyhatom magára, ezért az élet ugyancsak beszűkült számomra. Sohasem hittem volna, hogy ide jutunk! Egyébként párttag voltam, igaz, annak idején, ha az ember az ötről hatra akart jutni, be kellett lépni. Nem tagadom meg párttag múltamat, és erre a legfőbb okom az, hogy igyekeztem tisztességes lenni, és úgy gondolom, szerénytelenség nélkül állíthatom is, hogy egykori munkatársaim, vezetőim a mai napig jószívvel gondolnak rám. Szerényen tettem, ami rám tartozott, ha kellett, szemináriumokat vezettem, fegyelmezetten beálltam a sorba, ám bűnöket, sem kicsit, sem nagyot, sohasem követtem el. *Tiszta a lelkiismeretem. Az persze fáj, hogy sok évtizednyi munka után nem élhetek nyugodtan és biztonságban . .*

Terbe László (63 éves) kocsilakatos, majd karbantartó Pécsett és Budapesten, a Keleti pályaudvaron. 1986 júniusa óta nyugdíjas.

— Egészen a legutóbbi időkig nem voltak anyagi gondjaim. Főleg azért, mert nyugdíjba vonulásom után is alkalmaztak, 5500 forintos nyugdíjamat viszonylag szép összeggel tudtam kiegészíteni. *A jövőtől azonban félek, pillanatnyilag nincs munkám, és reményem sincs arra, hogy kapok.* Feleségem nyugdíjával együtt sem kapunk tízezer forintot. Kevés, a panaszkodást azonban mérsékelni kell, mert mit szóljon az a vasutasözvegy, aki a férje után háromezernél alig kap többet?! Az én közérzetem talán jobb, mint a 70 éven felülieké. Miért? Politikus alkat vagyok, világéletemben olvasó ember voltam és vagyok. Örömmel figyelem a rendkívül megélénkült belpolitikai életet, az újságok közleményei hihetetlenül érdekesek —, és olykor felkavaróak. Magyarán: *izgalmas ma az élet, és ez engem bizonyos értelemben „feldob".* Az persze engem is zavar, hogy kevesen politizálnak igazán.

A körülbelül félmilliós politizáló kisebbséggel szemben a 6-7 milliós „csöndes" többség áll. A nyugdíjasok többségét, és gyanítom, hogy a munkaképesek nagy részét is a mindennapi megélhetési gondok izgatják, nem pedig a különféle pártszerveződések. Megkockáztatom: az embereknek mindenből borzasztóan elege van. Jómagam még nem tartok itt, elvégre még csak 63 éves vagyok. De miféle jövőben bízhatnak az idősebbek?

A kérdés nyitva maradt. Viszonylag fiatal emberként meg sem próbáltam válaszolni.

Sárközi Gábor

Nem hiszek a fülemnek

Nem hiszek a fülemnek. A minap is azt véltem hallani a tévéhíradóban, hogy a Dózsa György úti Lenin-szobrot tizenhétmillióért, azaz tizenhétmillió magyar forintért újítják fel. Azután jót röhögtem. Méghogy tizenhétmillióért! Ma Magyarországon! Tizenhétmillióért egy ilyen huszadrangú művet, amikor az összes, jó néhány remekebb köztéri szoborra együttesen csak nyolcmillió jut.

Közel húszmilliárd dolláros adóssággal a tarisznyánkban, egy olyan jéghegyre futott országhajóban, amelynek egyharmada már a víz alá került, ahol az utasok nagy része a létminimum alatt tengődik. Képtelenség annyi pénzért ezt a szobrot felújítani.

Tény, hogy ez a szobor már nem mutogat. Se előre, se hátra, mint korábban készült elődei teszik sokfelé az országban. Csak áll az omladozó márványobeliszk előtt és a zsebe mellé szorított karral nézi a 20-as és a 30-as, Újpest felé tartó autóbuszokat, amelyek tisztes távolságban gurulnak a felvonulási tér fehér útjelző csíkjai közelében.

Mondom, nem hiszek a fülemnek. Tizenhétmillióért állítják helyre a nagy Lenin monumentális szobrát. Most adunk erre annyi pénzt, amikor családok ezreinek lakásából kapcsolják ki a villanyt, mert fizetni nem tudnak, amikor nyugdíjasok, és társadalmi számkivetettek légiója élelemmaradékért kutat a bűzlő kukákban. Amikor rövidesen összeomlik a lakóépületek jelentős része, mert negyven év óta egy fillért sem fordítottak karbantartásukra, addig nem újíthatunk fel horribilis összegért egy szobrot, amely még nem is része a nemzeti kultúrának.

Azt is beszélik, csak ürügy az a felújítás. A szobrot voltaképpen biztos helyre menekítik néhány nehéz naptól féltve. De sok nehéz napja volt már ennek a kis országnak. Csak emlékművekben, jelszavakban nem volt hiány.

(Pataki)

Emlékút a Don-kanyarhoz

Már a hatvanas években felébredt az írói-történetírói lelkiismeret, s ország-világ tudomására hozta: a Don-kanyarban elesett 200 ezer magyarról nem szabad megfeledkeznünk. Megkezdődött a történelmi veszteség számbavétele. *Nemeskürty, Örkény, Csoóri* és *Sára Sándor* művei, a tisztek és közlegények visszaemlékezései, a történészek kutatásai nyomán nyilvánvalóvá vált, hogy a magyarság legsúlyosabb háborús veszteségét szenvedte a Don-kanyarnál, s emlékjel nélkül fekszenek tömegsírokban a katonák és munkaszolgálatosok, akiket egy tisztességtelen korszak fordított szembe egymással, de akiknek a sírjai ma már békésen megférnek egymás mellett.

A múlt év őszén született Székesfehérváron a gondolat, emlékutat kellene szervezni a Don-kanyarba, felkeresni a jeltelen sírokat, hogy leróhassuk — ha későn is — az utódok kegyeletét. A szervezők tisztában vannak a történelmi tényekkel, összefüggésekkel: a magyar katonák rossz oldalra sodródva, méltatlan célokért harcoltak, szenvedtek és haltak hősi halált.

A fehérvári értelmiség felkarolta a kezdeményezést. Történészek, újságírók, népművelők, tanárok fogtak össze, hogy őszszel elindulhasson a kegyelet vonata. Az elgondolást támogatta a Hazafias Népfront Országos Tanácsa, *Pozsgay Imre* államminiszter, megértéssel fogadta a szovjet követség. Intézményi háttérként a fehérvári Express Iroda, az Ifjúsági és Úttörőház, valamint az Aréna Kiadó Kft. jelentkezett.

Az emlékút tervezett időtartama egy hét, szállásról és ellátásról a helyszínen gondoskodnak a szervezők, akik a nyugdíjas résztvevőknek engedményt kívánnak adni, abban az esetben, ha a 679-021884-7 számú csekkszámlára elegendő támogató összeg érkezik.

Az utazással kapcsolatos tájékoztatást a fehérvári Express Iroda ad. Címük: 8000 Székesfehérvár, Rákóczi út 4. Telefon: 14-375. Az út programjáról az Aréna c. hetilap szerkesztőségében lehet érdeklődni: Szfvár, Szabadság tér 8., tel.: 15-200.

d.

„Lerugdostak az autókról"

Ötvenhatban gyerekeket is elfogtak

A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága május végén nyugdíjas-találkozót tartott az egykori kollégáknak. A találkozón *Varga Gyuláné* szb-titkár üdvözlő szavai után *Szögi Sándor* állomásfőnök tájékoztatta a nyugdíjasokat a pénztárcsarnok rekonstrukciójáról, az INTERCITY vonatokkal kapcsolatos tervekről, a baleseti helyzetről, valamint a forgalomról.

A megjelent mintegy 60 nyugdíjast jó ebéd és könyvajándék várta, majd halk zeneszó mellett megindult a beszélgetés. A hosszú asztal végén ült a 74 éves *Révész Ferenc,* aki 34 évig dolgozott itt, a Nyugatiban. Nehézségekben bővelkedő életéről szívesen mesélt.

— *Tizennyolc évesen vonultam be a tényleges katonai szolgálatra 1939-ben. Leszerelésemig — három év alatt — megfordultam a Délvidéken, Erdélyben és a Felvidéken. 1942-ben jöttem a vasúthoz, s munka közben magánúton végeztem el a polgári iskolát.* Egy év múlva ismét behívtak, és a Dnyeszter, a Bug folyók érintésével Dnyepropetrovszkig vittek bennünket.

No, ott aztán csúnya világ volt. A magyarokat német egységek közé osztották be, s azok nem kíméltek senkit: se oroszt, se magyart. A nehéz, veszélyes helyekre mindig minket küldtek. Meneküléskor pedig lerugdostak bennünket az induló teherautókról... Szerencsémre csapattestünket leváltották, így itthon szolgáltam 45-ig, amikor fogságba estem. Nyolc hónapig voltam hadifogoly. Az orosz olajmezőkre vittek volna bennünket, és Konstancában már a behajózás előtt álltunk, amikor amnesztiával hazaengedtek. Ismét szerencsém volt.

A háború után a Nyugatiban kapus voltam, távírdász, majd 25 évig a gazdasági hivatalban anyag- és leltárkezelő. Néhány helyen sok gond volt a leltározással! A KISZ-bizottságon előfordult, hogy hiányzott 16 méter szőnyeg, máskor egy rendezvényen leöntötték valamivel a szőnyegpadlót és a kárpitozott ülőbútorokat kiégették cigarettával. Az is megtörtént, hogy hiányzott a tévé belseje, csak a káva és a képcső maradt a helyén. Ilyenkor aztán úgy kellett intézni a dolgokat, hogy a jó viszony is megmaradjon, és én se fizessek rá...

*

Az összejövetel legidősebb vendége a 81 éves *Markó László* volt. Nyugdíjas társai körülvették: *„Hogy vagy, Laci bátyám, emlékszel a Dezsőre?"*

A jelenlévők elmondták, hogy ő volt a Nyugati legendás állomásfőnöke, és a nehéz időkben is igazságos volt. Ha valaki vádaskodott, egyszerre hallgatta meg mindkét felet. Nem volt híve a „fülbe súgásnak".

— A háború után a hegyeshalmi vonal főnöke voltam. Fontos terület volt ez akkoriban: erre mentek keresztül a jóvátételi szállítmányok. A forgalmi szolgálat ellátása igen nehéz volt a sok roncs miatt, s a berendezések is megrongálódtak a harcok során.

Negyvennyolcban Győrbe kerültem, majd két év múlva megbíztak a Nyugati vezetésével.

Akkoriban 3650-en dolgoztak itt, mert az összes darabáruszállítmány ide jött be, itt rendeztük s küldtük tovább. *Több alkalommal előfordult, hogy 150 tengelyes szerelvényt kellett fogadni, pedig be se fért az állomásra. S ha torlódás volt, szabotázzsal vádoltak, pedig sokszor 30 óra hosszat is benn voltam egyfolytában.*

Ilyen körülmények közt dolgoztunk, amikor 1953. március 25-én a reggeli megbeszélésen azzal állt elő az egyik beosztottunk, hogy adjunk hálát az államvédelmi hatóságnak azért, hogy az éjjel 500 vasutas csirkefogótól megszabadították a MÁV-ot. *Megtudtam, hogy elvittek egy Varsányi nevű felügyelőt is, aki nagyon rendes, megbecsült ember volt. Ekkor szót kértem, és azt mondtam a politikai tisztnek* — Horváthnénak hívták —, *nem tudom, milyen csirkefogókat vittek el a vasúttól, de akit tőlem elvittek, az egy becsületes dolgozó volt, és tűzbe teszem érte a kezem.* Nagy csend lett erre, de sajnos nem sikerült segítenem rajta és a szintén a pályaudvarról elhurcolt négy társán.

A másik nehéz időszak 56 októberének végén volt, amikor az is előfordult, hogy négy napig nem mentem haza. Később persze ezért is támadtak, pedig én nem csináltam semmit, csak az állomásra ügyeltem, segítettem a rászorulóknak. 57-ben rövid időre máshova helyeztek, akárcsak *Vass Lajost,* a Keleti főnökét, és az igazgatóságon azt foglalták jegyzőkönyvbe, hogy védtem az ellenforradalmárokat. Erre azt mondtam, hogy hülyeség, és aláírtam a jegyzőkönyvet, mert akkor már miniszteri dicséretet kaptam azért, mert orosz családoknak segítséget nyújtottam az állomáson. Ám az is előfordult, hogy *gyerekeket* fogtak el, de megmondtam a VI. kerület parancsnokának, egy orosz ezredesnek, hogy engedje el őket, hiszen nem csináltak semmit. Meg is tette.

Húsz évvel ezelőtt mentem nyugdíjba a főnöki irodából, de mivel alacsony a nyugdíjam, másnap már az IBUSZ-hoz mentem; tavalyig ott dolgoztam.

Amikor *Markó László* indulni készült, egy tagbaszakadt férfi felállt az asztaltól, s tisztelettel nyújtva kezét, így búcsúzott: Viszontlátásra, főnök!

(Demeter)

A Ráktérítő Klubban

Megszabadulni a félelemtől

Egy meghívót tartok a kezemben. „Szeretettel várjuk a MÁV Kórház Vöröskereszt-szervezete és onkológiai gondozója által szervezett RÁKTÉRÍTŐ Klubba. A daganatos megbetegedések és a stressz című rövid előadás után kötetlen beszélgetés lesz a rendelőintézeti tanácstermében: VI. kerületi Rudas László utca 109. VI. emelet. A következő klubfoglalkozások időpontja: június 29. és július 27., du. 3 óra."

A rendelőintézet páternoszterliftjét éppen szerelik, ezért gyalog iramodom föl. Az első emeleten a hirdetőtáblán akad meg a szemem: egy plakát tudatja, hogy az érbetegek számára is lesz találkozó július 20-án ugyancsak 15 órakor. E két értesítés szöget ütött a fejembe. Az egészségügyi tárca köztudottan anyagi gondokkal küszködik, a kórházak felszereltsége enyhén szólva hiányos, nincs elegendő ápolónő, s itt pedig még ilyen nem kifejezett gyógyítómunkával is foglalkoznak...

— *A Ráktérítő Klub munkája szerves része a gyógyításnak, gyógyulásnak* — magyarázza *dr. Kelemen Pál* szájsebész főorvos, aki két évvel ezelőtt már rendezett ilyen orvos—beteg találkozót. — *Az a véleményünk, hogy a tumoros betegek rehabilitációja a diagnózissal kezdődik. Az ugye nyilvánvaló, hogy a legtöbb embernek carcinofóbiája van, azaz retteg a ráktól. Általában halálos ítéletnek veszik.*

Nekünk az a célunk, hogy megszabadítsuk a betegeket a felesleges félelmektől, ami természetesen az operáció utáni gyógyulást is megkönnyíti.

— Hogyan segít a klub a betegeknek?

— Erről győződjön meg személyesen.

Amíg fölmegyünk a hatodikra, Kelemen doktor elmondja, hogy nem a szokványos orvos—beteg találkozó megszervezése volt a céljuk. Itt ugyanis összehozzák a gyógyultakat az új betegekkel, s azokat is elhívják, akik már túl vannak a műtéten, tumormentesek, mégis betegségtudatban élnek. Őket ettől a makacs lelkiállapottól kívánják megszabadítani, mert ez előbb-utóbb valamilyen szervi bajt is okozhat. Arról nem is beszélve, hogy a műtét előtt állók gyógyult sorstársaikkal találkozva megnyugodva vethetik alá magukat az operációnak.

A tanácsteremben *dr. Bobai Kornélia* pszichológus fogad, majd a betegekhez fordul, és arról beszél, hogy a jelenlevőknek éppúgy meg kell tanulni együtt élni a betegségükkel, mint az érbetegeknek, majd felhívja a figyelmet arra, hogy a dohányzásról leszoktató klubot az érbetegekkel közösen tartják. Ezt egyébként mindenkinek melegen ajánlja, hiszen főleg a szájbetegek számára káros a dohányzás.

Mint kiderült, szinte kizárólag a szájsebész főorvos betegei vannak itt. Lassan beszélgetni kezdenek a vendégek, a pszichológus és Kelemen doktor egy-egy mondattal finoman irányítja a hangulatot. Ismételten elmondják, a betegek hívják meg azokat az ismerőseiket is, akik esetleg félnek a ráktól, hogy meggyőződhessenek arról, hogy ezt a rémet le lehet győzni.

A vendégek már el-elmosolyodnak, oldódik a feszültség. Egyikük a gyógyulásáról beszél, s látszik, mindannyiuknak jól esik, hogy egy asztalnál beszélgethetnek kezelőorvosukkal. Jobb ez így, mintha a vizsgálóban próbálnák eloszlatni kételyeiket. Most nem várnak az orvosra a „következők", most nem kell félni az időhiánytól.

A MÁV kórház új szárnyának előcsarnoka

(A szerző felvétele)

D. K.

Fazekas Lajos

Magány — csillagfénynél

1.

A magány szívedhez este jön,
csak belép, nem kérdez, nem köszön.
S mert tudja, hogy fáj: a szíveden
ottmarad sokáig, csendesen.

2.

A virrasztó szemek megőrzik
a csillagfényt; ott tükröződik
bennük, mint a könnycsepp
s mint a láz. — A virrasztó szemek
csillagai: könnyek.

KÖNYVÜNNEP

Egy szabad ember

Pár évvel ezelőtt a Valóság tallózó rovatában olvashattunk arról, hogy a világhírű amerikai esszéista és kritikus Susan Sontag arra a kérdésre, szerinte melyik a második világháború utáni időszak legjelentősebb európai regénye, Konrád Györgynek *A látogató*-ját nevezte meg. A sors sajátosan kelet-európai fintora, hogy ezt a könyvet akkor immár húsz éve nem adták ki Magyarországon, a könyvtárakból pedig az összes fellelhető példányt ellopták.

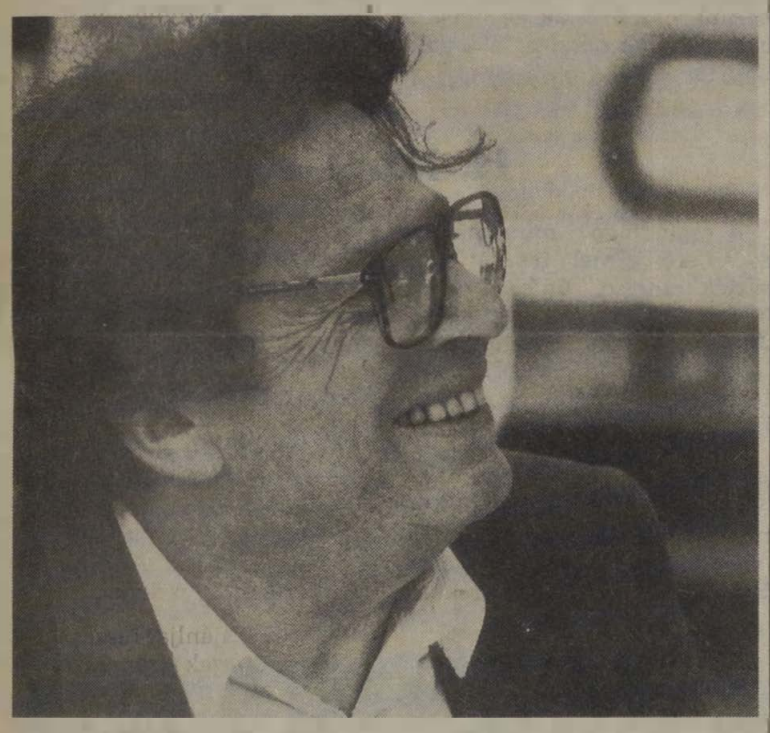
Na ja, az író folyamatosan indexen volt. Hogy ez mit jelent, azt nálunk még a kisiskolások is tudják. Tőlünk nyugatabbra ismeretlen ez a fogalom. Konrádot is felszólította a korszak acélos kultúrdiktátora, hogy ha ennyire nem tetszik neki a honi szocializmus, próbáljon máshol szerencsét, akárcsak kollégája, az a Szelényi Iván, akivel a hetvenes évek elején nagyszerű helyzetelemző szociológiában foglalták össze a közép-kelet-európai értelmiség túlélésre bérletet váltó, mosolygós nyomorát.

Az író, aki az ösztöndíjak jóvoltából jött-ment a világban, azonban nem érezte, hogy neki kéne végérvényesen távoznia.

Mindeközben az egyik (ha nem a leges-) legszámottevőbb magyar íróról nem sokat tudtak honfitársai, műveit csak a beavatottak szűk rétege olvashatta. Tudvalévő, hogy azóta a szamizdat is aluljárói portékává avanzsált elő. Jómagam azóta sem nagyon tudok mit kezdeni azzal a fajta „szabadsággal", ami az idei könyvhét fejedelmévé éppen azt az írót avatta, akire eddig (másokkal együtt) az ideológia a sarat hányta.

A könyvhétre megjelent esszéválogatásában *(Az autonómia kísértése; Antipolitika)* Konrád ezt írja: „A szabad ember tudja, mennyire nem az."

Hát persze, dicséretes, hogy A látogató utánnyomását gyorsan követte egy másik regény. A cinkos kiadása, most pedig a Codex Rt. jóvoltából ez a kitűnő szociálpszichológiai-politikapszichológiai kötet. Mégis kesernyés ez az öröm, ahogy azt mifelénk már megszokhattuk.



Megkésettségünk, nem-európaiságunk szánalmas bizonysága az is, amit Konráddal és a hozzá hasonló szellemiekkel évtizedekig büntetlenül művelhettek félművelt bolsevista potentántok.

Végül is egy szabad ember fényképe mellé álljon itt dedikációként „A sértődékeny állam" című tanulmány kollektív ars poeticának is beillő részlete: „Össze vagyunk szőve mindannyian, és ez a cinkos meghittség adja helyzetünk különösségét. Hogy vetnénk meg a zsarnokot, aki előtt meghunyászkodtunk. Túlságosan gyakran voltunk zsarnokok és meghunyászkodók. Várjuk a szenteket, hogy vessék kövüket ránk, nem állnak elő. Se vádlott, se bíró, itt állunk hanyag emberek, akik jobban is megtiszteltethettük volna az életünket. Semmi sincs elveszve, sokan vagyunk kíváncsiak a holnapra . . ."

(Tódor)

Vasarely képei a váróteremben

Május második felében a záhonyi vasútállomás kultúrvárótermében *Viktor Vasarely* képeiből rendeztek kiállítást. A közel 40 nagyméretű színes kép, grafika és kinetikus (mozgó) tárgy méltóképpen reprezentálta a világhírű művész különböző korszakait.

Tavaly, a művész 80. születésnapja alkalmából a területi művelődési bizottság szervezésében már sokan találkozhattak a vasúti oktatási központban a képek reprodukcióival, az életpályát ismertető, méltató cikkekkel, kiadványokkal. Ezúttal az érdeklődők az eredeti műalkotásokat tekinthették meg.

A záhonyi kiállítást a vasutasok mellett főként az általános iskolások látogatták nagy számban, csoportosan, szaktanárok kalauzolásával.

A szakszervezet támogatja

Ígéretes tehetségek között a keszthelyi alkotótáborban

A vasutas-szakszervezet központi ének-zene és képzőművészeti iskolájának képzőművész köre idén is megtartotta az alkotótáborát Keszthelyen. A tábor célja, hogy az amatőr vasutas alkotók az iskola tanáraink segítsége mellett egy inspiráló közösségben megvalósíthassák elképzeléseiket, és elkészítsék a vasutas napon megnyíló vasutas képzőművészeti kiállítás anyagát.

Az üdülő kertjében a szobrászok dolgoznak. *Czinege István*, aki a dunakeszi járműjavítóban dolgozik, leteszi a vésőt, s homlokát törülgetve meséli, hogy 1970 óta jár a táborba, és az országos vasutaskiállításon többször kapott díjat a legjobb emberábrázolásért. *Most fával dolgozik, de inkább a követ szereti, bár néha ólomszobrokat is önt. Mint mondja, az könnyen kezelhető anyag, bronzra meg amúgy sem telik.* Ő, akárcsak a szintén dunakeszi kollégája, *Péter Nándor*, heti két alkalommal vállalja a 3 órás utazást, hogy a Népszínház utcai műterembe bejárjon. Nándor, aki egyébként vonzódik a szürrealizmushoz, egy korábban gipszbe öntött vázlat után dolgozik. Vésője nyomán kezd alakot ölteni az akáctuskó.

A Landler járműjavító nyugdíjasa *Szommer József*. Ő kerek 25 éve tagja a képzőművészeti körnek.

— *Nem is tudom megmondani, hány szobrot készítettem a negyedszázad alatt* — mondja —, *de ötvenet biztosan. Ezeken kívül domborművekkel is foglalkozom. Az én munkám a Keleti pályaudvar 100. évfordulóján felavatott, valamint a Kandó-dombormű, és a 100 éves tisztképző emléktábláját is én készítettem.*

Festőkkel nemigen lehet találkozni a táborban a délelőtti órákban. Reggeli után felpakolnak, és mennek a természetbe alkotni. Szerencsés véletlen, hogy a debreceni *Makai Gyula* itt van: az elkészült képeit értékeli tanárával, *Benedek Györgygyel*. Szavaiból kiderül, hogy egy kis alkotócsoportot hoztak létre öccsével, s annak barátjával.

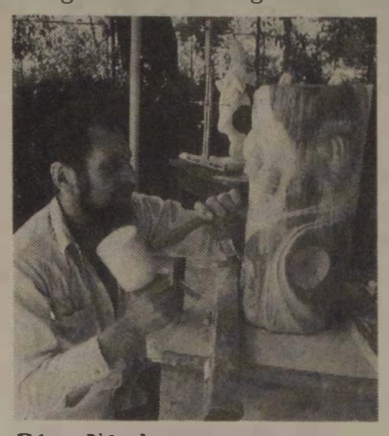
— Nagyon jó, ha összejön egy kis társaság — magyarázza *Benedek György*. — Egymást hajtják, kritizálják, így jobban fejlődnek.

— Így van — teszi hozzá *Makai Gyula*, majd elmondja, hogy a debreceni képzőművész kör kiállításain is szerepel, képeit barátainak ajándékozza, s hogy egyre nehezebb hódolni szenvedélyének, hiszen a családjától veszi el a festésre fordított időt — és pénzt. Egyébként a pénzhiány a debreceni képzőművészkört is sújtja: egyre kevesebb pénz jut anyagra.

— *A megélhetési nehézségek veszélyeztetik az amatőrök fejlődését* — summázza a tanár. — *Gyula például ígéretes tehetség, művész lehetne, ha többet tudna festeni, de egy évben legalább 25 ezer forintot kell költeni vászonra, festékre, s közben még másodállásban sem tud dolgozni,* ha fejlődni akar. Egyébként az ő esete jó példa arra, miért hasznos a képzőművészeti kör. Ez ugyanis afféle „művészeti védőháló", amely megakadályozza azoknak a tehetségeknek az elkallódását, akik valamilyen okból nem tudtak a főiskolára járni.

Munkánk eredményességét bizonyítja, hogy idén a vasutas képzőművészeti kör 3 tagját vette fel a Képzőművészeti Alap. Egyikük, aki 15 évig volt tanítványom, de olyan tehetséges, hogy csak keveset kellett segítenem neki, itt van a táborban.

Jóba Éva nem vasutas. Múzeumi grafikus, akit — miután elvégezte az esztergomi kira-



Péter Nándor

katrendező-iskolát — a férje hozta el a Népszínház utcába.

— Hogyan lett grafikus?

— *Rajzolgattam* — mondja szerényen. — *Itt a társaságban a közös értékelések, viták segítették a fejlődésemet.*

— Bizony, szűkülnek a lehetőségek — panaszolja *Kirchmayer Károly* stúdióvezető. — Két éve hatvanan, tavaly 52-en, idén már csak 37-en kaptak helyet a táborban. Igaz, idén már nem is volt több jelentkező, hiába, rosszul állnak az emberek pénz dolgában. *1776 forintot kell fizetniük személyenként, két hét szabadságot kell kivenni, s még valamennyi költőpénzre is szükségük van az itttartózkodás alatt.* Egyébként azért ilyen olcsó a tábor, mert a szakszervezet 1500 forint támogatást nyújt személyenként.

Pál Gábor, az ének-zene és képzőművészeti iskola igazgatója az alkotásokat végignézve elmondta, hogy azt szeretné, ha azokat nemcsak Budapesten, hanem a vidéki vasutas művelődési házakban is kiállítanák azzal a nem titkolt céllal, hogy vasutasintézmények, vagy akár magánszemélyek vásárolhassanak belőlük.

— Nagy segítséget jelent számunkra — folytatja —, hogy a szakszervezet még ilyen gazdasági helyzetben is támogatja ezt az egyébként eredményes amatőr mozgalmat. Támogatásával most folyik a képzőművészeti kör helyiségeinek már ugyancsak időszerű felújítása. Ezzel is szeretnénk javítani a művészi munka feltételeit.

Makai Gyula és Benedek György

(A szerző felvételei)

(Demeter)

Éva kevésbeszédű ember, inkább művei beszélnek helyette. Annyit azért elmondott, hogy 10 grafikát küldött be a Képzőművészeti Alap pályázatára, s végül a szakmai zsűri döntése alapján lett az Alap tagja.

Pataki Kálmán

Jártál itt valaha?

Elmúlt a tavasz, lassan véget ér a nyár is. De sem akkor, sem most nem jött el az apám. A Rómából érkezett vonat valamennyi utasa leszállt már régen. A szerelvény a pályaudvar mocskos üvegteteje alatt pihent, fogatlan öregasszony járkált cirokseprőjével az üres, sötét vagonokban.

Ő azonban nem volt sehol.

— *Olyan nincs, hogy ne ismerjem meg. Nem változhatott meg annyira* — mondta anyám látszólag nyugodtan, de markában szorongatott kezemet számomra fájdalmasan, zsebkendő módjára gyúrta, szorongatta.

Anyám meg se hallotta apró jajkiáltásaimat, vonszolt az utazók és várakozók sűrűjén át, közben egyre ismételgette. Akárki néninek és Mittudoménki néninek:

— *Nem változhatott meg annyira.*

Akárki néni vigasztalta:

— *Biztosan nem jöhetett. Tudod jól, milyen időket élünk.*

— *Lehet, hogy nem mert jönni* — replikázott Mittudoménki néni.

— *De üzente* — fakadt sírva anyám. — *Üzente.*

Igyekeztem elszakadni ettől a zűrzavartól. Mi közöm van hozzá, hogy jön-e az apám vagy sem? Egy óvatlan pillanatban megléptem az asszonyoktól és belevesztem a bőröndök labirintusába. Sérült szárnyú szürke galamb tévedt az üvegtető alá. Ennek vergődését, kilátástalan, újabb és újabb kemény koppanással végződő menekülési kísérletét bámultam áhítattal.

— *Hol vagy már megint?* — hallottam anyám hangját valahonnan messziről. Egy óvatlan pillanatban hihetetlenül hosszú karjával már magához is rántott Mittudoménki néni.

Apám most ideiglenesen Olaszországban él. Nem disszidált, isten őrizz. Ott van fontos dolga, oda küldte az intézet. De a napokban fog megérkezni. Várjuk már minden nap.

Már jól ismerem a pályaudvart. Izgalmas, kellemes. Olaszok is karattyolnak. Fekete hajúak, sötét bőrűek, villog a foguk. Mindig nevetnek. Giullio meg Giulia. Fekete fehérben. A kövér kocsmáros ostobán néz, amikor leszakítják a kocsija ajtaját. Az összes gyerek az utcán van. Térdig érő rövidnadrágban és röhögnek. A kocsmáros kopasz és bajuszos, de a végén mindenkivel kibékül és ő adja a legdrágább nászajándékot Giuliának. Ezért azután, ha nehezen is, de a levegőbe dobálják.

— *Miért kell mindig ötvenszer mondanom, hogy ezt a nadrágot vedd fel?* — kérdezte reggel az anyám. Miért, miért. Mert utálom. A térdem olyan bogot formál a lábszáramon, mint a kötélen a csomó.

— *Ebben jössz és kész. Mit akarsz ilyen melegben? Mit szólna apád, ha abban a kopottban látna meg?*

Na, szóval most sem jött az apám. Anyámmal és a két nénivel beültünk egy cukrászdába a körúton. Jó, hogy nem nagyon figyeltek rám, mert kétszer is a térdemre csurrant a vaníliafagylalt. Micsoda kanalak. Kockás kanalak.

Az egyik utcából végeláthatatlan tömeg áramlott a főút felé.

— *Nem lesz ennek jó vége* — mondta Mittudoménki néni. — *Siessünk.*

Akárki nénihez mentünk, aki a közelben lakott egy gangos bérház földszinti lakásában. Délután néhány órán át érte csak napsugár a sötét, dohos helyiséget, de akkor olyan erővel, hogy szinte fölrobbantotta a szobát. Alig lehetett nyitott szemmel elviselni. Lehunyt szemhéjam mögött is láttam a rózsaszín, szikrázó napot.

Akárki néni „nett" volt anyám szerint, és ezt észrevettem én is, amikor láttam, hogy a kezét a szívére szorító mosolygó *Krisztus* milyen egyenesen lóg a falon. Hűvös, fehér dunna alá gyömöszöltek, hogy aludjak. Sokáig mocorogtam az ágynemű barlangsötétjében és hallgattam a duruzsolást.

Apámról álmodtam, apámról, akit soha nem láttam. Láttam, amint halála előtt néhány perccel levelet ír anyámnak. Ujjai között reszketett a ceruzacsonk, a papír összegyűrődött. Kegyetlen epegörcs kínozta, a kezébe harapott, fájdalmában egészen kicsire zsugorodott az ágyon. Egyetlenem, én jól vagyok, már javul az állapotom. Sokat gondolok rátok. Vigyázzatok nagyon magatokra. Szerető férjed . . .

A tábori posta levelezőlapja megtelt nagy, kínban született betűkkel. Azután apám fogta magát és játszi könnyedséggel felült az ágyon. Egészen sötét volt az arca, pedig nem volt semmi, ami árnyékot vetett volna rá. *De nemsokára motorzúgás hallatszott, repülőgépek lepték el az eget. Apám megpróbált lecsúszni az emeletes ágyról. Kék és vörös színekben játszott a szoba.* Később egy nő sírt apám halottasságyánál, akit soha nem láttam. Állt mereven, akár egy fekete lepellel borított szobor. Könnyei végigcsorogtak mozdulatlan testén. Amikor felébredtem, eszembe jutott, hogy apám még él valahol.

Az udvaron hegedültek. A régimódi, lábtámlás ágy repedésén keresztül a nyitott ajtótól néhány méterre megláttam a hajlongó, szürke öltönyös zenészt. A zenére ébredtem, meg az újságpapírba csomagolt húszfilléresek koppanásaira. A fény menekült, már a második emelet rácsaiba kapaszkodott. Az udvar kockakövei közé szorult egy pengevékony, konok árnyék.

Akárki néni mondta, vigyek ki pénzt a hegedűsnek.

— *Én pénzt a hegedűsnek?*

Siessek, mert mindjárt megy. Gyorsan felrángatták a nadrágomat. Álmosan támasztottam az ajtófélfát. A kezébe kell adni, én nem dobhatom.

— *Fölmegyek az emeletre, ledobom onnan* — ellenkeztem, de hiába. Rá se néztem, amikor a pénzt a zenész markába nyomtam. Futottam vissza, ő nevetve kiáltott utánam.

Győztesként ünnepelt a három nő. A nyirkos, szürke falnak vetettem a hátam, miközben vajaskenyér uzsonnát eszegettem.

Mostanában, ha frissen meszelt, illatos, fehér falak mellett visz el az utam, és gazdag árnyékot vet a nap, mindig Észak-Itáliára gondolok, ahol pedig soha nem jártam. Kora reneszánsz templomok és freskók csak reprodukcióból ismert képei jelennek meg előttem, és tüdőmet jólesően feszíti az éles, tiszta levegő. Néha egy ócska, kopott zománcú bádoglavór kontúrja is a látómezőbe tolakszik. Hát nem hülyeség?

Cselgáncsbajnokság Miskolcon

Európa-bajnok: Hajtós Bertalan

Ha csupán egy versenyre is, de visszatért első sikereinek színhelyére *Hajtós Bertalan*, a mai magyar cselgáncs kétségkívül legnagyobb egyénisége. A belgrádi Európa-bajnokság aranyérmese és a szöuli olimpiai játékok ötödik helyezettje — a dél-koreai fővárosban nem volt szerencséje a bírókkal — is részt vett a 3. nemzetközi vasutas cselgáncsbajnokságon Miskolcon, s a várakozásoknak megfelelően magabiztos győzelmet aratott.

A viadalt követően a kiváló sportolót először is pályafutása kezdetéről, azaz a Miskolci Vasutas Sport Clubban eltöltött időszakról kérdeztem.

— *Ebben a városban kezdtem el cselgáncsozni, s a mai napig is nagyon szép emlékek fűznek az MVSC-hez* — mondta. — *Szívesen lejárok a klubba találkozni a régi ismerősökkel, s néha még a tatamin is „összefutunk”.*

— Meddig volt a miskolci egyesület versenyzője?

— 1968-ig. Akkor bevonultam katonának, s a Bp. Honvédban folytattam pályafutásom. Szüleim azonban mindmáig Miskolcon élnek, így gyakran hazalátogatok szülővárosomba.

— Miként jutott egykor arra az elhatározásra, hogy lemegy a cselgáncsterembe?

— *Nem az én ötletem volt. Tizenegy éves lehettem ugyanis, amikor Nagy József, az MVSC edzője lejött egytornaórát megnézni a III. számú általános iskolába. Valahogy észrevett, s megkérdezte: volna-e kedvem dzsúdózni?*

— Gondolom, azt sem tudta mi az . . .

— Igen, aztán az első edzésen alaposan meg is lepődtem a sok mezítlábas ember láttán. Később hozzászoktam, s egyre inkább tetszett a távol-keleti küzdősport.

— Szülei mit szóltak ehhez?

— *Rettenetesen rossz gyerek voltam, ezért talán még örültek is, hogy valamivel elfoglalom magamat.*

— Mikor jöttek az első sikerek?

— 1981-ben harmadik helyezést értem el az Ifjúsági Barátság Versenyen, s ettől kezdve megindultam felfelé. 1984-ben az ifjúsági Európa-bajnokságon bronzérmet, majd egy évre rá már a felnőttek EB-találkozóján is ezüstérmest értem el. Ezután következett a magyar cselgáncs történetének eddigi legsikeresebb éve, 1986. A belgrádi EB-ről két aranyéremmel és egy harmadik helyezéssel tértünk haza. *Csák József* a 60, én pedig a 71 kg-osok versenyét nyertem meg, már a Bp. Honvéd színeiben . . .

— Az idén sem sok hiányzott az ismétléshez . . .

— *Tudom, ez nem sokat számít, de én úgy érzem, megnyertem a finn fővárosban is az Európa-bajnokságot. Egyszerűen balszerencsém volt.* Miután ugyanis legnagyobb ellenfeleim, a francia *Marc Alexandre* és a szovjet *Georgij Tenadze* már elbúcsúzott a győzelem lehetőségétől, a döntőben a finn *Jorma Korhonen* állt velem szemben. Végig jobb voltam nála, de sajnos a bíró egy ártalmatlan helyzetben teljesen alaptalanul dobást ítélt a hazai versenyző javára. A videofelvétel egyértelműen bizonyította igazamat, de ezzel már mit sem érek . . .

— Kárpótlásul Európa-bajnok lett a vasutasok között. Milyen volt a miskolci viadal?

— Jó mezőny volt, de megmondom őszintén, nagyon nehéz feladat elé nem állítottak. Éreztem, tartozom ennyivel a városnak és csapatomnak, így végig teljes erőbedobással küzdöttem. Külön kellett engedélyeztetni, hogy tatamira léphessek, hiszen papíron már csak volt vasutas versenyző vagyok. Köszönet *Moravecz Ferencnek*, a Bp. Honvéd edzőjének, hogy ezt lehetővé tette számomra, s a meghívásnak boldogan tettem eleget.

— Volt a közelmúltban egy elnökségi ülés a Bp. Honvédnál, s nem a legbiztatóbb döntéseket hozták több szakosztály vonatkozásában. A cselgáncsozók meddig működhetnek zavartalanul?

— Beszéltem azóta az egyesület elnökhelyettesével. Személy szerint biztos, hogy maradok a pircs-fehéreknél, remélem, társaim is megkapják a lehetőséget. Nem gondoltam a változtatásra.

És ha a körülmények rákényszerítik?

— *Nézze, az én eredményeimmel nem hiszem, hogy gondjaim lehetnek, vagy egyesület nélkül maradnék. Ha a kispestieknél valóban felszámolnák a cselgáncsszakosztályt, valószínűleg hazamennék Miskolcra.*

Mik a következő tervei?

— Októberben Belgrádban lesz a világbajnokság. Mint az előbb beszéltünk róla, szép emlékeim vannak a jugoszláv fővárosból . . .

A III. Vasutas Cselgáncs EB eredményei:

Magyar csapat: 60 kg *Nyeste Sándor* V., 65 kg *Kántor László* II., *Veres Sándor* V.; 71 kg *Hajtós Bertalan* I., 78 kg *Pusztai István* II., 86 kg *Balogh Győző* II., *Doszpod Sándor* V., +95 kg *Kersics Antal* II.

Csapatverseny: I.-Szovjetunió, II. NDK, III. Magyarország.

Papp István

Ötezer résztvevő

Békefutók

Másodszor rendeztek nagyszabású békedemonstrációt május 7. és 9-e között Szabolcs-Szatmár megye fiatal sportolói. A Hazafias Népfront, az Országos Béketanács, a megyei ifjúsági és sportszervek, továbbá 31 intézmény és vállalat támogatta a *„Szívügyem az egészségem”* elnevezésű, megyei mozgalomhoz kapcsolódó rendezvényt.

A megye városaiból, községeiből május 7-én reggel indultak a többnyire sportolókból, fiatalokból álló stafétáik, hogy azután a közbeeső települések lakosságát is mozgósítva a váltófutás résztvevői a legkülönbözőbb irányokból a megyeszékhelyre érkezzenek.

Záhony, a vasutasváros képviseletében 20 általános és középiskolás diák vitte Kisvárdáig a jelképes stafétabotot a helyi üzemek, intézmények, társadalmi szervezetek szalagjaival. A 2-2 kilométert futó diákok párosával váltották egymást, miközben sokan rövidebb-hosszabb távon csatlakoztak az érintett települések lakói közül. A záhonyiak stafétabotját a kisvárdaiak vitték Nyíregyházára, ahol a központi ünnepséget rendezték. Itt az Országos Béketanács főtitkára mondott beszédet.

Másnap a nyíregyházi vasutassportklub veterán atlétái vitték váltófutással a jelképes stafétabotot Ungvárra, ahol az emlékkoszorúval együtt elhelyezték a szovjet hősi emlékműnél. *Az összesen mintegy ötezer résztvevő számára a békefutás nemcsak a barátságot erősítette, hanem sokan itt kaptak maradandó sportélményt ahhoz, hogy a hétköznapokon is „szívügyük” legyen az egészségük.*

Nemzetközi sakkverseny

Enders hiába fohászkodik — a győztes Wolfgang Uhlmann

Az NDK-beli *Wolfgang Uhlmann* nyerte meg az idei Kőbánya Kupa nemzetközi nyílt sakkversenyt, amelyet negyedszer rendezett meg az Északi Járműjavító Törekvés-Sportegyesülete sakkszakosztálya, s amelyen összesen 181 ezer forintot osztottak ki a helyezett versenyzők között.

A 12 ország 103 versenyzője közül 75-en rendelkeztek a FIDE — a Nemzetközi Sakkszövetség — minősítésével. A 11 fordulós, izgalmas, időnként színvonalas versenyen az említett *Uhlmann* mögött a szovjet *Vadim Ruban* lett a második és a csehszlovák *Jozef Pribyl* szerezte meg a harmadik helyet. A legjobb női versenyző a miskolci *Velvárt Péterné*, a legjobb vasutas sakkozó *Honfi Károly* volt.

A gördülékeny lebonyolítás *Nyulász János* szakosztályvezető munkáját dicséri, a díjakat *Sárvári György*, a Törekvés SE elnöke adta át a győzteseknek.

Kép és szöveg: Tüttő

Sakkelemzés

A május 11-i rovatunkban előrebocsátott szándékunk szerint most közöljük a február 16-án és március 30-án megjelent sakkfeladványok elmezését.

A 37. sz. (**Burbach**) feladványban a sötét látszólagos ellensakkjára (1. — Bxe6†) 2. Bxe6 mattválasz következik, ami a tényleges játékban megváltozik: 1. Bg4! (fenyeget 2. Hg6) után Bxe6+-ra. 2. Hxe6. A további változatok: 1. — Kxe4, Kd6, Bxf4 után 2. Ve2, b8V (vagy F), Vxf4.

A 38. sz. (**Trommlare**) munka kulcslépése 1. Vc1 (2. Ve3 fenyegetéssel). Itt a változatok a következők: 1. — a B lép a 2. sorra, a B lép a g oszlop 5—8. mezőire, Bg3, Bg4 2. Hg6, Vb2, Vf4, Bxf5. Két duál is felbukkant azonban: 1. — Bb2 és Bg6 után 2. Vb2 és Hg6 egyaránt mattok.

A szerző megküldte a feladványa javítását is. Ez táblaforgatással jött létre, ezért az a legcélszerűbb megoldás, ha itt betűjelzésben közöljük: 38/b. sz. (**Trommler**): Ke7, Vc2, Bg5, Fc5, Fh5, Hd6, (7) — Kd5, Vg1, Bf2, Fg2, Fh2, Hf1, a4, b5, c6, c7, e5, g7. (12) — Matt 2 lépésben.

És ha már ebben a búcsút vevő rovatunkban javított feladvány ellenőrzésére kérjük olvasóinkat, közreadjuk az ugyancsak javított 7. sz. (**Fehlmann**) mű betűközléses állását is 7/b. sz. (**Fehlmann**): Kb3, Vb4, Ff6, Fg4, Hg5. Hg7, b5. (7) — Kd5, Vb6, Be5, Hb2, c3, d6, e4, e6. (8) — Matt 2 lépésben.

E két javított feladvány elemzését olvasóink még beküldhetik a szokott címre (*Siklósi Pál*, Baja, Jobbágy u. 1. 6503). Fejtéseik értékelésére majd akkor térünk ki, ha esedékessé válik **C. Belliboni** versenybírói jelentésének közzététele. Akkor két fejtőnek még megküldjük az egyébként szokásos jutalomkönyveket, amelyek nyertesei jelenleg (a február 16-i megfejtések beküldése után) *Majoros Béla* Bakonyoszlop, *dr. Major Pál* Budapest (a március 30-i feladványok megfejtésével), *Czéh György* Lajoskomárom és *Láng Iván* Békéscsaba.

A március 30-i feladványok elemzése egyébként a következő:

39. sz. (**Kiss**): Megtévesztés: 1. Hbd2?, feny. 2. Fc5, 1. — Hcd3, Hed3, Ff8, Bxb2! 2. Hxb3, Hxf3, Fe5, ? — Kulcs: 1. Hfd2!, feny. 2. Fc5. — 1. — Hcd3 és Hed3 után ugyanazok a mattok, mint a megtévesztésben.

40. sz. (**Slagmolen**): 1. Hb3, feny. 2. d4, 1. — dxc4, d4, dxe4, 2. Vc3, exd4, B4g5. A világos huszár lehetséges többi 7 lépése megtévesztés: 1. Hxb5? Hxb5! — 1. Hxc6? Hxc6! — 1. He6? Bxc5! — 1. Hf5? dxe4! — 1. Hxf3? Bxf3†! — 1. He2? fxe2†! — 1. Hc2? dxc4! Két további megtévesztés: 1. Vc3? Bb1†! — 1. d3? Bg3!

Megújul Várpalota állomás

Átépítik a várpalotai vasútállomást. A két éve indított rekonstrukció keretében eddig a munkák több mint negyedével végeztek a MÁV szombathelyi igazgatóságának kivitelezői, akik központi fűtéssel is ellátják az épületet.

A várpalotai vasútállomás forgalmistái immár az új, kulturáltabb munkahelyeikre költözhettek. Jelenleg az utasfelvételi egységet alakítják ki. A tervek szerint az idei vasutasnapra teljesen felújítják a várpalotai állomást. Az ott dolgozók különösen fontosnak tartják, hogy az épület átadása előtt rendezik a környezetet. A vasút, a helyi tanács, a bányaüzem, és a Veszprémi Közúti Igazgatóság összefogásával olyan út- és járdaviszonyokat alakítanak ki, hogy a vasútra igyekvőknek esős időben ne kelljen iszaptengeren keresztül lubickolniuk.

Eredetileg mintegy 16 millió forint költséggel tervezték a várpalotai vasútállomás felújítását, de az évek során bekövetkezett áremelkedések, valamint az általános forgalmi adó belépése miatt a jelek szerint a költségek meghaladják a 20 millió forintot. Sajnos, ilyen áron sem oldódik meg az a régi gond, hogy a közeli bányaüzem pora erősen szennyezi az utasfelvételi helyet — a vasútállomást —, aminek odébbtelepítése a fenti summánál jóval többe kerülne.

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség hét szolgálati helyén végeztek társadalmi munkát a közelmúltban. Az akciót a baleseti készenlétben szolgálatot teljesítő vasutasok vállalták. Összesen 1088 munkaórát teljesítettek, teljesítményük értéke közel 45 ezer forint, melyből színes televíziót vásároltak.

— **Együttműködési szerződés.** A Téka Könyvterjesztési Vállalat és a MÁV szanatóriuma együttműködési szerződést kötött a közelmúltban. A Téka ezentúl könyveket árul a kórházakban, de ellátja a könyvtárat is olvasnivalóval és orvosi szakkönyvekkel is.

— **Emlékversenyek.** Heves megyében az önkéntestűzoltóegyesületek 100. évfordulója alkalmából megemlékezéseket és több helyen versenyeket is rendeztek. A Markaz községben tartott vetélkedésen a hatvani vontatási főnökség héttagú csapata a 800 köbcentis fecskendő kategóriában első helyezést értek el. A sikeresen szereplő önkéntesek pénzjutalmat kaptak.

— **Osztrák szolgáltatás.** Az osztrák államvasutak utasai közül azok, akik nem akarnak poggyászt cipelni, feladhatják úgy is, hogy azért házhoz jönnek, s házhoz is viszik. Hegedűtoktól a sílécig 24 órán belül bármit elszállítanak az utasoknak, akiknek mindez 140 schillingjébe kerül.

— **Új reform-alapszervezet.** A záhonyi vasútforgalmi szakközépiskolában új reform-alapszervezet alakult. A vasutasvárosban elsőként a középfokú intézmény pedagógusai csatlakoztak az MSZMP országos reformköri mozgalmához. A záhonyi tanárok saját programot dolgoztak ki, amelyben újrafogalmazták a helyi tennivalókat is. Tervezetüket eljuttatták a város alapszervezeteihez.

— **Kerékpártúra.** A hatvani csomópont honvédelmi klubja egynapos kerékpártúrát szervezett Apc, Széleskő és környékére. A túrán 25-en vettek részt, és mintegy 80 kilométert karikáztak.

— **Nyugdíjasgyűlések.** A kazincbarcikai nyugdíjas vasutasok május 11-én tartották tagygyűlésüket, amelyen részt vett Kukovicza Árpád, a nyugdíjasintézőbizottság titkára is. Hasonló gyűlés volt június 7-én Somoskőújfalun is. Mindkét rendezvényen értékelték a tavalyi munkát, ismertették a nyugdíjasokra vonatkozó újabb intézkedéseket, meghatározták a közeljövő feladatait.

— **Vasutasnapra elkészül.** A festői környezetben lévő badacsonylábdi-hegyi vasútállomás régi épületét elbontották, helyére 3,5 millió forintos költséggel újat építenek. Az épülethez csatlakozik majd egy szolgálati lakás is. Az építők azt ígérték, hogy az idei vasutasnapon átadják az új állomást.

Halálozás

A családtagok, munkatársak és ismerősök mély részvéttel kísérték utolsó útjára május 30-án a farkasréti temetőben **Juhász Miklós** nyugalmazott igazgatót, a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi szakosztályának vezetőjét.

Juhász Miklós 1967-től nyugalomba vonulásáig a MÁV kereskedelmi szolgálatának irányítója volt. Munkáját hozzáértéssel, felelősséggel végezte. Hűséggel szolgálta a társadalmat, a vasutasok közösségét. Pályafutását 1941-ben kezdte mint úgynevezett különszerződéses órabéres munkás. Több szolgálati helyen dolgozott, munkáját mindenütt becsülték, ezért kerülhetett a szakszolgálat élére.

Nyugdíjaséveiben sem szakadt el munkatársaitól, nagy szeretettel és odaadással végezte a nyugdíjasbizottságban kapott megbízatását. A halál 67 éves korában ragadta el.

Lakáscsere

Elcserélném újpesti, 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 895-102 telefonszámon, hétköznap 16—20 óráig.

Elcserélném Gyáli úti MÁV-tulajdonú kettő és fél szobás, gázfűtéses, telefonos lakásomat vasutassal, 1 szobás (esetleg garzon) hasonló komfortú tanácsi lakásra. Telefon: 273-963. (Más megoldás is érdekel).

Eladó Budapesten a XXII. kerületben másfél szobás kertes családi ház. Érdeklődni lehet a 780-967 városi telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egy egyszobás) mindkettő első emeleti, kertes, egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 44-09 üzemi, vagy a 124-625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném rákospalotai, 47 négyzetméteres, 2 szobás, komfortos, félemeleti MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet levélben: Lajta Brigitta, 1151 Bp. Vasutasház u. 1/3., vagy telefonon a 48-17 üzemi számon.

Elcserélném balatoni kertes, 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet telefonon: 499-702-es számon egész nap.

Elcserélnénk ráfizetéssel váci 2 szoba komfortos tanácsi, gázkonvektorfűtésű 50 négyzetméteres I. emeleti lakásunkat kisméretű kertes lakóingatlanra Verőcemarostól Budapestig bárhol. Érdeklődni lehet: Völgyi: 224-229 városi, vagy 37-38-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti 2 szobás komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználat) budapesti garzon, vagy másfél szobás tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben). Érdeklődni lehet: 635-180 városi telefonszámon.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat hasonló vagy másfél szobás komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emeleti, nem panel.) Érdeklődni lehet: mindennap Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D. I/e.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: a 200-079 városi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—1237. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. JÚLIUS 13.

A központi vezetőség napirendjén

Béremelés, negyvenórás munkahét

Június 19-én ülésezett szakszervezetünk központi vezetősége. Napirenden a július 1-jétől végrehajtható — fél évtől számítva összesen 8%-os — béremelés felosztása és a MÁV Kollektív Szerződés egyes pontjainak módosítása szerepelt. Az előterjesztő Urbán Lajos elnök-vezérigazgató volt, aki a MÁV élére történt kinevezése óta most első ízben találkozott a központi vezetőséggel.

Szóbeli kiegészítésében *Urbán Lajos* hangsúlyozta, hogy rendkívül nagy jelentőségű a kormánytól kapott 400 millió forintos bértámogatás, de a járulékos költségek (áthúzódó hatás, tb-járulék) egyben jelentős terheket is rónak a vállalatra. Ezek a költségek az 54 milliárd forint körüli bevételhez viszonyítva ugyan nem magasak, de a törékeny — a nullát alig meghaladó — eredményterv realitását az évközi gazdasági hatások és néhány kormányintézkedés már korábban kérdésessé tette, ugyanakkor összességében a bevételek is elmaradnak a tervezettől.

A vasutasok nem dolgoznak kevesebbet, de a MÁV munkája nem elég szervezett — összegezte mondandóját a vezérigazgató. A KV részére elvileg kellemesnek ígérkező feladat — hiszen ezzel a mostani lépéssel elérhető közelségbe került a célként kitűzött 10%-os béremelés és ezt mindenképpen érdekvédelmi sikernek lehet tekinteni — végül is éles vitát váltott ki.

A testület tagjai arról vitatkoztak, hogy a bérfejlesztési összeget a gazdálkodó szervezetek a bértömegük vagy a létszámuk arányában kapják-e meg. Azok a szervezetek, amelyeknek a bérszínvonala a MÁV-átlag alatt van, a létszámarányos, a többiek a bérarányos felosztásban voltak érdekeltek és a felszólalók a vitában természetesen az általuk képviselt szervezet érdekei szerint érveltek.

A vita mögött nyilvánvalóan az az ellentmondás húzódik meg, hogy egyrészt a szakmai érvek többsége a bérarányos felosztás mögött sorakoztatható föl (jobban figyelembe veszi a szakmai összetételt, az eltérő munkáltatási mértéket, a jövedelemadó hatását stb.), másrészt a meglevő területi és szakmai béraránytalanságokat ez a megoldás konzerválja ezért a hátrányban lévők számára elfogadhatatlan.

Mivel ezt a problémát sem a létszámarányos, sem a bérarányos felosztás nem oldja meg igazságosan, többen sürgették új bérezési elvek kimunkálását. Ez ügyben nincs okunk akár csak egy percet is késlekedni — mondotta az egyik felszólaló. A KV a vita után minimális többséggel a bérarányos felosztási változatot fogadta el.

Élénk, bár korántsem olyan éles polémia folyt arról, hogy a 8%-os emelés mekkora hányada lehessen tartós felhasználású (alapbéremelésre, teljesítménybér-emelésre vagy pótlékokra leköthető) — amely az áthúzódó hatásával értelemszerűen a jövő évi bérköltséget is növeli —, és mekkora legyen az egyszeri kifizetés (pl. vasutasnapi jutalom).

A dolgozók természetesen a minél nagyobb hányadú tartós lekötésű béremelésben érdekeltek, és a vitázók érvei is erre irányultak. Figyelemre méltó felvetés volt pl. az, hogy felesleges az óvatoskodás, mert a jövő évre várható 18-20%-os inflációs ütem mellett érdekvédelmi szempontból elképzelhetetlen 4-5%-os béremelésben gondolkodni, ezért a vasútnak úgyis mindenképpen a mostani béremelés áthúzódó hatásának többszörösét kell tudni kigazdálkodni.

Urbán Lajos az előterjesztett 6%+2%-os változatot — amelyet a KV nagy többséggel elfogadott — azzal védte meg, hogy a 400 millió forintos preferenciát a vállalat csak erre az évre kapta meg, ezért a túlzott mértékű „előre költekezésnek" ma még nem látszik a fedezete.

Külön epizódja volt a vitának a forgalmi utazók képviselőjének felszólalása, amelyben a jegyvizsgálók és vonatfékezők hátrányos alapbérhelyzetét fájlalta, és a helyzet javítására központi intézkedéseket sürgetett. *A vezérigazgató ígéretet tett arra, hogy személyesen kíséri figyelemmel a forgalmi utazók bérezésének alakulását.*

Következő napirendi pontként a kollektív szerződés azon pontjainak módosítását tárgyalta a testület, amelyekben a korábbi viták során nem sikerült egyezségre jutni a vasút vezetőivel. A mostani előterjesztés több kérdésben a korábbi szakszervezeti javaslatra épült (vágánygépkocsi-vezetők teljesítménybére, különleges szállítmányok kísérőinek díjazása), ezért a KV vita nélkül elfogadta ezeket.

Nem sikerült lezárni a lakásépítési támogatás szabályozását — most csak a társadalmi vitára szánt előterjesztést fogadták el — és a műszakpótlék kérdését, amelyre vonatkozó új javaslatot ez év októberéig kell a MÁV-nak vitára előkészíteni.

Nagyobb érdeklődés kísérte a 40 órás munkahét bevezetéséről szóló előterjesztést. Ez is lényegében azonos volt a korábban szakszervezetünk által képviselt állásponttal, némi meglepetésre mégis jelentősen eltérő nézetek csaptak össze. Egyesek úgy fogalmaztak, hogy az azonnali bevezetéssel is késésben lennénk a dolgozói várakozásokhoz képest, mások viszont — attól tartva, hogy a tényleges munkaidő-csökkenés helyett csak a túlóra nő és elviszi a bérfejlesztési forrást — egyenesen a dolgozók érdeke ellen való lépésnek minősítették.

A KV nagy többséggel végül elfogadta az előterjesztést. Ennek lényege az, hogy a gazdálkodó szervezetek ez év július 1-jétől felhatalmazást kapnak a rövidebb munkaidő alkalmazására, de legkésőbb 1990. január 1-jétől önerőből mindenütt át kell térni. Az áttérés esetleges bérvonzatának biztosítására központi tartalék nem áll rendelkezésre, azt mindenkinek magának kell kigazdálkodni.

Új létesítményeket avattak a 39. vasutasnap alkalmából

Püspökladányban Szűrös Mátyás is részt vett az ünnepségen

Az idén, a 39. vasutasnapi ünnepségek keretében három vidéki város vasúti csomópontja gyarapodott új létesítménnyel. Celldömölkön, a Nyugat-Dunántúl e fontos csomópontján „B" típusú teherkocsi-javító bázis épült. Az új létesítmény közel 5000 négyzetméter alapterületet foglal magába. A javítócsarnok kéthajós épületét külön segédműhelysorral látták el. Négy vágánya közül kettő daruzott.

A javítócsarnok kiegészítő részeként 970 négyzetméter alapterületű szociális létesítmény is készült. Ebben a tisztálkodási és öltözködési lehetőségeken kívül egy étkezési célokat szolgáló, melegítőkonyhával kiegészített helyiség is található, az ott dolgozók nem kis örömére.

A szakmunkásképzés céljait szolgálja az új tanműhely, amelyben egyszerre 30 fiatalt képezhetnek ki a kocsijavítás szakmai fogásaira.

Az új teherkocsijavító csarnokban naponta 50 vagon szükségjavítását és 8 részleges vizsgálatot végezhetnek el.

Békéscsabán új konténerpályaudvart adtak át rendeltetésének. A 117 millió forint költséggel épült pályaudvaron 7 új vágány és több mint 20 ezer négyzetméter burkolt rakterület létesült. Ezzel egy időben megoldották a rakodóterület térvilágítását és vízelvezetését is. A konténerek mozgatására egy 40 tonnás villamos bakdarut helyeztek üzembe.

A csabai konténerpályaudvar 1000-1200 nagy konténer és 200-300 közepes konténer egyidejű tárolását teszi lehetővé.

Szeged-Rókus állomás felvételi épületének a felújítása is a vasutasnapra készült el.

A 39. vasutasnap Püspökladányban is felejthetetlen ünnep marad.

Vegyük sorra, mennyi mindent kaptak a püspökladányiak. Eredeti formáját megőrizve korszerűsítették a Tisza-vidéki Vasúttársaság által épített, műemlék jellegű felvételi épületet. A korszerűsítés eredményeként új utascsarnokot létesítettek, benne kapott helyet az Utaselátó pavilonja, az eddigi két személypénztár helyett három áll az utasok rendelkezésére. A két váróterem is kulturáltabb lett az eddigieknél.

Az állomás korszerűsítésének egyik legimpozánsabb épülete, a 92 millió forint költséggel létesített új üzemi szociális épület.

Itt ugyanis 625 férfi- és női dolgozó számára jut kulturált tisztálkodási és öltözködési lehetőség. A 600 adagos üzemi konyha pedig teljesen megoldja a csomóponton dolgozók étkeztetését.

Püspökladányban korszerűsítették a vágányokat is. Az utasok fel- és leszállását szilárd burkolattal ellátott utasperon teszi biztonságossá. S ha már a biztonságnál tartunk, meg kell említeni a Dominó 55 típusú biztosítóberendezést, amely szintén a rekonstrukció keretében létesült.

A püspökladányi vasutasok a létesítmények átadása után a városi művelődési házban nagygyűlésen vettek részt. A nagygyűlés szónoka *Szűrös Mátyás*, az Országgyűlés elnöke, a város országgyűlési képviselője volt.

(vf)

VASUTASNAP '89

Az idei, 39. vasutasnapot is jó hangulatban ünnepelték országszerte, a legfontosabb rendezvények Budapesten voltak. A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezérigazgatósága július 6-án munkásgyűlést tartott az Északi Járműjavító Üzem nagycsarnokában, ahol Iványi Pál, az MSZMP KB titkára mondott beszédet. Másnap a hagyományos vasutas képzőművészeti kiállítást nyitották meg szépszámú érdeklődő előtt, ezúttal a városligeti Közlekedési Múzeumban. A kiállítás július 21-ig tart nyitva.

Szombat délelőtt, a Nyugati pályaudvar előtti téren Urbán Lajos elnök-vezérigazgató mondott ünnepi beszédet az új tisztek avatóünnepélyén. Ezt követően Derzsi András közlekedési, távközlési és építésügyi miniszter adta át a Kiváló Vasutas és Kiváló Munkáért kitüntetéseket a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében.

AZ ELSŐ FÉLÉVBEN

Sokan utaztak Nyugat-Európába

Ilyen kevés árut még nem szállított a MÁV

A MÁV Vezérigazgatóságon elkészült a gyorsmérleg a vasút első félévi személy- és áruszállítási teljesítményéről. A főbb számok érdekes következtetésre, kedvezőnek nem nevezhető tendenciára utalnak. Míg a korábbi években, arányaiban a személyszállítási teljesítmények csökkenése volt szembetűnően nagy, addig ma ugyanez az áruszállításról mondható el.

A vasút az első félévben mintegy 116 millió utast szállított. Ez a bázishoz viszonyítva 105, a tervezetthez képest pedig 114 százalékos növekedést jelent. Az utaskilométer-teljesítmény jól, közel 100, illetve 119 százalékosan alakult.

A forgalom összetételét vizsgálva, a legjelentősebb növekedés a nemzetközi forgalomban tapasztalható. Ezen belül is kiemelkedően nagy a nyugat-európai országokba utazók száma. Valamelyest nőtt a belföldi fizető forgalomban, illetőleg a különböző üzletpolitikai kedvezménnyel utazók száma.

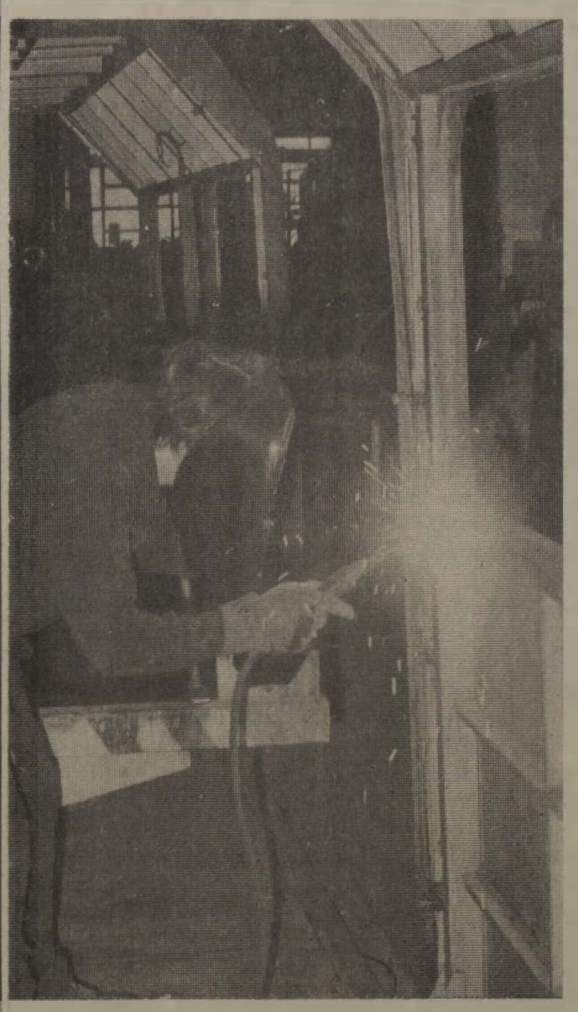
A személyszállítás minőségére utaló mutatószámoknál is tapasztalható némi javulás. Ez azon is lemérhető, hogy az utóbbi időben a sajtóban kevesebb panasz olvasható a vonatok késése vagy a szolgáltatások alacsony színvonala miatt. *Természetesen ez korántsem jelenti azt, hogy nincs már tennivalónk.* A pályaudvarok, az állomások, a vonatok tisztasága még nem az igazi. De van javítanivaló a szolgáltatások színvonalát, s a magatartást illetően is.

Ami az áruszállítási teljesítményt illeti, túlzás nélkül megállapítható, hogy a vasút hat hónap alatt ilyen keveset még nem szállított. *Az elszállított áru mennyisége ugyanis még az 50 millió tonnát sem éri el.* Nem is olyan régen — 8—10 évvel ezelőtt — az év utolsó négy hónapjában vittek ennyi árut a vonatok. A lemaradás a bázishoz és a tervezetthez képest egyaránt öt százalékos.

A legszembetűnőbb a lemaradás a belföldi forgalomban. Meglepő viszont, hogy az exportszállítások mennyisége meghaladja mind a bázis, mind a tervezett mértéket. Az importforgalom is megközelíti a száz százalékot, a tranzit pedig valamivel meg is haladja azt.

Meglepő viszont — a gyorsmérleg számai ugyanis erre egyértelmű választ adnak —, hogy a korábbinál jóval kisebb teljesítmények ellenére is növekedett a teherkocsik átlagos fordulóideje. *Az elegymozgás lassulását, s a vonatfeloszlatások számának növekedését, ilyen tonnateljesítmény mellett, semmi sem igazolja.* Ennek a „bizonyítványnak" a magyarázatára még az sem fogadható el, hogy a MÁV eredménytervét végeredményben sikerült teljesíteni . . .

R. V. F.



Az Északi Járműjavítóban tavaly 284 villany- és 172 dízelmozdonyt javítottak, s ezáltal jelentősen javult a mozdonyok üzemkészsége. A munkát korszerű számjegyvezérlésű szerszámgépek segítik. Képeink a javítás, felújítás különböző fázisait örökítették meg.

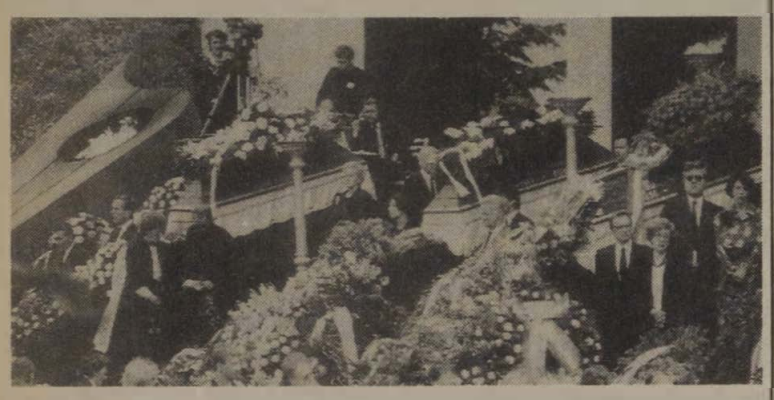
(Tüttő Tibor felvételei)

A gyász napján

Készültem a gyásznapra. Ama pénteki nap előtti éjszakán le sem hunytam a szemem. Gondolkodtam és elmélkedtem; újságokat s könyveket böngésztem. A tisztánlátás vágya vezérelt, hogy jobban értsem újabb kori történelmünket. Zűrzavaros lélekkel aligha lehet gyászolni.

Egyáltalán: gyászolhatom én Nagy Imrét és a többi mártírt?

A háború után két évvel születtem, tehát a dolgokat gyerekként éltem át, keveset értettem 1956 eseményeiből. A tisztánlátást ugyancsak akadályozta a hivatalosság, hamis írásokkal, mi több: tudatos hazugságokkal. A kamaszkorból kijutván azután világosodtak a dolgok. Néhány adalék ezek közül:



Valamikor a 60-as évek elején megsúgták, hogy gyermekkori barátom igazi édesapja orosz tiszt, talán ma is él valahol Ukrajnában. Ráébredtem, hogy 1945 megítélése sem olyan egyszerű, mint ahogyan a tankönyvek sugallták (és teszik ezt még ma is). A német uralom alól valóban felszabadult az ország, ám az egész magyarságnak nem volt felszabadulás élménye.

Megtudtam például, hogy apámat egy Rákosi-ellenes vicc elmondásáért (egy derék magyar feljelentése alapján) négy napig verték; korai halálának ez is oka volt (1960-ban temettük, 38 éves volt.)

Lassan-lassan megértettem azt is, hogy miért kellett az iskolában eltitkolnom, hogy nagybátyám katolikus pap (ráadásul Bécsben végezte a teológiát), miért kellett otthonunkban félve és titokban fogadnunk.

Eszembe jutott az az ősz hajú néni, akinek férjét 1953 tavaszán ismeretlen helyre hurcolták az ÁVO legényei. A családja hetekig nem tudott róla semmit. Végül egy vasutas egyenruhás férfi kopogtatott a néninél, egy levelet adott át. A sínek mellett találta, a címzés pontos volt, úgy érezte kötelesség kézbesítenie. A levél szűkszavú volt, a férj közölte, hogy él, vonattal utaznak, talán nem viszik ki külföldre . . .

(„Férjem kidobta levelét a nagy magyar éjszakába, hátha felveszi valaki; az a vasutas a szememben hős, pedig még a nevét sem tudom; neki köszönhetem, hogy kitartottam, és szakadatlanul vártam, hogy férjem majd betoppan; a vagonból kidobott levél éltette bennem a reménységet . . .” mondta sírva a nénike jóval az események után.)

Megvilágosodásom évről évre erősödött, egyre több, az előbbiekhez hasonló történetet hallottam: saját bőrömön is tapasztaltam egyet s mást a sztálinizmus és az egypártrendszer hatalmi mechanizmusáról. A legutóbbi hónapokban pedig végre megismerhettem Nagy Imre írásait, illetve barátainak, híveinek politikai nézeteit.

A gyásznap hajnalán újságjaimat és könyveimet elrakva egy-két órás alvás után siettem a térre. Fotós barátom várt rám. Mindketten azzal a meggyőződéssel vegyültünk a tömegbe, hogy Nagy Imre és a többiek rehabilitása az európai kultúra és az emberi méltóság ügye.

Gyászolhatom tehát szabadon, félelem nélkül . . .

Sárközi Gábor

Örmény gyerekek Kenesén

Éjszaka még felriadnak

A balatonkenesei gyermeküdülőben első ízben nyaralnak örmény vasutasok gyerekei. Fél évvel a decemberi földrengéskatasztrófa után érkezett hazánkba az a húsz kiskamasz, akiket a vasutas-szakszervezet hívott meg, ezzel is részt vállalva a nemzetközi segélyakcióból.

Amíg a gyerekek az ünnepélyes tábornyitó után ismerkednek új környezetükkel, kísérőik — *Susanik Nyikolajevna* óvodavezető és *Ruben Alekszanjan*, a leninakani mozdonydepo szakszervezeti bizottságának képviselője — a tragédia utáni állapotról beszélnek. Elmondják, hogy a vasutasok a személyes gyászra való tekintet nélkül munkára jelentkeztek, és öt nap alatt 60 kilométernyi súlyosan megrongálódott pályát állítottak helyre.

A városban a férfiak a mentésben és a romeltakarításban vettek részt, az asszonyokat és a gyerekeket pedig a környező településekre szállították: a gyerekeket — ha lehetett, édesanyjukkal együtt — szanatóriumokban helyezték el, de igen sokan fogadtak be otthonaikba olyan családokat, akiknek mindenük elpusztult.

A kísérők vigyázó tapintattal mutatnak az egy csomóban beszélgető gyerekekre, akik közül öt veszítette el apját, egy kisfiú szörnyethalt nővérével szorult a romok alá, társát és egy kislányt négy nap múlva szabadítottak ki. Szörnyű látvány a hegekkel teli, hüvelykujj nélküli gyermekkéz, s a kurta szoknyácska alól kilátszó kéttenyérnyi forradás.

A gyerekek nagyon komolyak, egyikük-másikuk *ilyesztően komoly:* még a szemükben sem bujkál vidámság. Körülvesznek, s elmondják, hogy amióta februárban megtudták, hogy Magyarországra jönnek nyaralni, sok könyvet olvastak hazánkról. *Úgy hallották, hogy valahol Budapesten van egy örmény templom, s feltétlenül el akarnak látogatni oda, hogy hálát mondjanak a meghívásért.*

Szavaikat egy dunántúli orosz szakos tanárnő gúnyos fintorral tolmácsolja. Döbbenetes ez a reakció, hiszen e hárommilliós, történelme során többször megfogyatkozott nép számára a keresztény hit adott lelki támaszt a megújuló muzulmán támadások ellen.

„Már az elején nagyon tetszik a tábor, címeket is cseréltünk olasz és magyar gyerekekkel” — mesélik egyre oldottabban, majd hozzáteszik, hogy alig várják, hogy megláthassák a képről már ismert Országházat és a budai várat.

Aztán kiderül, hogy Karen nagyon szépen rajzol, Gamlet katona szeretne lenni, ám a lányok már komolyabb terveket szőnek. Madlena például, mivel zeneiskolába jár, zongoraművész szeretne lenni, mert mint mondja, a világon sok helyen adtak jótékony célú koncertet az örményekért, és ő is segítene ilyen módon a rászorulóknak. Lüszika akkor határozta el, hogy orvos lesz, amikor látta a hazájába érkezett külföldi orvosok erőfeszítéseit.

— Sok türelem és szeretet kell gyógyulásukhoz, hiszen nemcsak a testük sérült meg. Néha még felsírnak álmukban — mondja Susanik Nyikolajevna, és olyan fájdalmas szeretettel néz utánuk, mintha mindegyikük édes gyereke lenne.

(demeter)

Légkondicionált kórtermek

A D épületben fél éve gyógyítanak

Lassan fél éve lesz annak, hogy a MÁV kórház új szárnya, a D épület betegeket fogad, üzemel. A Dózsa György út felől nézve semmi különös nem látszik rajta: egyszerű, modern épület. Belül azonban — túlzás nélkül — lélegzetet elállító. Legalábbis a hazai viszonyokhoz képest.

A hatalmas, virágokkal telezsúfolt átriumos földszinti fogadócsarnok a virágüzlettel és büfével, a telefonok sorával inkább egy repülőtér várócsarnokára emlékeztet. Följebb pedig, az osztályokon éri az igazi meglepetés az embert.

Először is, a háromágyas (!) fürdőszobás kórtermek egyik ajtaja egy belső, csak a kórházi személyzet által használt folyosóra nyílik. Erre van az orvosi szoba, a vizsgáló, a nővérpult, amely egy különleges nővérhívó telefonnal van felszerelve, amögött a boxos étkező a televízióval. *Az egésznek amolyan szolíd háromcsillagos jellege van. A kórteremben minden úgy mellett nővérhívó, rádiócsatlakozó, sőt telefon, amelyhez be tudják kapcsolni a kinti hívásokat is.* Az éjjeliszekrényeken felnyitható asztallap van, s így ágyban is tudnak étkezni a betegek.

A kórtermek csipke- és sötétítő függönnyel felszerelt hatalmas ablaka, valamint a másik ajtó a csupa üveg látogatófolyosóra nyílik, ami egy jókora társalgóba fut. A látvány szép, azonban a gégészeten a nővérek elmondták, hogy a fürdőszoba ajtaja keskeny: a tolókocsi nem fér be; nincs nővérszoba, ahol az injekciókat előírásszerűen lehetne elkészíteni. Vajon az épület átvételekor sok volt-e a kivitelezési hiba, és mikor lett „lakható” az új szárny, kérdeztük a kórház főigazgató főorvosától, *Vajda Györgytől.*

— *A múlt évi vasutasnapon az illetékes tárcák miniszterei megtekintették az épületet, ezután pedig összeállítottuk a hibajegyzéket. Ennek alapján februárra már annyira kijavították a hibákat, hogy megkezdhettük a beköltözést. Egyébként hivatalos megnyitó nem volt, mivel az a fontos, hogy kulturált körülmények között ápolhassuk a betegeket, és nem az, hogy átvágjunk egy szalagot.*

A költözés nagyon nehezen haladt, hiszen a betegellátásnak egy napra sem volt szabad szünetelnie. Így aztán előfordult, hogy egy osztály két helyen üzemelt egyszerre.

— Mi történt a felszabadult helyekkel?

— Ott rendezzük be a műveseosztályt a hozzá való fektetővel, a többi megüresedett helyiséget pedig azok az osztályok foglalják el, amelyeket a jövőben felújítanak.

— Hol tervezték a D épületet?

— *A MÁV tervezőintézet tervezte, a MÁV magasépítő főnökség végezte a kivitelezést — alvállalkozókkal.* Egyébként az osztályok megtervezésének minden szakaszába bevonták az ott dolgozó orvosokat is. A modern berendezések is emelik a technikai színvonalat: számítógépvezérelt légkondicionálás van az épületben, s a nővérhívó még infúziófigyelővel is fel van szerelve.

Sajnos nővérpihenő nincs, azt nem tudtuk kialakítani, ugyanis eredetileg úgy volt, hogy lesz egy önálló központi nővéröltöző. Ez — anyagi okok miatt — nem épült meg, mint ahogy elmaradt a központi műtő- és diagnosztikai blokk felépítése, aminek pedig a D épülettel együtt kellett volna elkészülnie.

— S mikorra várható?

— *1992-re. Addig rendkívüli megterhelést jelent a műtéti osztályoknak az, hogy ide-oda kell szaladgálni az orvosoknak és a műtőszemélyzetnek a régi helyén maradt műtő, és az új, úgynevezett hotelszárny között.*

— Sok budapesti kórházban csak korlátozott számban tudnak beteget fogadni a nővérhiány miatt. A MÁV-kórházból is sokan mennek el az alacsony fizetés miatt?

— Nálunk is vannak betöltetlen helyek, ám a nővérhiány korántsem olyan súlyos, mint más kórházakban. Ennek egyik oka talán az, hogy van nővérszállásunk, de ezen kívül mindent elkövetünk, hogy a nővéreknek és a műtősöknek az átlagnál több — nem fizetést, mert azt nem tudunk —, juttatást nyújtsunk különböző pótlékokkal kiegészítve.

d. k.

Elhurcolt vasutasok

(Ők is a mi mártírjaink)

A magyar vasutasság második világháborús szenvedései nem zárultak le azzal, hogy lakóhelyükön átvonul a front, hogy ott elhallgattak a fegyverek. A szovjet vasúti parancsnokságok mindenütt igyekeztek mielőbb újra megindítani a forgalmat, s a számukra legfontosabb magyar vasútvonalakat a szovjet utánpótlási forgalom céljaira használták fel. Erre a feladatra a vasutasok nagy részét igénybe vették. Az utazószemélyzet számára ez nehéz, gyakran életveszélyel járó feladat volt, hiszen abban a szolgálatban sokáig ki voltak téve még a német vadászrepülők támadásainak. Mégis, volt nekik esélyük arra, hogy sikerül elkerülniök a gépfegyverek lövedékeit, s ha napok, hetek múltán is, de hazatérhetnek a honos fűtőházba, a telepállomásukra, a családjukhoz.

Azoknak a vasutasoknak azonban, akiket 1944/45 telén kényszermunkára szállítottak a Szovjetunióba, nem sok reményük maradt a hazatérésre, kevés esélyük volt az életben maradásra. Kósza hírek jutottak csak el hozzám az ilyen esetekről, az ország nyugati felének lakossága ha hallott is valamit ezekről, nem beszélt róluk, féltek.

Először Gyulán találkoztam olyan vasutassal, aki megjárta a keleti út poklát. *Horányi László,* Békéscsaba állomáson teljesített szolgálatot. Ott volt akkor is, amikor 1944 őszén átvonult rajtuk a front. 1944 szilveszterére Békéscsabáról hazament szüleihez, Gyulára, de vissza már nem mehetett. Gyulát ugyanis megszállta a GPU, senki sem hagyhatta el a várost.

A kisbíró kidobolta, hogy a német származású fiataloknak jelentkezniök kell a városházán. Csaknem az egész lakosság német származású volt, maga *Horányi* is apai ágon német nyelven beszélő ősök leszármazottja. *Napokig félelem és rettegés uralkodott Gyulán. Elterjedt a hír, hogy kényszemunkára viszik őket a Szovjetunióba.* A második felszólításra *Horányi László* húgával együtt jelentkezett a városházán, de már nem mehetett haza sem ő, sem a húga. A laktanyába terelték őket, ott orvosnő vizsgálta meg az embereket. Combjukba, ülepükbe csípett, hogy megállapítsa, van-e testükön elég hús, tartalékként a következő szűkös időkre.

1945. január 5-én indult el Horányi Lászlóval és több száz gyulaival a szerelvény, s csaknem 4 év múlva, 1949. november 28-án érkezett ismét haza Gyulára. Húgával nem találkozott odakint. Szerelvényüket valahol kettéosztották, s a húga másik bányába került. Vele csak akkor találkozott, amikor hazatért. A húga ugyanis megbetegedett, s hazaküldték. *Horányi László* a doni szénmedence egyik bányájában dolgozott, az Oktoberszka bányatelepen.

A gyulai történet nem egyedülálló.

Vácon több kollégával találkoztam, akiket elhurcoltak a SZU-ba. A GPU ugyanis a nagymarosi német származású lakosság köréből is összeszedte a munkaképes embereket, s közöttük olyanokat is, akik a váci fűtőházban dolgoztak. Teherkocsikból összeállított szerelvénybe rakták őket, Vácon át a Szovjetunióba szállították, jóvátételi munkára.

A váci fűtőházban akkor már megszervezték a szakszervezetet. A helyi csoport elnöke, *Kassai István* volt. Mikor ő értesült a nagymarosi kollégák „igénybevételéről”; a fűtőház orosz parancsnokához fordult segítségért. *Így sikerült több vasutast kivonni a transzportból arra hivatkozva, hogy nélkülözhetetlenek a fűtőházi munkában.* Az orosz parancsnok azonban megfenyegette *Kassai Istvánt,* mondván, hogy tudja hol a határ a mentésben, mert van ám Andrássy út 60. is! Igy *Bényi Ferencet* például már nem sikerült kivenni a vonatból, s ő csak 1947 októberében jött haza a Szovjetunióból.

Azokat, akiket elhurcolásuk után hamarosan munkába állítottak valamelyik szovjet bányában, még volt némi remény az életben maradásra. Ők ugyanis a mininális élelmet megkapták munkájukért. Azok sorsa volt a legrosszabb, akik nem kaptak munkát. Ilyen sors érte a nyíregyházi vasutasok egy csoportját, azokat, akik a harcok után mindjárt jelentkeztek az állomáson, s már megkezdték a romok eltakarítását, a vágányok helyreállítását. *Megjelentek az állomáson a GPU emberei azzal, hogy a vasutasoknak be kell menniök a városba, ahol majd a rendőrségen kapnak olyan igazolványt, amellyel szabadon mozoghatnak.*

A rendőrségen azonban több száz városi polgárral együtt a rendőrségi cellákba zárták őket. Másnap gyalog hajtották a csoportot Debrecenbe. A nyíregyháziak között mintegy 260 vasutas volt. A Nyíregyháza—Debrecen közötti 50 km-es út után a debreceni Pavilon laktanyába terelték őket, amely akkor hadifogolygyűjtő táborként szolgált.

Néhány nappal később fűtetlen vagonokban Kisinyovba szállították őket. Ott betonbunkerekbe zárva, pusztított közöttük a flekktífusz. A hazatérők száma nem érte el a százat.

Az elpusztultak közül *Monostori Ferenc* osztálymérnök, *Jasó Gyula* és *Éles Lajos* pályamester, *Zentai János* állomásfőnök-helyettes, *Sulyok Dezső* kereskedelmi hivatalnok, *Kővári István* vonatvezető *Gyeskó József* raktári munkás, *Tarján Gyula, Vitéz József* forgalmi szolgálattevők, *Nagyházi Imre* kocsimester, *Kristóf József* szemaformester, *Medgyesi József* főkalauz nevét megjegyezték a ma még élő kollégák, de ez a felsorolás csak töredéke az elpusztultaknak. Sokan meghaltak odakint, de a hazatértek közül is többen röviddel a hazatérésük után meghaltak. A fogság, a kényszermunka, az éhezés felőrölte egészségüket, elemésztette őket a sztálini világ. *Ők is a mi mártírjaink.*

Lovas Gyula

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását bel- és külföldön egyaránt.

DKV

Dunai Kőolajipari Vállalat

A szakaszmérnök balesete

Futballozni kényszerítette a főnök

K. Imre szakaszmérnökként dolgozik a MÁV H-i pályafenntartási főnökségén. Szolgálati helyén a KISZ munkahelyi olimpiát szervezett. Szolgálati felettese úgy akarta, hogy a labdarúgócsapat tagjaként ő is vegyen részt az eseményen. A mérkőzést megelőzően, amelyet egyébként munkaidőben tartottak, *K. Imre* kérte szolgálati főnökét, hogy tekintsen el az ő játékától, mert határidős munkája van, és egyébként sem futballista alkat, nehézkesen mozog.

A vezetője ennek ellenére saját kocsijával szállította a mérkőzés színhelyére s azzal is megfenyegette, hogy ha nem hajlandó játszani, a hamarosan kifizetendő prémiumból és jutalomból kizárja.

Elutasított kérelem

Ilyen előzmények után *K. Imre* kénytelen-kelletlen vállalta a játékot, amiért súlyos árat fizetett. Alighogy elkezdődött a mérkőzés, a nehezen mozgó, némi súlyfelesleggel is bíró játékos megsérült. A mentőautó a pályáról szállította a kórházba, ahol megállapították, hogy a bal lábán szilánkos és torziós (csavarodásos) törést szenvedett.

A baleset miatt a bal lábán többórás műtétet kellett végezni. Utána hosszú táppénzes állomány következett, de ennek ellenére a sérült láb nem jött rendbe. Az orvosi szakvélemény szerint a dolgozó korábbi munkaköre ellátására nem vállalkozhat, mert annak végzése beteg lábának állapotát ronthatja.

K. Imre ezek után kérte munkáltatóját, hogy a balesetet üzemi balesetként ismerjék el, valamint ebből fakadó kárát térítsék meg.

A munkáltató a dolgozó kérését elutasította, ezért fordult a Vasutas Társadalombiztosításhoz, ahol már eredményesebben járt. A munkáltató azonban a számára kedvezőtlen döntést nem fogadta el, ezért fellebbezett a Vasutasok Szakszervezete területi bizottsága mellett működő társadalombiztosítási bizottsághoz, amely már a munkáltató javára döntött. Az elsőfokú határozatot a bizottság hatályon kívül helyezte.

Ezt követően kért *K. Imre* jogi segítséget a miskolci jogsegélyszolgálattól, amely vállalta ügyének bíróság előtti továbbvitelét.

Nem volt könnyű dolga a Miskolci Munkaügyi Bíróságnak. Hosszadalmas tárgyaláson hozott ítéletet, s végül is elutasította a dolgozónak a baleset üzemiségének elismerésére és a Munka Törvénykönyv 62. §-ára alapozott kártérítési igényét.

A bíróság az ítélet indoklásában az 1975. évi II. tv. 77. § (1) bekezdésére hivatkozott, amely szerint üzemi baleset az a baleset, amely a biztosítottat (azaz K. Imrét) a foglalkozása körében végzett munka közben, vagy azzal összefüggésben, illetőleg munkába, vagy onnan lakására (szállására) menet közben éri. Üzemi baleset az is, amely a biztosítottat társadalmi munka végzése, vagy egyes társadalombiztosítási ellátások igénybevétele során éri.

Az igazságkeresés másfél éve

A bíróság konklúzióként megállapította, hogy *K. Imre* felperest a vitatott baleset sportrendezvényen érte. Hivatkozott a bíróság ezen túlmenően a munkavédelmi szabályzat 7. fejezet (3) bekezdésében foglaltakra is, amely szerint *nem üzemi baleset az a baleset, amely a dolgozót a munkahelyén szervezett sport- és kulturális rendezvényen és nem a munkával összefüggésben érte.*

Az 1975. évi II. tv. kategorikusan meghatározza, hogy mely baleseteket lehet, illetve kell üzemi balesetként elismerni. Az indoklás a továbbiakban kitér arra is, hogy annak ellenére, hogy a felperes a munkáltató megbízottjának utasítása alapján vett részt a sportrendezvényen, ezért az ott elszenvedett baleset nem minősül üzeminek, így kár nem érte a dolgozót.

K. Imre és a jogsegélyszolgálat nem fogadták el az ítélet indoklását, hiszen a felperes nem önként sportolt munkaidő alatt és szerzett ennek következtében maradandó sérülést.

A megyei bíróság — amelynél K. Imre másodfokon keresettel élt — széles körű bizonyítást folytatott az ügyben, és ennek eredményeként a munkaügyi bíróság ítéletét, valamint a Társadalombiztosítási Bizottság határozatát is megváltoztatta. Megállapította, hogy a felperes által elszenvedett baleset, üzemi baleset. Itt kell megjegyezni, hogy a bírói fórum ítéletének kimondása és a baleset bekövetkezése óta több mint másfél év telt el.

A megyei bíróság az ítélet indoklásában megállapította, hogy a munkaügyi bíróság helyesen tárta fel a tényállást, de abból helytelen jogi következtetést vont le.

Kártérítés peren kívül

K. Imre munkahelyi vezetője a baleset napján úgy rendelkezett, hogy délután, még munkaidőben a munkakörébe tartozó munka elvégzése helyett a munkahelyi olimpia keretében rendezett labdarúgó-mérkőzésen vegyen részt.

A megyei bíróság álláspontja szerint az 1975. évi II. tv. 77. § (1) bekezdésében foglalt rendelkezés *„foglalkozása körében végzett munka közben, illetve azzal összefüggésben"* kitétele nem értelmezhető szorosan, hiszen a dolgozót átmenetileg a munkakörébe nem tartozó tevékenységet is köteles ellátni, s az ennek során elszenvedett baleset üzemisége fennáll.

A dolgozó egészséges életmódját is szolgáló sportesményen való részvételt a munkáltató olyan fontosnak tekintette, hogy azt munkaidőn belül rendezte meg. *Ebből fakadóan munkaidőn belül a dolgozókat utasítási jogánál fogva kötelezhette az azon való részvételre.* Ezt ugyan a dolgozók megtagadhatták volna, de erre nem voltak kötelesek. Lényegtelennek ítélte meg a bíróság a munkavédelmi szabályzat rendelkezését, hiszen az magasabb jogszabállyal ellentétes nem lehet.

A jogerős ítéletet követően a munkáltató a jogsegélyszolgálat útján benyújtott kártérítési igényt peren kívül rendezte.

Dr. Péter Mihály

Júliustól kézbesítik

Mit kell tudni a nyugdíjemelésről?

A SZOT és a kormány már 1988. novemberi találkozóján megállapodott arról, hogy a nyugdíjak januártól érvényes egységes (360 forintos) emelését 1989-ben további nyugdíjemelés követi. Az erről szóló megállapodás a majus 17-i, SZOT—kormány találkozón született meg, ami kiegészült a nyugdíjon kívüli egyes ellátások (családi pótlék, jövedelempótlék, gyes) összegének növelésére vonatkozó döntéssel. A változásokat rögzítő 56/1989. (VI. 15.) Mt. rendelet már megjelent az 1989. évi 39. számú Magyar Közlönyben. Az érdekeltek számára a legfrissebb rendelkezéseket tájékoztatásul az alábbiakban ismertetjük.

A nyugdíjemelés minden nyugdíjast érint, mértékét tekintve azonban nem egységes. Havi 300 forinttal emelkednek az 5000 forint alatti nyugdíjak, valamint — összeghatárra tekintet nélkül — *az I. és II. csoportba tartozó rokkantság címén megállapított ellátások. Havi 100 forinttal emelkedik a havi 5000 forintot elérő és azt meghaladó ellátások összege.*

Ha az ellátás összegét 100 forinttal kell emelni, (mert az ellátás összege eléri vagy meghaladja az 5000 forintot) és a felemelt nyugdíj az emeléssel sem éri el az 5300 forintot, az ellátás összegét 5300 forintra fel kell emelni.

E rendelkezés értelmezéséhez a következő példát hívjuk segítségül: a nyugdíj összege emelés előtt 5100 forint. Mivel a nyugdíj összege az 5000 forintot meghaladja, az emelés összege — általános szabályként — 100 forint, a felemelt ellátás összege 5200 forint lenne. Ezt azonban a hivatkozott rendelkezés alapján további 100 forinttal, 5300 forintra kell egészíteni.

A házastársi pótlékhoz járó kiegészítés összege 200 forinttal emelkedik, összege 1210 forint lesz. Ugyanilyen összeggel nő a házastárs után járó jövedelempótlék is, feltéve, hogy a jövedelempótlékot 5000 forintot meg nem haladó nyugellátás mellett folyósítják. (Összege a jelenlegi 390 forintról 590 forintra változik.)

Az előzőekben ismertetett szabályokból látható, hogy az emelés mértéke számos esetben függ az ellátás összegétől. Nem közömbös tehát, hogy az összeghatárként meghatározott 5000 forint miként számítandó.

A jogszabály erre nézve úgy rendelkezik, hogy az összeghatár megállapításának minden esetben figyelmen kívül kell hagyni a nyugellátással együtt folyósított házastársi pótlék, a házastárs után járó jövedelempótlék, a családi pótlék, a gyermek után járó jövedelempótlék, az ösztönző nyugdíjpótlék és a nem társadalombiztosítási ellátások (például 100 forintos cukorbeteg-támogatás, kártérítés stb.) összegét. *Erre azért hívjuk fel a nyugdíjasok figyelmét, mert az értékhatár megállapításánál nem a nyugdíjszelvényen szereplő összeg a mérvadó.*

A nyugdíjak emelését a MÁV Nyugdíj Igazgatóság külön kérelem nélkül, hivatalból hajtja végre. A július hónapra járó nyugellátásokat már emelt összegben folyósítják. Az emelések a nyugdíjon kívüli ellátások közül a gyermekgondozási segélyt, a családi pótlékot és a gyermek után járó jövedelempótlékot érintik.

A gyermekgondozási segélyben részesülők számára járó jövedelempótlék (gyes kiegészítés) *200 forinttal emelkedik, összege 1490 forint lesz.* Az emelt összegű jövedelempótlékot hivatalból, az 1989. júliusra járó gyessel együtt augusztusban kell kifizetni.

A családi pótlék és a gyermek után járó jövedelempótlék összege gyermekenként 150 forinttal emelkedik, amit első ízben az augusztusra járó ellátás kifizetésekor, tehát szeptemberben kapnak kézhez a jogosultak, külön kérelem nélkül.

KITÜNTETÉSEK

A 39. vasutasnap alkalmából

A 39. vasutasnap alkalmából kiemelkedő munkája elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG CSILLAGRENDJE

kitüntetést adományozta **dr. Vajda György** egyetemi tanárnak, a MÁV Kórház főigazgató főorvosának.

A közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter a 39. vasutasnap alkalmából, eredményes munkájuk elismeréséül 34 vasutasnak Kiváló Vasutas, 67-nek Kiváló Munkáért kitüntetést adományozott.

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesült: **Balogh János,** pécsi vasútig. osztvez.-h.; **Bíró János,** Nyíregyháza, KÜF. váltókezelő; **Daróczi László,** Püspökladány, KÜF csoportvez.; **Farkas József,** Dunaújváros, KÜF. tolatásvez.; **Gergye Imre,** Szombathely, JjÜ. gyártáslakatos csoportvez.; **Hajdú László,** Miskolc, MÁV TBBF. főmův.; **Halvax László,** Tapolca. vont. főn. dízelmozdony-vez.; **Horn Pál,** Bp-Ferencváros állomásfőn. tolatásvez.; **dr. Horváth József,** Szolnok, MÁV Kórház és Rendint., igazgató-főorv.; **Ifjú Lajos,** Békéscsaba, vont. főn. mozdonyvez.; **Imre József,** Mátészalka, KÜF. vonatvez., **Karacs Albert,** MÁV vezérig. ügyint. csopvez.; **Lotz Árpád,** Bp. vasútig. osztvez.; **Lukács József,** Záhony, GFF. csopvez.; **Marton György,** Miskolc, vont. főn. mozdonyvez.; **Mészáros Ferenc,** Debrecen, JjÜ. tmk-lakatos; **Mihalecz Károly,** MÁV vezérig. főosztvez. h.; **Ondrejovics Károly,** Bp. Jegynyomda főn. szolg. főn.; **Pajor István,** Székesfehérvár vont. főn.; **Papp Ernő,** Bp. Magasép. főn. főmérnök; **Petró István,** Miskolc, JjÜ. csopvez.; **Pintér József,** Szombathely, vasútig. csopvez.; **Radványi Géza,** Miskolc, MSZMP MÁV bizottsága, pártbizottság titkára; **Sas István,** Hódmezővásárhely, pft. főn. előmunkás; **Szokola László,** Bp. BTBF. festő-mázoló csopvez.; **Szőllősi József,** Bp. vasútig. üzemirányító központ mozdonyfőir.; **Törjék László,** Békéscsaba, KÜF. állomásfőn.; **Török György,** Szolnok, KÜF. tolatásvez.; **Verdekker László,** Pécs vont. főn. lakatos csopvez.; **Vörös István,** Szentes, ép. főn. sínhegesztő csopvez. **Koutry Lajos,** Bp. Utasell. csop. vez.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesült: **Bajok János,** Bp. GTAÜ. műszaki ig.; **Balogh Béla,** Bp. Ferencváros vont. főn. kocsivizsg. csopvez.; **Barnák Károly,** Hatvan, vont. főn. mozdonyvez.; **Benyus János,** Cegléd, vont. főn. tmk-lakatos; **Bojtor Lászlóné,** Bp. MÁV Központi Gyógyszertár vezető-főgyógy.; **Czéder János,** Landler Jenő JjÜ. kőműves csopvez.; **Csabai József,** Szolnok, JjÜ. hegesztő; **Deák Józsefné,** MÁV vezérig. ügyint.; **Eszenyi János,** Záhony, vont. főn. kocsivizsg.; **Faragó Artúrné,** Bp. Beruházási Iroda gazd. ig. h.; **Farkas Tibor,** Bp. vasútig. osztály vez. h.; **Fejes János,** Záhony, üzemig. oszt. vez. h.; **Felkai Béláné,** Bp. MÁV Kórház és Közp. rendelőint. osztályos vezővér; **Gócza György,** Gyékényes, KÜF. tartalékos; **dr. Habony Pálné,** MÁV vezérig. ügyint. csopvez.; **Hajdú Zoltán,** Miskolc, ép. főn. gépállomásvez.; **Hajóka János,** Fényeslitke állfőn. gurításvez.; **Hartung Vilmos,** Dombóvár, ép. főn. főmův.; **Hegedűs Pál,** Bp. TBÉF. ép. műv.; **Hídvégi László,** MÁV Északi JjÜ. esztergályos; **Horváth Lajos,** Celldömölk, KÜF. állfőn.; **Hruba Antal,** MÁV vezérig. ügyint. csopvez.; **Hunya Zoltán,** Rákosrendező, KÜF. vonatvez., **Jankovics István,** Tapolca, pft. főn. pályamunkás; **Jónás János,** Debrecen, ép. főn. hidász munkavez.; **Juhász János,** Dombóvár, KÜF. kocsirendező; **Kaczka János,** Szeged, vasútig. állomásvizsg. ügyint.; **Kalocsai Ferenc,** Székesfehérvár, JjÜ. osztvez.; **Kádár Bertalan,** Miskolc, KÜF. állfőn.; **Kluk Tibor,** Hatvan-Füzesabony, pft. főn. építőip. gépkez.; **Kovács Gyula,** Bp. Kelenföld KÜF. váltókezelő; **Kovács Istvánné,** Szombathely Jjü. menetkedvezményi előadó; **Kovács László,** Szombathely. JjÜ. ügyint.; **Kovács Rozália,** Szeged, vasútig. számítástechn. közp. programtervező matematikus; **Kucsora Lajos,** Szeged, KÜF. kocsirendező; **Kum Imre,** Nagykanizsa, pft. főn. vonalgond.; **Kürtösi Mihály,** Kecskemét, pft. főn. előmunkás; **Lengyel Istvánné,** MÁV Rákospalotai Óvoda és Bölcsőde takarítónő; **Magyarósi Antal,** Tapolca, vont. főn. kocsivizsg.; **Máté Sándor,** Bp. Tervező Int. csopvez.; **Mátyás József,** Bp. Józsefváros állomásfőn. targoncavez.; **Mohácsy János,** Bp. JTBF. üzemvez. h.; **Módos Mihály,** Hatvan-Salgótarján, pft. főn. főpályamester; **Mózes László,** MÁV vezérig. osztályvez.; **Nagy Sándor,** Kecskemét, vont. főn. kocsivizsg. csopvez.; **Neumayer Károly,** Pécs vasutas koncert-fúvószenekar, karmester; **Németh István,** Szombathely. vasútig. csoportvez.; **Orbán János,** Székesfehérvár, szertárfőn. targoncavezető; **Pócsik Ernő,** Eperjeske, állomásfőn. térfőnök; **Riszt Ferenc,** Pécs, KÜF. vez. váltókezelő; **Riszter Ferencné,** Bp. VABE díjkartonkezelő; **Sárai György,** MÁV Északi JjÜ. főművezető; **Schwarcz István,** Dunakeszi JjÜ. lakatos; **Szabolics Jenő,** Bp. Híd-ép. főn. lakatos; **Szalai István,** Dunaújváros, vont, főn. művezető; **Szekrényes István,** Nyíregyháza, vont. főn. dízelmozdony-vezető; **Szemes Jenő,** Szombathely, KÜF. váltókezelő; **Szikszay Lajos,** Bp. hídfennt. főn. építésvez.; **Takács Gáborné,** Szolnok, vont. főn. számv. vez.; **Tiszavölgyi József,** Bp. ép. géptelep főn., tmk-csoportvez., **Tomkó István,** Miskolc ÉHF. raktárkezelő; **Varga János,** Debrecen ÉHF munkavez; **Varga Lajos,** Debrecen, TBBF. műszerész; **Vári János,** Pécs, vasútig. csoportvez.; **Vígh István,** MÁV vezérig. üzemirányító központ főüzemirányító, **Vígvári Zoltán,** Debrecen, KÜF. állomásfőn., **Vincze Sándor,** Debrecen, vasútig. ügyint. csoportvez. **dr. Berényi János,** GYSEV; ig. **Sallay Lajos,** GYSEV ig. h. **Siklós Csaba,** GYSEV szak. oszt. vez.

*

A 39. vasutasnap alkalmából az élenjáró szakszervezeti tisztségviselők *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesültek. A kitüntetéseket szakszervezetünk központjában adták át.

Bozsits Györgyné, MÁV KÜF. Gyékényes szb gazdasági felelőse, átmeneti pénztáros; **Gergely Lajos,** Bp. Északi Jjü. szb információs felelős, belső ell.; **Hajas Endre,** Szombathely TIB-titkár; **dr. Holndonner Ferencné,** VSZ. pénzügyi és gazd. osztály, osztályvez.-h.; **Horváth István,** Szombathely, ép. főn. főbizalmi, kőműves munkavez.; **Kassai István,** Szerencs, KÜF. szb-elnök, polgári védelmi törzsparancsnok; **Kádár Miklós,** VSZ. szoc. pol. osztályvez.-h.; **dr. Papp Dezső,** Debrecen, TIB jogsegélyszolg. vez.; **Plutzer György,** VSZ. gondnokság dolgozója; **Somogyiné Fuder Zsuzsanna,** VSZ. pénzügyi és gazd. osztály osztvez.; **Szeder János,** Székesfehérvár, vont. főn. szb-titkár, munkásell. vez.; **Treszka Zoltán,** Záhony, állomásfőn. szb-titkár; **Zelman Ferenc,** a Magyar Vasutas szerkesztőség munkatársa.

KÖZÖNY

Füzesi Tihamér, debreceni mozdonyvezető, a vasúton eluralkodott közömbösséget kifogásoló levelet küldött szerkesztőségünknek. Gondolatait azzal a meggyőződéssel közöljük, hogy nemcsak az állami támogatás húzhatja ki a MÁV szekerét a kátyúból.

„. . . Pár hónapja azt olvastam az újságban, hogy a vasút segítséget kér a rongálók leleplezéséhez, sőt jutalmat ajánlott fel a nyomravezetőnek.

Április 21-én az általam vezett személyvonat egyik ablakát kővel betörte három gyerek Sárándon. Váltás után saját autómmal visszamentem, és megkerestem a gyerekek szüleit. Eseménykönyvben rögzítettem, majd hétfőn személyesen is jelentettem az esetet az igazgatóságon, ahol *Nagy Sándor* azt mondta, hogy megteszik a szükséges lépéseket. Ennek két hónapja, s azóta még azt sem mondták, hogy »köszönjük«. Tévedés ne essék, nem a jutalom elmaradása bosszant, hanem a közöny, ahogy ezt az ügyet kezelik.

Még egy példa. Megérkeztem egy vonattal, és a kocsivizsgálók észrevették, hogy az egyik kocsi fékháromszöge leszakadt. Nem azon voltak, hogy kijavítsák a hibát, hanem ki akarták sorozni az MD zárt motorvonatból azt a kocsit. Ezt nem engedtem, hanem pótoltattam a hiányzó csapszeget. Igaz, a tízperces munkát megelőző vita fél órát vett igénybe."

Az idős emberekért

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének választmánya és ügyvezetése az első félévben sokat tett a tagságért, mindenekelőtt az idős emberekért. A tavasz közepén, a Rudas László utcai székházban megoldódott egy régi probléma, nevezetesen elkészült és átadták rendeltetésének az ügyfélfogadó helyiséget. Korábban az egyesületet segélykérelemmel személyesen felkereső tagok a kapu alatt, illetve a körfolyosón várakoztak, míg ügyüket intézték. Most közvetlenül az épület bejárata mellett, tehát a földszinten várakozhatnak, kulturált körülmények között.

Az ügyfélfogadót egyébként úgy képezték ki, hogy galériáján hatszemélyes irodát alakítottak ki. Az egyesület ott dolgozó alkalmazottai is a tagok ügyes-bajos dolgaival foglalkoznak.

Dicsérendő az egyesület vezetőinek az a kezdeményezése is, ami a 39. vasutasnap alkalmából, szintén az idős emberek érdekében fogant. Arról van szó, hogy — a választmány határozata alapján — kigyűjtötték azoknak a névsorát, akik ötvenéves egyesületi tagsággal rendelkeznek. Mint kiderült a nyilvántartásukban 185 fél évszázados tagsággal rendelkező, 75 éven felüli tagjuk van. Részükre az ügyvezetés. a vasutasnap előtt, 2000 forint egyszeri, rendkívüli segélyt adott postára. A pénzt kedves hangvételű levél kíséretében küldték el az idős tagok részére.

vi—

Szegediek Odesszában

Szeged és Odessza vasúti csomópontok kollektíváinak baráti kapcsolata, együttműködése több mint egy évtizedes múltra tekint vissza. Az elmúlt években rendszeressé váltak a kölcsönös tapasztalatcserék, a baráti látogatások. E kapcsolatot különféle előadások, kiállítások és barátsági hetek tették színesebbé.

Legutóbb, május 24. és június 1-je között a szegedi szolgálati főnökségek 39 dolgozója tett látogatást Odesszában. A magyar vasutasok gazdag odesszai programjuk során vasúti munkahelyeket kerestek fel, és ismerkedtek a város nevezetességeivel.

Kamionkorlátozás

A salzburgi tartományi kormány *„amennyire csak lehet, restriktív módon"* fog eljárni a kamionok éjszakai forgalmának korlátozása alóli kivételek engedélyezésében — nyilatkozta *Hans Katschthaler* tartományi vezető. De a bajorok is egyre keményebbek: *August Lang* bajor gazdasági miniszter arra szólította fel a bonni kormányt, hogy korlátozzák az osztrák kamionok éjszakai forgalmát is abban az esetben, ha Bécs nem áll el eredeti elképzeléseitől.

Bajorország belügyminisztere azonban visszautasította ezt a követelést, mondván: ha ilyen lépésre szánnák el magukat, akkor konfliktusba keverednének a Közös Piaccal.

A szociálpolitika nem szegénypolitika

Hol van a tűréshatár?

A léthez való jog állampolgári jog

Milyen finoman fogalmaz az idegen szavak és kifejezések szótára a szociálpolitika címszó alatt! Azt írja, hogy ez olyan politika, amely a lakosság elsősorban szerényebb körülmények között élő rétegeinek anyagi, társadalmi, művelődési helyzetének javítását tűzte ki célul. Nos, ez a szerényebb körülmények között élő réteg ma Magyarországon a szegénység. A hajléktalanok, a kukában kotorászók, a társadalom számkivetettjei, vagy azok, akik nem tülekedtek a különféle kitüntetésekért, akikből nem lesz keretes halott a napilapok hasábjain. Akik nyugdíj-kegyelemkenyéren élnek, akik nagy családban élnek. A szociális helyzet pontos ismerete és megfogalmazása nélkül lehetetlen szociálpolitikáról beszélni. Manapság sokan azonosítják a szociálpolitikát a szegénypolitikával, azonban ez korántsem azonos fogalom még akkor sem, ha az ország, az ország lakóinak elszegényedése e pillanatban megállíthatatlan folyamatnak tűnik.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa nemrég dolgozta ki szociálpolitikai koncepcióját, amely lényeges pontokban eltér az állam, a kormány elképzeléseitől. *Dr. Terbócs László*, a Szakszervezetek Elméleti Kutatóintézetének kutatásvezetője szerint nem árt néhány alapvető fogalmat tisztázni, amikor a szociálpolitikáról, szociálpolitikai koncepcióról beszélünk.

— *Ma Magyarországon a szociálpolitika alapvetően két kulcskérdés megoldását tűzte ki célul* — tér azonnal a lényegre. — *Az egyik az, hogy a létbizonytalanságot meg kell előzni, a másik, hogy ha ez bekövetkezik, nem szabad segítség nélkül hagyni a rászorulókat.* Ezen a ponton már eltér a SZOT és a SZEKI véleménye az állami koncepciótól. Ez utóbbi csupán hosszabb távon számol a szegénység társadalmi nehézségeinek a megoldásával. A mi véleményünk ezzel szemben az, hogy azonnali segítségre van szükség.

Tudjuk, hogy kik ma Magyarországon a szegények? Elég-e, ha valaki annak látszik, vagy vannak egzaktabb mérőeszközök?

— Nehéz pontos meghatározást adni. Még a szakszervezeti mozgalom, amelynek eszközei révén lehetőség nyílna a valós helyzet pontos „bemérésére", még az sem ismeri igazán a maga szegényeit. Szociálpolitikánk addig már eljutott, hogyan kell vizsgálni a társadalom rétegződését, az egyikből a másikba való átmenetet. A szegénységet azonban több tényező határozza meg. Ilyen például a vagyoni helyzet mellett az iskolázottság, a lakáskörülmények, a fogyasztás színvonala, az érdekvédő képesség. Ezeket mind mérlegelni kell akkor, amikor a szegénységről beszélünk. Nem rétegeket, hanem állapotokat kell vizsgálni. Nehéz ma azért is meghatározni a szegénységet, mert nincs pontos képünk a vagyoni helyzetről.

Milyen eszközei vannak a szociálpolitikának, hogy javítson az egyre tarthatatlanabbá váló helyzetben?

— Az eszközrendszer sajnos nagyon fogyatékos. Jóformán csak pénzjuttatásokban tudunk gondolkodni. Nagyobb családi pótlékban, nagyobb nyugdíjban. Az állami koncepció ki is mondja, csak arra számíthatunk, ami van. Vagyis ami nincs. Ez véleményünk szerint téves felfogás. A SZOT már korábban kifejtette véleményét, hogy sokkal tágabb eszközrendszerre van szükség. Az eszközöket bővíti például a társadalmon belüli jövedelemátcsoportosítás. *Ha egy társadalom piacgazdálkodást folytat, akkor tudomásul kell venni, hogy egyes rétegei gazdagodnak, mások meg szegényednek.* A tehetősebbek jövedelméből alapot kell képezni a szegényebbek javára. Az elvonást a személyi jövedelemadó bevezetése óta nálunk szigorúan alkalmazzák, azonban nem lehet nyomon követni, hová tűnnek ezek a pénzek. A források és a felhasználások nem kapcsolódnak egymáshoz logikusan. Az átváltozás teljesen ismeretlen a társadalom előtt.

Ezeket a lefaragott jövedelmeket a tanácsok kapják és ők gazdálkodnak velük?

— Igen, de a tanácsok pénzügyi nyilvántartásaiban nincs nyoma annak, milyen forrásokból származnak ezek az összegek. Nem tudják, mennyi pénz származik a lakossági jövedelem elvonásából és mit, hogyan csoportosítanak. A jövedelemcsatornák ismerete alapvető követelmény egy jó szociálpolitikánál, márpedig nálunk nem lehet szétválasztani a jövedelmeket eredetük szerint.

Talán naiv a kérdés, de mi történik akkor, ha megismerjük a jövedelemcsatornákat, ha világosabbá válik a felhasználás módja és mértéke?

— Akkor nem mondhatja azt a tanács vagy a társadalombiztosítás, hogy nem futja a költségvetésből. Akkor konkrétan lehetne tudni, mekkora az országban a jövedelemelvonás, és érdemes-e, szabad-e fokozni.

A jövedelmek átcsoportosításán kívül milyen eszközei lehetnek még a szociálpolitikának?

— Az a gazdaságpolitika dolga, hogy megítélje, jövedelemtermelő egy gazdaság vagy sem. Az azonban tény, hogy nem lehet úgy megalapozni egy szociálpolitikát, hogy tudomásul kell vennem, hogy a felnövő generáció óriási és behozhatatlan hátránnyal indul az életben. Ezt később egy javuló helyzetben sem lehet pótolni, behozni. A szociálpolitikának ezt a természetét a mai állami, politikai vezetés nem hajlandó figyelembe venni. Egyebek között arra hivatkoznak, milyen szűkös anyagi eszközökkel rendelkezünk. Csakhogy az emberek előtt egyre világosabbá válik, milyen óriási mértékű nálunk a létrehozott, megtermelt javakkal való pazarlás.

Magyarországon a hatvanas évek végétől lényeges életmódjavulás következett be. A létfenntartáson kívül lehetőség nyílt némi felhalmozásra is.

A tehetősebb rétegek igyekeztek megszabadulni használt cikkeiktől. Ezt el lehetett volna, el lehetne osztani újra. Ostoba arisztokratizmus, amelyik azt állítja, hogy a szocializmusban ilyesmire nincs szükség. Az egyházak nagy része már régen nem csupán és nem elsősorban pénzsegélyekben gondolkozik. Nem hagyják veszni a még hasznosítható javakat.

Hol van az a tűréshatár, ahol a szociálpolitika képviselőinek azt kell mondaniuk, hogy ne tovább?

— Jelenleg mind a bérek, mind a juttatások reálértéke csökken. A létminimumot, illetve a társadalmi létminimumot már régebben meghatároztuk. Ismertek tehát a tűréshatárok, azonban ezek betartására nem sok intézkedés történt. Pedig a léthez való jog állampolgári jog kell hogy legyen. Az állami költségvetés félelme abból ered, hogy ezzel növelnie kell kiadásait. Pedig a létminimum alatt élőkön valamilyen módon így is úgy is segít a társadalom, de nem mindig jól, nem mindig ésszerűen. Egy csomó pénzt rosszul használnak fel, rossz az elosztás.

Sem az állam, sem a szociálpolitikával foglalkozó különféle szervezetek, így a szakszervezetek sem fogadhatják el az életszínvonal romlását. Hivatalból kell optimistának lenni. De mi történik akkor, ha nem következik be javulás, ha a helyzet romlik?

— Fejlettebb társadalmakban figyelemmel kísérik, milyen állapot mellett lehet arra számítani, hogy egy társadalmi rendszer stabilitása meginogjon. Magyarországon nem mérik fel a jelentősebb intézkedések szociális következményeit, vagy azokat elbagatellizálják. Nem tudom, miért nem fontos az állam, a politikai rendszer számára, mi történik akkor, ha a társadalomnak egy jelentős rétege a létfeltétel minimumja alá süllyed, törvényen kívülivé, kezelhetetlenné válik. *Ez a réteg bármire kapható, bármire fölhasználható. Ez az egyik legnagyobb veszélye például a munkanélküliségnek is.*

Pataki Kálmán

A MÁV Debreceni Építési Főnökség

FELVÉTELT HIRDET

a szolnoki 2-es számú felépítményi építésvezetőségen

építésvezető

munkakör betöltésére.

A munkakör betöltésének alapvető feltétele: szakirányú műszaki egyetemi, vagy főiskolai oklevél, felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés. Legalább 10 éves szakmai gyakorlat.

Jelentkezés: írásban vagy személyesen az Építési Főnökség személyzeti és munkaügyi osztályán Debrecen, Wesselényi u. 6. szám alatt.

Telefon: vasúti 03/25-00, 03/25-08, vagy 13-387 városi számon.

Ideiglenes szolgálati lakást biztosítunk, munkabér a MÁV Kollektiv Szerződés keretén belül, megegyezés szerint.

Jelentkezéskor írásban kérünk részletes önéletrajzot, amely tartalmazza: — eddigi munkahelyek, munkakörök, tevékenységek felsorolását, munkakör besorolását és jövedelmét.

Várjuk továbbá legalább középiskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti szakképesítéssel rendelkező, vasúti felépítményi művezetők jelentkezését, valamint előmunkás tanfolyammal rendelkező munkavállalók jelentkezését is.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A füzesabonyi szertárfőnökség dolgozói a közelmúltban nyugdíjas-búcsúztatót rendeztek *Antal Béla* raktárvezető, szb-titkár tiszteletére Ludas állomáson. A szertárfőnök méltatta Antal Béla sokrétű társadalmi tevékenységét, 43 éves helytállását a munkában. Nyugállományba vonulása alkalmából a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát kapta.

Vargabetű után Szolnokon

A vontatás ismét magára talált

Csökkent a túlóra, növekedett a produktív idő

Szolnok vidéki viszonylatban a legnagyobb „fűtőházak" közé tartozik — kezdeném riportomat a szokványos bevezető szöveggel. *Grenczer János* vontatási főnök azonban rögtön kijavít.

— Nem csupán vidéki, de országos viszonylatban is a legnagyobb vontatási főnökségek sorába tartozunk. Ez abban nyilvánul meg, hogy nálunk a szakszolgálat valamennyi feladatkörre megjelenik, ilyen pedig tényleg kevés létezik az országban. *El kell látnunk a vontatójárművek üzemeltetését, fenntartását, a kocsijavítást, a kocsiszolgálati tevékenységet, személykocsitisztítást és a teherkocsik mosását is.* Ezen túl más vontatási főnökségek állományába tartozó mozdonyokra is adunk személyzetet.

Van utánpótlás

— Mozdonyvezetőink a hazai fővonala csaknem felén továbbítanak vonatokat — folytatja —, átjárnak Romániába és Csehszlovákiába. Mozdonyparkunk egy része villamos, a többi dízelüzemű. Hatféle mozdonytípust közlekedtetünk, ami látszólagos heterogenitás, de ismerek olyan főnökségeket, ahol a típusösszetétel a miénknél is színesebb. A mi helyzetünk sok szempontból kedvezőbb. Háromféle villamos mozdonyra kell koncentrálnunk, de ezekkel semmi gondunk nincs, pillanatnyilag legalábbis. *A dízeleknél pedig óriási előny a járműjavító közelsége. Ha probléma mégis adódik, az csak az M 32-esnél lehet, mivel ezek főjavítását Szombathelyen végzik. Egyébként villamos mozdonyból 45, dízelből 26 tartozik Szolnok vontatáshoz.*

— *Ennyi „hazai" és idegen gépre személyzet is kell — fordulok Márkus Ferenc* személyzeti vezetőhöz. — A vasút pedig még mindig nem tartozik a munkaerő-felesleggel rendelkező intézményekhez. Éppen a szolnoki vontatás lenne kivétel?

— A vonalon szolgálatot teljesítő mozdonyvezetők száma a tanfolyamon lévőkkel együtt körülbelül 270. Tartalékra 80 masiniszta lett beosztva.

— Ez valamiféle minőségi kategorizálás?

— *Szó sincs róla. A megkülönböztetést ésszerűségi okok diktálják. A vonal- és állomásismeret megszerzése hosszas folyamat, ezzel együtt improduktív munkavégzés.* Nem lenne tehát célszerű, hogy egy vezérnek mindenhová legyen vonal, illetve állomásismerete, hiszen ez az elévülési időket is figyelembe véve teljesíthetetlen. Így inkább egy kisebb csoportot az állomási elegyrendezésben, míg a többséget vonali vonattovábbításban dolgoztatunk.

Ami pedig a létszámhelyzetet illeti — folytatja *Márkus Ferenc* —, a tavalyi évben jelentős haladást értünk el e területen. Nem kevesebb, mint 49 mozdonyvezető-gyakornokot vettünk fel, ami talán megint csak az ország élvonalába emel bennünket. El kell mondani, hogy azért szerencsés helyzetben vagyunk, Szolnokon több olyan szakmunkásképző, és szakközépiskola működik, ahonnan biztosítani tudjuk az utánpótlást.

Amikor szétváltak

— Ha megfelelő bérfedezetünk lenne, állítom könnyűszerrel meg tudnánk oldani a létszámhiánnyal küszködő ágazatok helyzetét is. Ám jelen pillanatban egyedül az utazók — mozdonyvezetők — állnak rendelkezésünkre kellő számban, sőt — újra csak a bérfedezet esetén — az eddiginél jobban be tudnánk segíteni a budapesti és a szegedi igazgatóság területén is. De azért a többi területen sincs katasztrófahelyzet. Nem titok: néhány hónapja — ha szabad így kifejezni — *csak minőségi embereket veszünk fel. Tehát legyen az illetőnek szakmája és elfogadható munkakönyve.*

— Az üzemfőnökségi rendszer bevezetése mennyire vetette vissza a vontatást? Merthogy ez tapasztalataim szerint mindenhol visszalépésre vezetett — faggatom újra a vontatási főnököt.

— Én úgy mondanám, hogy részünkről vargabetű volt. Nem volt elsőrendű érdek, hogy a vontatás létszámhelyzete javuljon. *Nálunk nagyszerűen alkalmazható, szakmával, megfelelő iskolai végzettséggel rendelkezőket használtak kocsifelírónak, kocsirendezőnek, vagy éppen sarusnak. Mozdonyvezetőket vonatvezetőnek utaztattak.* Amikor szétváltunk ezt a púpot csak nehezen tudtuk levetni magunkról. A vontatási, a gépészeti tevékenység egészen a háttérbe szorult.

Megkülönböztetés

— Az utazók létszámhelyzetének javulása gondolom a túlórákban is jelentkezik?

— Ez így is van. Tavaly vontatási szinten megközelítőleg 51 ezer túlórát takarítottunk meg, ebből az utazók mintegy 23 ezret érzékelhettek. A mozdony- és személyzeti irányítás — amely szintén a vontatáshoz tartozik — szervezettségi szintjének emelésével '87-hez viszonyítva 5 százalékkal növekedtek a produktív idők, vagyis ez most 52,3 százalékon áll. Összehasonlításképpen: volt olyan periódus, amikor ez a 40 százalékot sem érte el. *Jól állunk a szabadságok kiadásában is. Amikor a KÜF-től 1987 január elsejével külön váltunk 1800 napot hoztunk át. Még az évben ezt 200 napra csökkentettük, tavaly már csak 70 nap volt az adósságunk.*

— Mindezek hallatán azt kell hinnem, hogy önök minden vonalon optimisták a jövőt illetően . . .

— Talán így lenne, ám nekünk, vezetőknek, de a dolgozóknak is sok problémát jelent — főleg a kulcsfontosságú munkakörökben — a főváros és a vidék bérezés szempontjából való igazságtalan megkülönböztetése. A múlt hónapban 6 mozdonyvezető és 10 kocsivizsgáló ment át Ferencvárosba, ahol 1000 — 1500 forinttal több az alapbér, de az órabérek is majdnem a duplájára rúgnak. Nem is beszélve az évi forgalmi juttatásról. Ezt a különbséget évek, mi több évtizedek óta képtelenek vagyunk lefaragni. Pedig a mi százelegytonna kilométerteljesítményünk éppen a duplája, mint Ferencvárosé . . .

Thorday Zoltán

MÁGNESVASÚT

A nagyvárosok tömegközlekedésében forradalmi változást hozhat a nemrégiben Budapesten is bemutatott csendes, gazdaságos és mindenekelőtt biztonságos mágnesvasút, amely Nyugat-Berlinben és Los Angelesben már kísérleti jelleggel üzemel.

A mágneses mezőn lebegő 9,5 tonnás szerkezet vízszintesen és függőlegesen elhelyezett görgőkkel csatlakozik egy vékony vezetősínhez, és 80 utassal 80 kilométeres sebességet ér el. A kocsi vezető nélkül közlekedik, ezért az irányítóközpontból monitoron követik az útját, s innen vezérlik a fedélzeti automatikus ellenőrző berendezés segítségével.

Eladó bérlakás

A MÁV Budapesti Igazgatósága értékesíti a Budapest I. ker. *Kosciuszkó Tádé* utca 22. alagsor 1. sz. vállalati bérlakását. A lakás társasházzá alakított lakóépületben van, két szoba komfortos, alapterülete 60 négyzetméter. A házingatlant annak idegenítjük el, aki a forgalmi értékhez — mely *1 250000 forint* — képest a legmagasabb összegű vételi ajánlatot teszi, és a vételár megfizetésére a legrövidebb határidőt vállalja. A vételár megegyezik a forgalmi érték összegével. A vételre jelentkezéseket ezen közlemény megjelenésétől számított 30 napon belül fogadunk el.

A jelentkezéseket a következő címre kérjük beküldeni: *MÁV Budapesti Igazgatóság, igazgatási és jogi osztály, dr. Székely Gábor,* Budapest VIII., Kerepesi út 3. Telefon: 01/16-94-es üzemi szám.

Mindennapos panaszok Bicskén

Ebek harmincadján két állomásépület

„Kitartóan informálom az igazgatóságot"

A régi és az új állomásépület

Szabó Florentin állomásfőnök

Ha az állomásáról — állomásairól! — kellene megítélni Bicskét, ugyancsak rosszul járna. Mert az itt leszálló utasnak rögtön szemet szúr, hogy voltaképpen két állomás fogadja. Egy régi, a múlt század végén épült („K.u.K." stílusú), és egy új, pár évvel ezelőtt átadott.

Az egyik rosszabb, mint a másik. A régi áll még ugyan, de a legcsekélyebb építészeti műveltség nélkül is megállapítható, hogy sokáig már nem „húza". Magyarán: ha rövid időn belül nem fognak hozzá restaurálásához, összerogy.

És az új? Nos, ez a kényesebb téma. Nem érdemes csűrni-csavarni a szót: repedeznek a falak, beázik a mennyezet. Szóval: lehangoló látvány. Az utasok ezt érzékelik leszállva a vonatról, és nyomban elmegy a kedvük, hogy megismerjék Bicskét. Lehet, hogy igazságtalanok, mégis meggondolandó: amilyen az állomás, olyan a város.

— Állomásfőnök vagyok — magyarázza *Szabó Florentin* —, nem építész, a helyzetet örököltem. Nekem a forgalmat kell irányítanom, az épülettel nincs időm foglalkozni. Csupán annyit tehetek, hogy rendszeresen jelzem az illetékeseknek, tegyenek már valamit, mert *gyalázatos dolog, hogy egy új állomás rövid idő alatt az ebek harmincadjára került. A legfurcsább az, hogy a bicskeiek, a bejárók véleménye szerint, sokkal jobb lett volna a régi állomást felújítani,* korszerűsíteni, mint egy újat építeni sok-sok millióért. A MÁV építészei, úgy látszik, erre nem gondoltak. Mellesleg: a régi állomásról elhatároztatott, hogy megmarad . . .

— ???

— Legjobb tudomásom szerint lakásokká alakítják át a közeljövőben, hat vasutas család kap otthont az épületben.

— És az új?

— Csak azt mondhatom, amit korábban: *kitartóan és következetesen informálom a budapesti igazgatóságot a sanyarú helyzetről, kérem őket, hogy intézkedjenek. Mást nem tehetek.* A panaszok mindennaposak. Az már önmagában is felháborító, hogy az Utasellátó lényegében egy lyukban árusít. Igazán nem akarok reklámot a cégnek, de tűrhetetlen a büfé állapota. Nem elég az, hogy az utast Bicskén két rozoga állomás fogadja, ráadásként még egy pohár üdítőt sem ihat meg kulturált körülmények között.

Dr. Nyúl István tanácselnök

(Tüttő Tibor felvételei)

Szabó Florentin állomásfőnöknek lett volna még mondandója, de egy váratlan ötlettel arra kért, hogy keressük meg a tanácselnököt, *dr. Nyúl István* majd kiegészíti szavait.

Igaza lett! Bicske tanácselnöke nem fukarkodott szavaival. A beszélgetés első perceiben kiderült, hogy a vasút szívügye.

— Közel húsz évig ingáztam — vallotta —, a vasút életem lényeges része. Éppen ezért nemcsak mint vezető tisztségviselőt, hanem mint bicskei polgárt is mélységesen felháborít állomásaink sorsa. *Egyszerűen nem értem, hogy a MÁV illetékesei miért fogtak új állomás építésébe, amikor a régi átalakítása sokkal olcsóbb lett volna, nem beszélve arról, hogy a lakosok szívéhez nőtt.*

— Az ok nem ott keresendő, hogy a jól ismert, úgynevezett „eocén-program" bűvöletében Bicskéből rekord gyorsasággal nagyvárost akartak csinálni? Ehhez pedig egy modern állomás szükségeltetik . . .

— Biztosan van ebben valami, de a tény akkor is tény marad: az alig hat-hét éve átadott épület szánalmas. Egyébként volt olyan terv is, hogy az új állomást a másik megállóban — Bicske-alsón — építik meg, de ezt végül elvetették, helyette épült egy felüljáró, amit — már bocsánat a kifejezésért! — a kutya sem használ. Aluljáró kellett volna. Nézze, én nem vagyok vasutas, sem építész, de az fölöttébb zavar, hogy a lakosokat, *az ingázókat meg sem kérdezi a vasút, hogy mi lenne jó, hogyan lenne jó, mire van szükség?!*

Bicskén ma sok a gond, a polgárokat korántsem csak a vasút, a düledező állomások foglalkoztatják. Gondoljon csak az erdélyi menekültekre, a szomáliai négerekre, a csődbe jutott erőmű-építkezésre. Soroljam még? Sajnos, tudnám, akár órákig is. *Nehéz ma tanácselnöknek lenni.* Jogos állampolgári igényekre kell nemet mondanom, mert nincs se pénz, se posztó. Mindenesetre: jó lenne, ha az állomások ügye rövid időn belül rendeződne. Már csak a bicskeiek jó közérzete miatt is.

Sárközi Gábor

Homo brutalicus

Igen szomorú, de tény, hogy az utóbbi időben már fel sem figyelünk az újságokban olvasható, a vasúti rongálásokról, fosztogatásokról szóló tudósításokra. Igen szomorú, de annyira elszaporodtak ezek, hogy már elvesztették hír-értéküket. Ám egy különleges emberfajtának, a homo brutalicusnak a leleménye kifogyhatatlan.

Június elején a Sülysáp állomás melletti fénysorompóval védett útátjáróban hagytak egy Opel Kadettet. Természetesen éjszaka, s a kocsi lámpáit kikapcsolták. A közelgő tehervonat villanymozdonya több mint 50 méteren tolta maga előtt az autót, amely totálkáros lett. A vasút kára mintegy 150 ezer forint, mert megrongálódott három váltó, és a mozdony eleje.

Azt gondolhatnánk, hogy valami mulató társaság felejtette ott az értékes kocsit a síneken, ám a rendőrség kiderítette, hogy egy monori kereskedőtől lopták el, s feltételezik, hogy ismeretlen tettesek személyes bosszúból okoztak kárt az illetőnek. A maffia módszereire emlékeztető tett elkövetőit nyilván nem zavarta, hogy a vasutat is sújtja ez a merénylet, ami miatt késtek a vonatok, s ami ismét okot szolgáltathat arra, hogy szidják a MÁV-ot.

A homo brutalicus persze arra sem gondol, hogy ártatlan emberek is áldozatul eshetnek felelőtlen tettüknek.

d.

Sok a fölösleges adminisztráció

„Nincs köztünk olyan ember, aki összefogna minket!"

Aki többet dolgozik, többet hibázik

Mintha csak egy alpesi vasútállomásra vezérelt volna minket szerencsecsillagunk, olybá tűnt megérkezni Sárospatakra. Ahogy kihúzott a vonat, hogy a kékeszöld sziluettjükkel integető Sátorhegy és Koporsóhegy felé vegye az irányt, a csönd azonmód kézzelfoghatóvá vált, derűs nyugalmával feledtette egész napi megpróbáltatásainkat.

A „békebeli" idillhez illő kedvességgel fogadott minket *Tompa Sándor* forgalmi szolgálattevő, tudatva velünk, hogy főnöke holnap délelőtt áll a rendelkezésünkre. Ezen egy pillanatig sem csodálkoztunk, hiszen a pataki templom nagyharangja addigra már az esti misére hívott.

Fellazult a munkaerkölcs

Ekkor persze még nem sejtettük, hogy *Szécsi Dezső* állomásfőnök hamarosan szolgálatba helyezi magát, méghozzá nem is akárhol, *hanem a kettes őrhelyen, váltókezelői minőségben.*

— *Na, körülnéztek, hogy tetszik az állomás?* — invitált körbe birodalmában másnap reggel a frissen borotvált főnök úr, aki bizony nem sokat aludt az éjszaka.

Hogy ez az állomásépület valóban egyedülálló kis hazánkban, aligha kellett neki bizonygatnunk. A *Juhász Sándor* tervezte komplexumra, amit a MÁV, a Volán, az Utasellátó és a város közösen építtetett, valamennyi „cég" büszke lehet. *Szécsi Dezső* apai elfogódottsággal ecsetelte a két és fél éves, százmillió forintra rúgó építkezés körülményeit.

— De hogyan kerül az állomásfőnök a bakterházba? — kérdeztük *Szécsi Dezsőt.*

— *Egyszerűen kevés a váltókezelőm. Ketten már hosszabb ideje táppénzen vannak, egy pedig nyugdíj előtt áll, és hetek óta szabadságon van. Az igazgatóságtól pluszstátust nem kapunk, így aztán kénytelen vagyok én is besegíteni. Különben is, ma egyedül a személyes példamutatással lehet hatni a beosztottakra.*

— Ezt hogy érti?

— Nézzék, szerintem a vasútnál borzasztóan fellazult a munkaerkölcs. Korábban a civil vállalatokra mutogattunk, mára meg kellett érnünk, hogy az ő szintjük alá süllyedtünk. Csak az emberi hang, a megértés segít. Ma nem lehet vakfegyelmet követelve parancsolgatni az embereknek. Meg kell őket kérni, velük együtt kell csinálni. Nem szabad őket magukra hagyni.

— Kétségtelen, hogy ez egy darabig segíthet, de a szép szóból is elég egy idő után, ha nincs mögötte valamiféle anyagi elismerés.

— Pontosan ezt érzem én is. *Több mint harminc éve vagyok a vasútnál, apám, nagyapám is a MÁV-nál szolgált, a nagyobbik fiam a Fradiban üzemvezető, a kicsi pedig az itteni targoncajavítóban szerelő.* Már nem is megszállottnak érzem magam, hanem, bocsánat a Moldovától kölcsönzött kifejezésért, *hülyének.* Végtére is a megszállottakat sem lehet egy ponton túl tovább szipolyozni . . .

Élősködő apparátus

— Ha már a témánál vagyunk, mi a véleménye a sárospataki főnöknek a „nagypolitikáról", vagyis a vasút országos vezetőiről?

— Amit most mondok, aligha csak az én véleményem, az emberekkel beszélgetve alakult ki bennem. Azt gondoljuk, hogy a gyakori vezérigazgatóváltás a vasútnak nem tesz jót. Persze mi, itt messze a vidéken, nem vagyunk a tűz közelében, kevés az információnk, nem tudjuk, mi van egy-egy döntés hátterében. De azért mégiscsak jelez valamit, hogy még jóformán meg sem tanultuk a legutóbbi vezérigazgató nevét, már ment is . . . *Ugyanakkor a Várszegi-ügyről sem kaptunk a vasúton belül, a vasutassajtóban valós tájékoztatást. De a fő gondot én mégsem az előbbiekben látom.*

— Hanem?

— Ha rajtam múlna, radikálisan helyreállítanám a morális fegyelmet, hangsúlyozom, nem a vakfegyelmet. *Megfojt bennünket a bürokrácia, az állomásfőnöknek annyi a fölösleges adminisztrációja, hogy éppen a lényegre: a vasútra nem jut ideje.* Mert mi történt nálunk is: az adminisztrációs létszámot elvitték Újhelyre, de a munka az itt maradt. A munkás nagyon is érzi, hogy fölösleges apparátusréteg élősködik rajta, s aki odafönt bepötyögteti a fegyelmijét, esetleg kétszer annyit keres, mint ő. Tudják, hogy én mit szeretnék a legjobban? Ha ideadnák nekem gebinbe ezt az állomást . . .

Hol van a szakszervezet?

A sínek között sétálunk a főnökkel a kettes őrhely felé, hogy a „dolgozók hangját" is megörökíthessük. Közben egy lomha dízelmozdony sípol bele a riportba.

— *Az, hogy én állomásfőnök létemre afféle mindenes vagyok, nem nagyon éri ám meg* — morfondírozik *Szécsi Dezső.* — *A pluszmunka prémiummegvonással jár* — avat be minket Murphy egyik vasutasokra is vonatkozó törvényébe —, *mert aki többet dolgozik, többet is hibázik.*

Tóth Béla váltókezelő megszeppenve méreget minket, vajon kik lehetünk, mit akarhatunk . . . A főnök tapintatosan magunkra hagy bennünket.

— A legnagyobb gond a létszámhiány. A havi 250-260 óra rendkívül megerőltető. Az ember folyton attól retteg, hogy a fáradtságtól éjszaka véletlenül elalszik.

— Mennyi a havi fizetése?

— Az alapom havi 5300 forint, 5350 a családi pótlék. A túlóra egy kicsit megdobja, de semmi nem pótolhatja, hogy az ember alig látja a családját. Nekem három gyerekem van, a legkisebb húsz hónapos. Sokkal jobban meg kellene fizetni ezt a munkát.

— A túlzott fizikai és idegi megterheltség miatt nem fordultak panasszal a szakszervezethez?

— *Nem tudom, hogy lehet-e ezt szakszervezetnek nevezni. Amikor én tizenhat évesen elkezdtem dolgozni, akkor még valóban szakszervezet volt, havonta gyűléseztünk. Most ilyen nincs. Nem is emlékszem rá, mikor volt utoljára.*

— Milyen a kapcsolata a főbizalmival?

— A *Vigh* elvtárssal? Azt hiszem, ő az, ugye? Hát, semmilyen. Még sohasem kérdezte tőlem, hogy nincs-e szükségem segélyre. A feleségem munkahelyén automatikusan jár a beiskolázási segély, itt könyörögni kell érte.

— Ha ennyire rossz a hangulat, miért nem teszik szóvá?

— *Az itteni emberekkel nemigen lehet zöldágra vergődni. Nincs köztünk egy agilisabb, aki összefogna minket. Nem érdekel ez itt senkit. A termelési tanácskozáson is egyedül én próbáltam ezeket elmondani, de egyedül maradtam.*

Már az első pillanatban feltűnt, hogy a pályaudvar peronjának mennyezetén fekete szalagokat hintáztat a szél.

— Csak nem a nemzeti gyásznapról maradtak vissza? — kérdezem gondokba feledkezett állomásfőnökünket.

— Nem, nem, dehogyis — kacag nagyot. — A fecskék miatt van, hogy ne potyogtassanak az utasok nyakába. Ámbátor — folytatja — mi is kitettük a Volántól kölcsönkért fekete lobogót. A vasúté ugyanis olyan kopott volt, hogy szégyelltük volna . . .

Mire az irodához érünk, *Szécsi Dezsőt* már várják. Töpörödött, gyászruhás öregasszony sírva meséli az állomásfőnök úrnak, hogy nyolcvanéves ura örökre elköltözött.

— Ne sírjon, nénikém, megesik ez másokkal is — vigasztalja a főnök, aztán a temetési segélyről állít ki blankettát.

— *Nekem kellett egyedül gondoskodnom a temetésről, hiába van hat gyerekem* — szipog az özvegy.

— Nem kíváncsiak a hölgyek véleményére is? — fordul aztán felénk *Szécsi Dezső,* majd huncutul teszi hozzá:

— Azt tartják, hogy a sárospataki állomáson nőuralom van . . .

A pénztárosok szobájában *Sási Istvánné* és *Pesta Izabella* szíves örömest nyilatkozik nekünk, bár úgy érzik, hogy az ő munkájukban nem igazán akad megörökítésre méltó sztori.

Kár, hogy amit lányai és aszszonyai megvallanak nekünk, az állomásfőnök nem hallja:

— *Olyan ez a mi főnökünk, hogy párja nincsen . . . Jaj, hát nem úgy értem* — villantja rám szemeit *Sásiné —, szigorúan szakmai szempontból!*

Szó esik még arról, hogy a legtöbb bajuk a pedagógusokkal van, akik nagyon okosnak képzelik a pénztár előtt is magukat, közben pedig . . . No meg, hogy amikor Iza van szolgálatban, ugrásszerűen megnő ablaka előtt a fiatalember-forgalom.

— Reméljük, jól érezték magukat Patakon — búcsúzik tőlünk *Tompa Sándor,* s amikor a vonatablakból intünk neki, tárcsáját magasba tartva, mosolyogva biccent felénk.

Kovács Györgyi
Tódor János

Kocsirendezők

A József Attila utca végén, a szovjet katonai temető közelében található egy ősi város pályaudvara. Dunántúlnak szinte egyetlen városa sincs, ami ne érintené Székesfehérvárt. Kisorolt vagonok csattogása, újrasorolása nem zavarja az itt nyugvó királyaink álmát.

A kocsirendezők viszont nem pihennek. Álmaik nem nyugodtak. Figyelmetlenség, vagy fáradtság miatt összeroncsolt jobbjukat aligha fogják balzsamozott ereklyeként őrizni. Fáradt, mélyen barázdált arcuk, álmatlanságtól vöröslő szemük frontkatonákra emlékeztetnek.

Valóban harcosok ők. A vasút katonái. Nem lenne igazságos bárkiről külön beszélni.

Ők a kocsirendezők!

Mikor két ütköző közé hajolnak, hogy össze-, vagy szétkapcsolják a féktömlőket, beakasszák a vonóhorgokat, gondolatban hajoljunk meg mi is ezt a nehéz, életveszélyes munkát végző emberek előtt!

Tarján Imre

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

**Kérjük,
hogy jó együttműködéssel
segítsék vállalatunk
vasúti szállítmányainak gyors
és pontos célba juttatását.**

LIGNIMPEX 40

A LIGNIMPEX VÁLLALAT
GAZDASÁGI VEZETÉSE
ÉS KOLLEKTÍVÁJA

Köszöntjük a vasutasokat!

Azt tartjuk, a vqsút úgy hálózza be a földet, mint az emberi testet az erek, ezzel biztosítva az ország vérkeringését. Létezése, tevékenysége alapvető fontosságú, ezért minden évben egy nap a vasutasok ünnepe.

Ez alkalomból tekintjük át mi is kapcsolatainkat, eredményeinket. Felelősséggel állíthatjuk, hogy a MÁV az Almásfüzitői Timföldgyárnak nem csak üzletfele, de igazi partnere is. Gyárunk területén az éves kocsiforgalom közel 31 ezer vagont tesz ki, s ez mintegy 1,5 millió tonna áru fuvarozását jelenti, melynek lebonyolításában együttműködésünk évek óta zavartalan.

Különleges feladatot, rendhagyó és összetett fuvarozást jelentett ez évben például a Guineából érkezett import bauxit szállítása az elmúlt hetekben, mely szintén zavarmentesen bonyolódott le. A MÁV részéről jól egyeztetett és szervezett kapcsolat alakult ki a csehszlovák vasutakkal is az egész szállítási láncban.

Gördülékenyen bonyolódott le saját vasúti mozdonyaink külföldi felújítása is a MÁV segítségével.

Ezek mellett is állandó a jó kapcsolat köztünk. Például belső iparvágány-hálózatunk karbantartásában, saját tulajdonú, exportszállításokra használt vasúti kocsijaink javításában, belső vasútüzemi személyzetünk oktatásában is segítségünkre vannak.

Az ünnep alkalmából köszöntjük vasutasainkat, kívánjuk, hogy partnerkapcsolataink továbbra is zavartalanok maradjanak a gyors és pontos szállításokban, a belső szállítási feladataink segítésében. Gyárunk kollektívája nevében ezen tevékenységükhöz kívánunk erőt, egészséget, további munkasikereket, a MÁV valamennyi dolgozójának magánéletében pedig sok boldogságot.

HUNGALU ALOXID

**Almásfüzitői Timföldgyár
gazdasági és társadalmi
vezetése**

Orosházi üveggyár

***vezetése és dolgozói
köszöntik
a Magyar Államvasutak
minden dolgozóját***

a vasutasnap alkalmából!

Külön köszöntjük a szegedi vasútigazgatóság dolgozóit. Kívánjuk, hogy az eddig kialakult jó együttműködés a jövőben is segítse közös feladataink eredményes teljesítését, vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

Orosházi üveggyár

A vasutasnap alkalmából tisztelettel köszöntjük a Magyar Államvasutak dolgozóit, a budapesti igazgatóság kollektíváját.

Köszönjük áldozatos munkájukat, amelynek eredményeképpen a korábbi évekhez hasonlóan, nehezebb körülmények között is teljesithettük az elmúlt évi szénszállitási feladatainkat.

Bízunk abban, hogy vállalatainkra az elkövetkezendő időszakban is a hagyományos, jó együttműködés lesz jellemző.

További munkájukhoz, közös céljaink eléréséhez jó egészséget, sok sikert kívánunk.

OROSZLÁNYI SZÉN

JÓ SZERENCSÉT!

**Oroszlányi Szénbányák
vállalatvezetése
és dolgozó kollektívája**

A vasutasnap alkalmából köszöntjük a vasutasokat!

Kérjük, hogy a jövőben is segítsék kombinátunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos továbbítását.

BB BALATON-BOGLÁR

BALATONBOGLÁRI
MEZŐGAZDASÁGI KOMBINÁT

A 39. vasutasnap alkalmából

***Tisztelettel köszöntjük
a vasút minden dolgozóját!***

Elismerésünket fejezzük ki, a nehéz körülmények között, nagy hivatástudattal, fegyelmezetten végzett, felelősségteljes munkájukért. Köszönjük, hogy eredményes munkájukkal jelentősen hozzájárultak a Csepel Művek vállalatainak belföldi és export áruszállítási kötelezettségei megvalósulásához. Kérjük, hogy jó együttműködésükkel, gyors és hatékony intézkedéseikkel továbbra is segítsék elő gazdaságpolitikai céljaink teljesítését.

CSEPEL MŰVEK
Höerőmű
és Szolgáltató
Közös Vállalat

**Csepel Művek
Höerőmű
és Szolgáltató
Közös Vállalat**

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

*Színvonalas technológiánkkal
előállított és közösen kifejlesztett
korszerű termékünkkel,
a nagyvasúti aljakkal
célkitűzéseink megvalósításában
a jövőben is együtt kívánunk működni.*

BVM

**A gyár gazdasági vezetése
és dolgozó kollektívája**

A Tiszai Kőolajipari Vállalat kollektívája, párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezetése köszönti a Magyar Államvasutak valamennyi dolgozóját

a 39. vasutasnap alkalmából.

LENINVÁROS TIFO

**Kívánjuk,
hogy az eddig kialakult
példás együttműködés
továbbra is segítse
közös feladataink
eredményes megoldását.**

**Tiszai Kőolajipari Vállalat
Leninváros**

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

*Kérjük,
hogy jó együttműködéssel
segítsék vállalatunk
vasúti szállítmányainak gyors
és pontos célba juttatását.*

ERDÉRT

**Az Erdért vállalat
gazdasági vezetése
és dolgozó kollektívája**

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

***Kérjük,
hogy jó együttműködéssel
segítsék vállalatunk
vasúti szállítmányainak gyors
és pontos célba juttatását.***

GABONAIPAR BÉKÉSCSABA

**Békés Megyei
Gabonaforgalmi
és Malomipari Vállalat
gazdasági vezetése
és dolgozó kollektívája
Békéscsaba**

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

**Kérjük
hogy jó együttműködéssel
segítsék vállalatunk
vasúti szállítmányainak gyors
és pontos célba juttatását.**

ALBA REGIA

**Az Alba Regia
Állami Építőipari Vállalat
gazdasági vezetése
és dolgozó kollektívája**

A vasutasnap alkalmából *köszöntjük az ország legnagyobb családját!*

**Köszönjük, hogy a figyelmesség
és kölcsönös megértésen
alapuló kapcsolatunk
zökkenőmentes vasúti
kiszállítást eredményezett.**

KAVICS-BÁNYA V.

**Bízunk abban, hogy üzemeink
kocsiellátása,
a forgalom szervezése
az év második felében is
azonos szinten marad
és elősegíti értékesítési munkánkat.
Ehhez kívánunk
valamennyi vasutasnak
sok erőt és jó egészséget.**

A VÁLLALAT KÖZPONTJÁNAK
ÉS ÜZEMEINEK KOLLEKTÍVÁJA

Tanévzáró hangverseny tehetséges fiatalokkal

Akárcsak az elmúlt négy évtized minden esztendejében, az idén is megrendezték a tanévzáró hangversenyt a Rózsa Ferenc utcai Vasutas Zeneiskola dísztermében. Az ismét zsúfolásig megtelt helyiségben két és félórás, helyenként egészen színvonalas műsort mutattak be az iskola növendékei.

Ugyancsak régi hagyomány, hogy *Bányay Lajos* dobtanár ilyenkor év végén megszervezi és betanítja a több mint húsztagú ütőzenekart. Ezúttal ők kezdték a műsort, s három gitáros, valamint egy-egy szintetizátoros és alt saxofonos segítségével négy, igazi „Salsa" stílusban előadott számot játszottak.

Kezdték az Indián nyár című örökzöld dallam ütőhangszeres átiratával, majd a Vibróritmust, azaz a zenekarvezető *Bányay Lajos* szerzeményét mutatták be . (A vibrafonon *Zacher András* szólózott.) Ezt egy dél-amerikai shunga, a Cachita követte — ebben a számban az igen fiatal *Pálmai Viktor* kapott főszerepet —, végezetül pedig a Big Bamboo világhírű dallamával búcsúztak a dobosok.

A Vasutas Zeneiskola igyekezett lépést tartani az új idők stílusirányzataival, s ezt kitűnően bizonyították a Dzsem trió tagjai. Modern, helyenként rockos felfogásban adták elő műsorukat — remélhetőleg hallunk még róluk. Zongoristájukat, *Pintér Zoltánt* mindenesetre máris igazi profinak tartják.

A hazai könnyűzenei életben gyakran elhangzik az a panasz, miszerint hiányoznak a szakmából az igazán tehetséges fiatal énekesek. Nos, ezen a koncerten elhangzott jó néhány olyan dal, amelyek előadóiból még lehet valaki. *Garai Attila, Csillag Éva* és *Horváth Eszter* tanítványai meglepő magabiztossággal, jó készséggel mutattak be örökzöld slágereket. Nem véletlen, hogy *Sallai Gyula* például a hetekben megszerezte az A-kategóriás előadóművészi képesítést az Országos Szórakoztatózenei Központban; sokra viheti még a szakmában, csakúgy mint a szintén kiváló adottságokkal rendelkező *Báder Mária.*

Ami a hangszereseket illeti, közülük évről évre újabb tehetségek bukkannak fel, s nem volt ez másképp az idén sem. Máris hivatásos zenésznek vallhatja magát a gitáros *Iván Kálmán,* aki szintén megkapta az A-kategóriás minősítést, és aki remek technikai képességéről tett tanúbizonyságot az előadáson. Nagy tapsot kapott a koncerten *Botos Ferenc* dobos — *Kiss József* tanítványa —, és a saxofonos *Zsemlye Sándor* is.

Az 1948-ban alapított Vasutas Zeneiskola tehát újra bizonyította: jó adottságú fiatal muzsikusokban nincs hiány idehaza, csupán megfelelő lehetőséget kéll biztosítani számukra a fejlődéshez. Erre a Rózsa Ferenc utcában, mint kiderült, minden eszköz rendelkezésre áll.

A hangversenyt egyébként *Tárnai Kiss László* hangképző tanár kiváló növendékei zárták. Reméljük, hogy viszontlátjuk őket . . .

Papp István

Vasutas kórusok találkozója

A vasutas kórusok országos jubileumi találkozóját rendezték meg Szolnokon június 17-én és 18-án, a járműjavító művelődési központjában. A dalosok kétnapos seregszemlejére kilenc férfi- és vegyeskar érkezett. A közel ötszáz énekes előtt *Koszorus Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára mondott ünnepi beszédében *Kodály Zoltánt* idézte:

— Kelet és Nyugat ütközőpontján álló országoknak, népeknek élete célja csak az lehet, hogy mindkettőhöz hozátartozzék, ellentéteiket kibékítse, egybeolvassza. Ebből a szempontból értéktelen az a magyarság, amely nem európai, és számunkra értéktelen az európaiság, ha nem magyar is egyszersmind.

A szombati megnyitó hangversenyen a házigazdák férfikara után a ceglédi, ceglédberceli, debreceni, dunakeszi, gyékényesi, miskolci, szegedi, tapolcai és záhonyi vasutas énekkarok, valamint — vendégként — az NDK-beli Eberswalde város férfikara lépett fel.

Vasárnap a kórusok a vasútállomás előtti jubileumi emlékműnél együtt adták elő *Bárdos—Varga:* Láng és fény, valamint *Kodály—Berzsenyi:* A magyarokhoz című kórusművét.

Százéves énekkar

A szegedi vasutas *Petőfi Sándor* Művelődési Ház emeleti terme kiállítási teremnek is beillene. A falon fényképtablók: az első 1900-ban, az utolsó 1979-ben készült. Két szekrényben serlegek, emléktárgyak sokasága, egy harmadikban féltve őrzött két zászló: a régi megsárgultat 1898-ban avatták, mellette az új is már harmincéves. A szobában körben mindenütt albumok, fényképek, oklevelek, kivágott újságcikkek, valamennyi kedves emlék a százéves zenekar történetéhez.

A szeged-rókusi főműhely dolgozói 1889-ben hozták létre az énekkart, Dal- és Olvasókör névvel. A vasutasok tartották fönn filléreikből, s természetesen a pártoló, meg a tiszteletbeli tagok. 1904-ből származó alapszabályzatukban már mint Hazánk Vasutas Dal- s Olvasókör megnevezéssel szerepelnek

Az első években házi jellegű rendezvényeket tartottak, majd fokozatosan bekapcsolódtak az országos dalos életbe. Szinte évente vettek részt zászlóavató ünnepségeken, találkozókon. A második világháború idején rövid ideig szünetelt működésük.

1948-tól a Vasutasok Szakszervezete támogatásával működnek. Ebben az időben alakult át vegyes karrá az addigi férfikar. 60-as évek végétől külföldi szerepléseken is öregbítették a kórus jó hírnevét. Felléptek Jugoszláviában, az NSZK-ban, Hollandiában. Kétszer kapták meg a Fesztivál-kórus minősítést, s elnyerték a Szocialista kultúráért kitüntetést is. Neves karnagyok dirigálásával érték el sikereiket. Közülük említést érdemel *Magyar Rezső, Kertész Lajos, Waldmann József, Illés Mihály* és *Erdős János* karnagyok munkája.

*

Százéves fennállásuk alkalmából június 10-én Szegeden, a Tisza Szálló hangversenytermében jubileumi ünnepséget rendeztek. Ezen *Benkőné, Ürmös Ilona,* a művelődési ház igazgatója köszöntötte a jubileumi ünnepség résztvevőit, a megjelent vendégeket, köztük *Koszorus Ferencet* a vasutas-szakszervezet főtitkárát, a jubileum védnökét, valamint a két védnököt, *Lovász Lázár* igazgatót és *Papp Györgynét,* a megyei városi tanács művelődési osztályának főelőadóját.

Petrovai Lászlóné, a vasutasszakszervezet osztályvezető-helyettese méltatta az énekkar tevékenységét, munkásságát, majd *Papp Györgyné,* a városi tanács nevében köszöntötte Szeged második legrégibb kórusát. A város nevében emléklapot és Szeged Emlékérmet adott át.

A jelenlevő kórusok képviselői az énekkar zászlajára szalagot kötöttek, majd kitüntetéseket adtak át. A kórus a KÓTA emlékplakettjét is átvehette.

(Gellért)

A
Füszért
köszönti a vasutasokat
a vasutasnap alkalmából!
Jó együttműködésükkel
segítsék továbbra is
szállítmányaink gyors
és pontos célba jutását!
BAKONY

MOZIKALAUZ

A júliusi moziprogram túlnyomó része krimi és vígjáték.

*

Másnap reggel című amerikai film a rangos alkotások iránt érdeklődőket vonzza majd. A főszerepet *Jane Fonda* alakítja. A fordulatos bűnügyi történet rendezője *Sidney Lumet,* aki fölényes biztonsággal pergeti a feszült légkörű cselekményt. Ahogy mondani szokás: már az indítás is jó. A hölgy, (akit *Jane Fonda* játszik) idegen ágyban ébred föl. Ez önmagában véve még nem lenne baj, de a férfi, aki mellette fekszik: nem mozdul. Kiderül, hogy meghalt! A gyanú természetesen ráterelődik!

Mit tesz? Mit tehet? Hogyan bizonyíthatja be ártatlanságát? Erről szól a Másnap reggel!

*

Ugyancsak egy nagy ötletre épül a hasonlóképpen amerikai sci-fi, a *Vérbeli hajsza Joe Dante* rendező munkája. Az elképesztő história hősét *Tuck Pendleton* hadnagyot egy tengeralattjáróval együtt miniatürizálják (kísérleti célokból) és imigyen lekicsinyítve egy házinyúl testébe fecskendezik be. De közbelép egy kémbanda, s műhiba történik.

Kisléptékű tisztünk a jámbor háziállat helyett máshová kerül. S a vetélkedés megindul. A kormány és az ellenség egyaránt szeretné megszerezni a kis tengeralattjárót és a még kisebb hadnagyot. *A képtelenség* — hála a trükkoperatőr tehetségének — *képpé válik, s bravúros felvételek nézői lehetünk.* (Igaz *Richard Fleischer* rendező ezt az ötletet már korábban elsütötte még 1966-ban a *Fantasztikus utazásban,* de hát azóta felnőtt egy nemzedék, amelyik már nem emlékszik ifjabb *Kósa Emil* szemkápráztató képeire. Aki pedig igen: az felfoghatja a mostanit az alapmű paródiájának. S ez is valami.

*

A zenés filmek kedvelőinek az amerikai *Dirty Dancingot* ajánlhatjuk. *Emile Ardolinó* rendező közvetlen hangú története 1963-ban játszódik egy amerikai nyaralóterületen. Arról a korosztályról szól, amelyiknek mindene a zene, a tánc. *Baby* a 17 éves központi figura is közéjük tartozik. Megismerkedik egy tánctanárral és a forgatókönyv, illetve a film nyomon követi táncszenvedélyét, sorsának alakulását, önmagára ébredését.

*

Túszdráma a csehszlovák *Víkend egy millióért. Dusan Trancik* rendező munkájának egy rablógyilkos túszejtésének, majd ártalmatlanná tételének, izgalmai mellett külön érdekessége, hogy két magyar színészt is főszerepre hívott. *Bán János,* (aki ismert csehszlovák színész már') és *Kertész Pétert!*

*

Olasz szinkronizált tragikomédia a *Minden a paradicsom bűne. Francesco Nuti* rendező öt esztendőre ítélt szabadult fegyencet választott főhősül, aki azóta örökbe fogadott gyermekét megy felkeresni. A főszerepeket a sztárokra bízta. Mégpedig a szép *Ornella Mutira,* akit nálunk is szeretnek és *Francesco Nutira.*

*

Társadalmi töltetű téma egy akad: a francia *Negyedik hatalom.* Rendezője *Serge Leroy.* A hatalom és a sajtó viszonyát, függetlenségét, függését taglalja. Az ellenfelek ezúttal a Belügyminisztérium nagy hatalmú urai. A harcot ketten vívják, s ahogy ilyenkor szokás: az egyik megalkuszik, a másik fejjel megy, ha nem is a falnak, de a Belügyminisztériumnak. A főszerepekben a fanyar: *Philippe Noiret, Henri Garcin* és az új hullám hajdani csillaga, *Jean Claude Brialy.*

Ábel Péter

ÚJ KÖNYV

Széchy Mária, a fekete rózsa

Azoknak ajánlom legújabb könyvemet, akik szeretik a történelmet, szívesen olvasnak a magyar múltról, kíváncsiak a régen élt elődök életére. Sokféle hőst választottam már magamnak történelmünk nagyjai közül: írtam *Mikes Kelemenről, Rákócziról, Thököly Imréről, Bethlen Gáborról, Buda* 1686-os ostromáról, de írtam *Klapkáról, Szemere Bertalanról, Türr Istvánról,* vagyis csupa férfi hősökről. Hiszen a történelem a legtöbbször a férfiak dolga volt.

Miért írtam *Széchy Máriáról?* Hogyan jutottam el hozzá? A válasz nagyon egyszerű: még diák voltan Szegeden, amikor felgyújtotta képzeletemet *Vicsay Lajos* tanár úr, aki magyart és történelmet oktatott. Akkor még tanultunk *Gyöngyösi Istvánról, a költőről, aki megírta híres elbeszélő költeményét: A Márssal társalkodó murányi Vénuszt. Mindig szerettem volna eljutni Murány* várába, látni a helyszínt, ahol ez a híres-nevezetes asszony véghez vitte cselét, átadta Murány várát (szívét) *Wesselényi Ferenc* füleki főkapitánynak. Miközben olvastam a gyönyörű elbeszélő költeményt, láttam a szépasszonyt, a szerelmes nőt, aki a vár bevétele után már *Wesselényi* felesége lett a várkápolna hűvösében.

Hát hogyne gyulladt volna fel a képzeletem, amikor 1987 őszén Murány romos platóján álltam. Ott, abban a pillanatban tudtam, hogy fel kell támasztanom a múltat. Meg kell írnom ennek az asszonynak, ennek a rendkívüli nőnek az életét, sorsát, szerelmeit, szeretőit, fájdalmait, kínjait, örömeit és boldogtalanságát.

Azután megkerestem száműzetése színhelyét, Kőszeget, megszámoltam az első emeleti lakásba vezető lépcsőfokokat, kiszámoltam öreges léptekkel, hogy hány lépésnyi az út a háztól a templomig.

És megírtam regényemet. *Nekem a 17. század a legkedvesebb a magyar múltból.*

A regényt nem mesélem el, de azt igen, hogy korának legizgalmasabb, legmodernebb aszszonya *Széchy Mária.* Három férj: Bethlen Istók, kit Erdély trónjára szántak, rosályi *Kun István,* kivel el sem hálta nászéjszakáját, s Wesselényi Ferenc, kinek az oldalán az ország első asszonya lett, mint nádorné, igen, a három férj mellett volt jónéhány szeretője, kiket büszkén és boldogan vállalt, köztük *Zólyomi Dávid* (Kit I. Rákóczi Ferenc börtönbe záratott, s 15 évig, haláláig e börtön lakója volt, vagyis abban a korban is voltak mai szóval: koncepciós perek, ítélet nélkül), és az utolsó *Gyöngyösi István,* a költő, aki 15 évvel volt fiatalabb *Széchy Máriánál.*

Végül is ő örökítette ránk alakját elbeszélő költeményében, hitelesen, s ehhez a ma regényírója alig tett valamit. Csak kibontottam a kort, bemutattam embereit, megmutattam a politika sötét erőit, láttattam a szerelemet, amely vad volt, szenvedélyes, mindent elsöprő. Egy csodálatos, tetterős, rendkívüli asszony alakját írtam meg regényemben.

Jó szívvel kívánom olvasóim figyelmébe.

Takács Tibor

Szamosi bácsi

A szovátai kempingben bajuszos, szikár kis öregember intett megálljt a sátorhely mellé beállni készülő Ladának. Először nem értettük mit is akarhat, kezünket széttárva mutattuk, hogy nincs semmink, azt gondolván, hogy a bácsi is azok közül való, aki honfitársai zöméhez hasonlatosan vásárolni akar. Az öregúr azonban nem rohant le bennünket *„Mindent veszek!"* felkiáltással, csupán a kocsi előtt hajlongott serényen, majd amikor észrevette néma értetlenségünket, mosolyogva mutatott fel egy marékra való rozsdás szöget. Mire kikászálódtunk az autóból a szíves kis emberkének már társa is akadt egy fekete hajú fiatalember személyében.

— *Szamosi* vagyok, Udvarhelyről, ő meg — mutatott a harminc év körüli férfira — a mi román postásunk. — Itt a kempingben futottunk össze — mutatkozott be az első pillanatra szeretetre méltó öregember, miközben mi hálálkodva ráztuk a kezüket, hogy megmentettek minket a defekt sunyi ördögétől.

A hetvenhét éves (akár a népmesék jóságos, csodatévő öregapója) *Szamosi bácsi, és néhány évvel fiatalabb felesége, ahogy elmondták nekünk, immár évtizedek óta hódolnak, a sátorozás szenvedélyének, s ha tehetik, hát Szovátafürdőt sohasem hagyják ki.*

— A sátor saját gyártmány, egyidős szinte velünk — mondta az öreg, a két világháború közti honvédségi alkotmány felé bökve.

A renoválatlan külsővel ellentétben odabent pazar volt a kényelem, tábori méretekhez képest hatalmasnak tetsző családi ágy, tollas párnákkal, paplanokkal, terítővel letakarva, ahogyan az nyilván Udvarhelyen is lehet.

Szamosi bácsi egész életét Erdélyben töltötte, sofőrként dolgozott, majd ment nyugdíjba, immáron több, mint másfél évtizede.

— *A nyolcszáz lej nyugdíj, amit kapok, máma pontosan nyolc kiló húsra lenne elég, feltéve, hogy lehetne húst kapni* . . . — huncutkodott bajusza alatt az öreg székely.

Szamosi néni, aki már jobb érában vált a nyugdíjra jogosulttá, havonta ezerhatszázat kap, úgyhogy kettőjük jövedelme nagyjából az egy főre eső átlagbér fele. Ahogy az áldatlan benzinkérdés került szóba, a kilométeres várakozó kocsioszlopok, *Szamosi* bácsi szájszegletében újra csak megjelent a góbés somoly.

— Engem ugyan nem zavar a mostanság harmichárom literre felemelt havi fejadag. Otthon a pincében áll két színűltig teli hordóm . . . — ám mielőtt még befejezte volna mondókáját, hirtelen más témára váltott.

Elsőre nem kapcsolunk, nem estett le a tantusz, gyanakodtunk csak, nem a hétágra tűző nap zavarta össze az öregfiú tekervényeit. Arra még csak gondolni sem mertünk, hogy a kvaterkázásba bekapcsolódó „hazai" postás okozta a gyors aszszociációváltást.

Csak később jöttünk erre rá, amikor is *Szamosi* bácsi éppen egyik kedvenc teóriáját ecsetelte sátrunk előtt. Tudniillik, hogy szerinte *az áruhiány legfőbb oka a Bukarestet a tengerrel összekötni hivatott csatorna építésében keresendő.* A fiatal és nagyon szimpatikus postás megjelenése azonban rögvest elvágta a fonalat. Hetvenhét éves kempingtársunk azon nyomban a Medve-tó sós vízének rendkívüli gyógyhatásaira váltott.

— *Rendes gyerek amúgy ez a postás, de hát tudják, hogy van ez, sose lehet tudni* . . .

Hogy mit nem lehet sose tudni, azt már képzeletünkre bízta, s visszaült sátra elé gombát pucolni.

Erdélyi utunk során gyakran kerültek szóba Szamosi bácsi talányai. Talán túlságosan is gyakran. Az öregúr „árkolta" csatornában csorogtunk a bizonyosság felé. Már amennyire bármiről is bizonyosságot lehet szerezni tíz rövid nap alatt. Csupán utunk végén, az aradi tizenhármak emlékoszlopánál ingott meg bennünk kissé ez az egyetlen csatornába „vetett" bizalom.

A kemping és egy focipálya közé méltatlanul beszorított emlékhely (ahogy ez az Utazások Erdélyben című útikönyvben írva vagyon) libalegelő és szeméttelep békés szimbiózisa. *Tragikomikus itt a múltidézés.* Az emlékoszlophoz vezető lépcsők csorbán, letöredezve, libáktól megjelölve visznek közel történelmünk máig legdicsőbb vértanúihoz.

Akkor és ott felháborodtunk, ma már „csupán" szégyenkezünk. Végtére is: a turista mit tehet?

Tódor János

A műrepülés királynője

Az utóbbi évek jelentősebb hazai légi bemutatóin szinte állandó műsorszámmá váltak *Daka Olga* látványos motoros műrepülései. S akik kívülálló nézőkként csodálják az MHSZ MÁV REK sportolónőjének kifogástalanul végrehajtott bukfenceit, dobott orsóit, legyezőfordulóit, álmukban sem gondolják, hogy közel egy évtizede gyakorlatilag ő az egyetlen hazai motoros műrepülő pilótanő. *Egy személyben jelenti a magyar „női válogatottat", s miközben róla, sportolói pályafutásáról beszélgettünk, e furcsa helyzet kérdőjeleire is választ kaptam.*

— Egyik nyáron kirándultam a farkashegyi repülőtérre a barátommal, aki valamikor ott repült — idézte fel emlékeit közvetlenül az idei budaörsi repülőnap után —, s én első látásra beleszerettem a repülésbe. Úgy éreztem: ez az amit kerestem, ez hiányzott addig az életemből! Még azon az őszön beiratkoztam a tanfolyamra, 1973-ban megkezdtem a gyakorlati repülőkiképzést, s néhány hónap alatt eljutottam a C-vizsgáig.

A „jó kezű" lányt a repülőszerencse is segítette. Ugyanis a következő évben — hetedmagával — beválogatták a női motoros műrepülő keretbe. Lehetőséget kapott képességei magasabb szintű bizonyítására, fejlesztésére. *Egy évvel később megszerezte az ezüstkoszorús vitorlázórepülő jelvényt, de ezzel búcsút is mondott a „vitorlázásnak".* Attól kezdve csupán a műrepülésre koncentrált. S erre ugyancsak szükség is volt. Ugyanis társnői közül egyik sem bírta kitartással a huzamos idegi és fizikai megterhelést jelentő elméleti és gyakorlati kiképzést.

1979-től lényegében egyedül folytatta a felkészülést, majd a versenyzést. Igaz, a repülőlányok közül mindig lettek volna újabb jelentkezők, de a vezetésnek valószínűleg kedvét szegte a „kísérleti" tanfolyam rendkívül rossz hatásfoka, a sok „kidobott" pénz. Arról nem is beszélve, hogy Magyarországon fokozatosan elfogytak a műrepülő-kiképzésre alkalmas repülőgépek . . .

Egy ideig úgy tűnt, *Nemesné Domonkos Anna* — férje szintén „MÁV-os" — személyében kéttagúra duplázódik a magyar női „csapat", ám néhány év után belőle hivatásos repülőoktató lett. Hazánkban jelenleg ő az egyetlen AN 2-es repülőgéptípust is vezető pilótanő.

A nemzetközi élvonal pilótanői vele hasonló korúak, tehát azoknak is időre volt szükségük a „beéréshez". Daka Olga legszebb sikerei közt említi a tavalyi (Vilniuszban rendezett) szocialista országok műrepülő versenyét, ahol a sok kiváló szovjet pilótanő között harmadik helyen végzett az ismeretlen kötelező versenyszámban.

Két évvel ezelőtt a Nyírség Kupán — a legjobb magyar férfiak mezőnyében — szintén a dobogó harmadik fokára állhatott, összetettben pedig negyedik lett. A három évvel ezelőtti motoros műrepülő nemzeti bajnokságon ugyancsak bronzérmet nyert az összetettben.

Ez év januárjától teljesült régi vágya: az MHSZ repülőfőnökségen megkapta a rég áhított előadói beosztást, s végre találkozott a szenvedélye és a munkaköre. Azt csinálhatja, amihez legnagyobb kedvet érez.

Büki Péter

Már hetek óta tombol a kánikula. Aki teheti vízközelbe igyekszik, felüdülésre, kikapcsolódásra. A balatoni vasutasüdülőkben is a partközelben kellemes a pihenés.

(Demeter Kálmán felvételei)

Elhibázott döntés volt

Senki sem tudja, mit hoz a holnap

Debrecen sportélete a szerény sikerek mellett az elmúlt években inkább a torzsalkodásoktól, a bunda- és más botrányos ügyektől, a vezetők állandó összetűzéseitől volt hangos. Idén tavasszal aztán úgy tűnt, sikerült megtalálni a konfliktusok gyökerét. Az illetékesek nagy nehezen rájöttek arra, amit szerte az országban egyébként mindenki tudott, vagyis hogy elhibázott sportpolitikai döntés volt annak idején összevonni a város két egyesületét.

A vasutasklub (DVSC) és a másik debreceni nagyegyesület (DMSC) fúziójának évében, 1979-ben persze még csak sejteni lehetett, hogy *az újonnan alakított DMVSC-ben a vezetők egyszerűen képtelenek lesznek az együttműködésre, s erejüket ezentúl a hagyatékon való marakodás köti majd le.* Pedig a közös út nem volt eleve halálra ítélt vállalkozás, hiszen a „loki" adta a város legkiválóbb versenyzőit, míg a DMSC rendelkezett a jobban felszerelt létesítményekkel.

Nos, a helyzet az örökké egymással — vagy inkább egymás ellen — rivalizáló klikkek jóvoltából tarthatatlanná vált, s ahogy mondani szokták, a balul sikerült házasságot „közös megegyezéssel" felbontották, a sportágakat újra felosztották a két egyesület között, így tehát mindenki mehet a maga útján.

Mivel a focisták mindig a vasutasokhoz tartoztak, természetesen a DVSC kapta vissza az ősztől ismét NB I-es labdarúgócsapatot. A debreceni gárda első pillantásra nem akármilyen teljesítményt nyújtott az elmúlt évadban: szinte gond nélkül jutottak fel az élvonalba az NB II keleti csoportjából, s nem kevesebb, mint nyolc pontot vertek rá a második helyezett szegediekre. Az előbb említett torzsalkodások azonban nem múltak el nyomtalanul, legalábbis ez derült ki abból a beszélgetésből, amelyet *Temesvári Miklóssal,* a csapat szakosztály-igazgatójával folytattam.

Sajnos, a kettéválás ellenére sem javult lényegesen a helyzetünk mondta a korábban az Újpesti Dózsánál és a Tatabányai Bányásznál is számottevő sikereket elért szakember. *Az igazság az, hogy Debrecenben senki sem tudja, mit hoz a holnap.* Bevallom, ez a tengődés kezd elviselhetetlenné válni. Nem szeretek egyik napról a másikra élni, márpedig az utóbbi egy évben, amióta ide szerződtem, ezt tettem.

— Mi jelenti a legfőbb gondot manapság?

— Nos, amint azt mindenki tudja, fejutottunk az NB I-be. Ennek a maga módján mindenki örül, bár karnevált nem rendeztünk. Azt viszont, hogy milyen elképesztően gyenge mezőnyben lettünk elsők, és hogy valójában mennyit ér ez a dicsőség, már senki sem veszi számításba rajtam kívül. *A vezetőknek eszükbe sem jut a jövőre és az erősítésre gondolni,* így pedig nagyon nehéz előre lépni. Úgy tűnik, egyedül az én gondomnak tartják, hogy ősztől egy osztállyal feljebb kellene helytállnunk.

— Sokaktól hallottam labdarúgókörökben azt a véleményt, miszerint idehaza olyan gyenge a játékosállomány, hogy őrültség milliókat kidobni a vásárlásokra . . .

— Ez így nem egészen igaz. Nekünk például ugyancsak szükségünk lenne egy jó csatárra. Ha tegyük fel meg tudnánk szerezni egy olyan képességű játékost, mint amilyen a tatabányai *Kiprich József,* máris biztosak lehetnénk a jövő évi bentmaradásban.

— Tavaly egy meglehetősen jól szereplő Tatabányát hagyott ott azért a Debrecenért, ahonnan elődei valósággal menekültek. Nem bánta meg a választását?

— *Nem tagadom: másra számítottam a szerződés aláírásakor. Valóban nagyon nehéz itt dolgozni . . .*

— Marad?

— A folytatásról egyelőre nem tudok bővebb felvilágosítást adni, előbb le kell ülni a vezetőséggel és megtárgyalni a jövővel kapcsolatos kérdéseket. Most még csak annyit mondhatok, hogy én sohasem árultam magamat, és ezután sem fogok elvtelenül alkudozni. Az eddigi eredményeimmel nincs mitől tartanom, s nem vagyok rászorulva senkire. *A debrecenieknek saját érdekükben is meg kellene teremteni a nyugodt munka lehetőségét a labadarúgócsapatnál.*

Sajnos, nem *Temesvári Miklós* az első és nem is ő az egyetlen, aki hasonló hangnemben nyilatkozott a civis városban uralkodó állapotokról. Közvetlen elődei közül *Puskás Lajos* — ő a mai napig sem tudott kimászni abból a bundaügyből, amelybe saját hibájából is, de belekeveredett Debrecenben — és *Kiss László* szinte szóról szóra ugyanezt vallották a DMVSC-ben tapasztaltakról. Így nem is csoda, ha az egyébként népszerű „Loki" feljutásának a szurkolók sem örültek igazán felhőtlenül. Úgy látszik, nincs miért tapsolni Debrecenben.

Papp István

Fekete tó forrása csörgedez

Vízszintes: 1. Szudáni tartomány. 7. Belga város. 14. Alaszkához tartozó szigetcsoport. 16. Egyiptomi alkirály címe volt. 17. Nem töményet. 18. Tibeti állat 20. Hajthatatlan. 21. Védem. 22 Francia város a Maas mellett. 24. Becézett női név. 25. Elméjében van. 26. Kemény, égetett tégla. 28. Rokonok. 29. Német személyes névmás. 30. Csipkeszörp. 31. Fél orra. 33. Kimondott betű. 34. Vissza: magas épület része. 35. Nem árad. 37. Autótároló. 38. V.-VI. századi bolgár-török nép. 40. Keverve tud-e? 41. Szentképek. 43. Az argon vegyjele. 45. Hideg magánhangzói. 46. Tatár kán volt. (a 2. és 3. kockában a keresett költő nevének kezdőbetűi.) 47. Személyes névmás. 48. Bátor. 50. Egy volt neves zenekar és egy lakat. 52. Apaállat. 53. Város Heves megyében. 55. Égtáj. 56. A Kis-Szunda szigetek egyike. 57. Ilyen az epeda betét. 59. Komárom megyei helység. 60. Dél-afrikai tartomány. 61. Lándzsás lovaskatona. 63. Finom olasz gesztenye. 64. Idegen női név. 65. Kicsit többet ivott.

Függőleges: 1. Afrikai állam. 2. Férfinév. 3. Az Erdélyi Havasok egyik csúcsa. 4. A Marianák főszigete (USA). 5. Mutatószó. 6. Római 51. 8. Okozat eredője. 9. Lengyel tábornok a szabadságharcban. 10. Odera németül. 11. Szovjet államférfi volt. 12. Vízbe mártja az . . . 13. Permetezőszer. 15. Francia asszony. 18. Angol író, színész (1859-1927) Klapka György keresztfia. 19. A Volga mellékfolyója. 22. Hada, katonasága. 23. A nikkel vegyjele. 26. Tűzhányó Hawai szigetén. 27. Somogy megyei község. 30. Neves olasz zeneszerző. 32. Vissza: a királyi hatalom egyik jelképe. 34. A hajó része. 35. A dalok. 36. . . . ál, megillet. 38. Következmény. 39. Afrikai állam. 41. Valóban, csakugyan. 42. Hasonló , latinul. 44. Latin szabály. 46. Gyümölcs, németül. 47. Olasz város. 49. Románia része. 51. Kimondott betű. 52. Féltucatot. 54. Síkság. 56. Színésznőnk családi neve. 58. . . . fur, kén. 60. Égitest is. 62. Téli sport. 63. E napon.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. A keresztrejtvény címe a költemény egy sora.

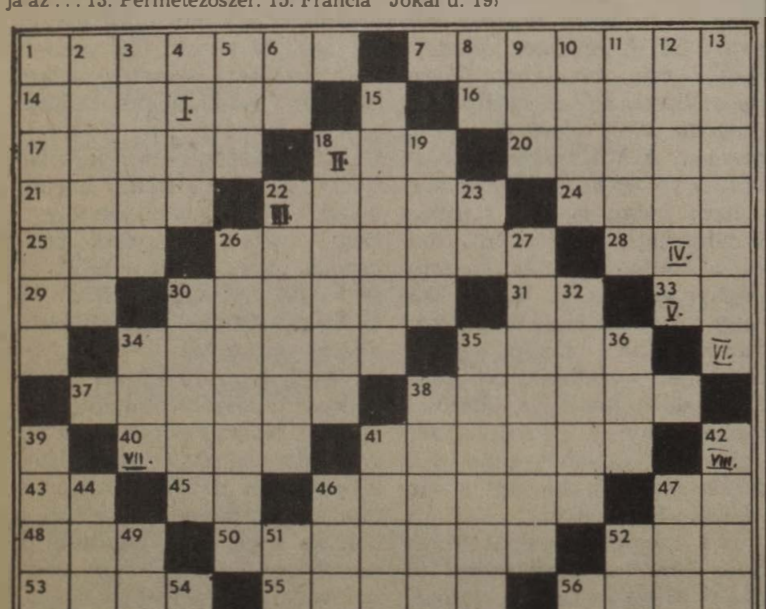
Beküldési határidő: 1989. július 27.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Babits Mihály.

(A vers címe: Messze . . . messze.)

Egy-egy könyvet nyert:

Ifj Vastag Antalné, 6729 Szeged, Udvardi J. u. 22.; Csajka Gizella, 5000 Szolnok, Balogh B. u. 2.; Hegedűs Sándorné, 6800 Hódmezővásárhely. Munkácsy M. u. 5.; Benga György, 4634 Aranyosapáti, Kossuth u. 16.; Unger István, 2310 Szigetszentmiklós. Jókai u. 19.



HÍREK

— **Korszerűsítés.** A győri pályaudvaron közel 100 milliós értékű vasúti fejlesztés fejeződött be a közelmúltban. A rekonstrukció során átépítettek négy fővágányt. A vágányhálózat megújítása fontos része a Budapest—Hegyeshalom fővonal évek óta tartó korszerűsítésének.

— **Szünidő '89.** A Törekvés Művelődési Központ július 31. és augusztus 11. között hétköznapokon, a délelőtti órákban gazdag programmal várja a gyerekeket. A Szünidő '89 elnevezésű rendezvénysorozat keretében a vakációzó diákok videózhatnak, megismerhetik a magyar néptánc néhány jellegzetes stílusát, készíthetnek nádsípot stb. A programokon való részvétel ingyenes.

— **Lövészverseny.** A 39. vasutasnap tiszteletére a hatvani csomópont MHSZ Hámán Kató klubja az idén is lövészversenyt rendezett a klub tagjai, illetve a patronált iskolák tanulói részére. A sikeresen szereplő iskolások könyvjutalmat kaptak.

— **Kiállítás.** Csók Istvánnak, századunk egyik jeles festőjének reprodukcióiból nyílt kiállítás a záhonyi üzemigazgatóság oktatási központjában. Az üzemi művelődési bizottság által rendezett tárlaton az 1890 és 1937 között keletkezett művek egy része tekinthető meg.

— **Életmentő vasutas.** Tavaly júliusban a miskolci Csorba-tó egyik horgászhelyének közelében egy kislány a vízbe esett. *Kákóczi József,* főenergetikus, a miskolci járműjavító vasutasa nem tétovázott, a vízbe vetette magát, és többszöri lemerüléssel felhozta a már eszméletlen gyermeket, majd kocsijával a felsőzsolcai körzeti orvoshoz vitte az ájult kislányt. Dr. Ladányi József, a megyei tanács elnöke június 8-án Életmentő emlékérmet adományozott az önfeláldozó vasutasnak.

Halálozás

A családtagok, munkatársak és ismerősök mély részvéttel kísérték utolsó útjára június 20-án a Magyeri úti temetőben **dr. Keresztes István** nyugalmazott osztályvezető-helyettest.

Dr. Keresztes István pályafutását pályamunkásként kezdte, dolgozott a budapesti igazgatóságon, az egykori KPM Vasúti főosztályán, a MÁV Központi Egészségügyi Hivatalánál. 1956 áprilisától nyugdíjaztatásáig a Vasutasok Szakszervezete munkatársa volt, előbb mint revizor, 1980-tól osztályvezető-helyettes. Munkáját számtalan kitüntetéssel ismerték el. A halál 64 éves korában ragadta el.

Lakáscsere

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos (gázfűtéses) MÁV-bérlakásomat egy 2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra. (Rákospalota vagy Újpest) Érdeklődni lehet: Darlaczi János Bp. Lenin útja 11. II. lépcsőház 7. sz.

Elcserélném százhalombattai távfűtéses II. emeleti 64 négyzetméteres 2 szoba összkomfortos tanácsi bérlakásomat, kettő és fél szobás, vagy 2 szoba étkezős összkomfortos MÁV, vagy tanácsi lakásra II. emeletig (kis kertes is lehet), Érdligetre, vagy Budapestre. Érdeklődni lehet: Sárközi János 2440 Százhalombatta, Tóth J. u. 8. II/9. levélben, vagy az 52-21 üzemi telefonszámon.

Eladó Kőbánya Újhegyen 3 szobás 68 négyzetméteres szövetkezeti lakás 27 ezer Ft/négyzetméterenként. Érdeklődni lehet: 16 óra után a 780-697 városi telefonszámon.

Elcserélném XVII. Borsó u. 38. szám alatti egy plusz két fél szobás öröklakásomat, egy plusz fél szobás tanácsi lakásra ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Miskolcziné 217-275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném Gyáli úton lévő, 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném váci, 2 szoba összkomfortos, telefonos, nagyméretű tanácsi lakásomat budapesti, vagy közvetlen Pest környékire. (Bármilyen megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: Berki Adrienn, Vác, Vám u. 14. X/4. Telefonon az esti órákban a 27/12-110 számon.

Elcserélném Budapest VII. kerületi, Akácfa utcai 70 négyzetméteres 2,5 szobás tanácsi, telefonos összkomfortos lakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 226-166 városi telefonszámon este, vagy a 45-19 üzemi számon.

Elcserélném komáromi 50 négyzetméteres komfortos lakásomat budapesti lakásra MÁV-dolgozóval, megegyezés szerint. Érdeklődni lehet: a 354-656 városi, vagy a 01/32-64 üzemi telefonszámon.

Elcserélném újpesti, 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 895-102 telefonszámon, hétköznap 16-20 óráig.

Elcserélném Gyáli úti MÁV-tulajdonú kettő és fél szobás, gázfűtéses, telefonos lakásomat vasutassal, 1 szobás (esetleg garzon) hasonló komfortú tanácsi lakásra. Telefon: 273-963 Más megoldás is érdekel.

Eladó Budapesten a XXII. kerületben másfél szobás kertes családi ház. Érdeklődni lehet a 780-967 városi telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egyszobás) mindkettő első emeleti, kertes egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni: a 44-09 üzemi, vagy a 124-625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném balatoni kertes, 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet telefonon: 499-702-es számon egész nap.

Elcserélnénk ráfizetéssel váci 2 szoba komfortos tanácsi, gázkonvektor fűtésű, 50 négyzetméteres I. emeleti lakásunkat, kisméretű kertes lakóingatlanra Verőcemarostól Budapestig bárhol. Érdeklődni lehet: Völgyi, 224-229 városi, vagy 37-38-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti 2 szobás komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználat) budapesti garzon, vagy másfél szobás tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: 635-180 városi telefonszámon.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat hasonló, vagy másfél szobás komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emeleti, nem panel.) Érdeklődni lehet: minden nap Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D I/e.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: a 200-079 városi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215 —96 430
89—1344. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. AUGUSZTUS 3.

Az elnökség napirendjén

A tudományos kutatás megbecsülése

Szakszervezetünk elnöksége és MÁV-bizottsága július 18-án ülést tartott. A napirenden szerepelt a MÁV 1988/89. évi egyen-, forma- és munkaruha-ellátása, a vasúti ruházati szabályzat módosítása, továbbá a munkavédelem társadalmi ellenőrzésének szerepe. A testület tájékoztatót hallgatott meg a vasúti tudományos kutatás helyzetéről, a tudományos munka megbecsüléséről.

Az elnökség az első napirendet a kiegészítésekkel elfogadta. Erről lapunk egy későbbi számában tájékoztatjuk olvasóinkat.

A vasúti tudományos kutatás napirendre tűzését indokolta többek között, hogy a kutatást sok évig mellékes témaként kezelték, e tevékenységet kevésbé becsülték. Ezt bizonyítják az utóbbi évek gyakori vezetőváltásai is a Vasúti Tudományos Kutató Intézet élén. Korábban az is előfordult, hogy az intézetben hozzá nem értő, laikus emberek kaptak kutatói státust. Rosszak a munkakörülmények is. A márciusban életveszélyesnek minősített könyvtárban például még mindig dolgoznak.

A munkahelyek egymástól távol vannak, a kutatás feltételei elavultak, amelyek gátolják az eredményes munkát. Műszerek, berendezések beszerzésére egyre kevesebb pénz jut, sőt tavaly és az idén ilyen célra egyetlen fillér sincs. Az elavult eszközállomány gátjává vált a nemzetközi kapcsolatoknak, a közös témák minőségi szintű teljesítésének, a versenyképességnek.

Az intézet anyagi érdekeltsége sem kielégítő, mert a MÁV elszámolási rendszerén belül nem sikerült megfelelő bázist találni. Hiányzik az eredményesebb munkára való ösztönzés. Erkölcsi megbecsülést jelentene, ha a vasúti vezetés jobban támaszkodna a kutatók véleményére, tapasztalataira, ha bevonnák őket a döntés-előkészítés folyamatába. *A kutatónak ma sincs lehetősége vitában megvédeni munkáját, annak értékelése a megbízónál ügyiratban történik, többnyire szubjektív elbírálás alapján.*

Az ösztönzés egyik formája lehetne alkotói díj alapítása is. Nélkülözhetetlen egy stabil, a VTKI eredményeitől függő ösztönzési rendszer kidolgozása, amely szakmai továbbképzésre is inspirál. A kutatással, fejlesztéssel foglalkozók rétegképviseletére és érdekvédelmére az eddiginél hatékonyabb formát kell találni.

Szakszervezetünk elnöksége a személyijövedelemadó-rendszer módosítására vonatkozó előzetes kormányzati elképzelések ismeretében állásfoglalást fogalmazott meg, amelynek szövegét itt közöljük.

K. S.

Állásfoglalás

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége — a személyi jövedelemadó-rendszer módosítására vonatkozó előzetes kormányzati elképzelések ismeretében — szükségesnek tartja, hogy felemelje szavát a módosítástervezet egyes pontjaiban megnyilvánuló szemlélet és törekvések ellen.

Legelsősorban elveti azt a megközelítését, hogy az szja mértéke nemzetközi összehasonlításban nem magas, ezért az adótörvény módosítását az általános adóterhelés csökkentése nélkül kívánják végrehajtani. *Követeli, hogy a kormány az adóztatás mértékének reális megítéléséhez objektív, valamennyi lényeges befolyásoló szemponttal számot vető, manipulálatlan nemzetközi adatokat tegyen közzé.* Ennek keretében elemezze és hozza nyilvánosságra a külföldi adóztatási gyakorlatban általánosan alkalmazott kedvezményeket, költségelismeréseket és preferenciákat.

A VSZ elnöksége elfogadhatatlannak tartja azt, hogy miközben a kormány részletes javaslatokat dolgozott ki az elsősorban bérből és fizetésből élőket érintő kedvezmények megvonására, szinte semmit nem tud, vagy nem akar tenni az adózás alól törvénytelenül kivont jövedelmek feltárására.

Határozottan szembeszegül az ún. „alkalmazotti kedvezmény" megvonásának és a szakszervezeti tagdíj adóalapból történő levonhatósága megszüntetésének szándékával, az alkalmazotti kedvezmény létének és a gyermekek utáni kedvezmény kiterjeszthetőségének szembeállításával

Tiltakozik a helyzet olyan beállításával szemben, amely a tagdíj levonhatóságát a szakszervezeteknek nyújtott állami támogatásnak minősíti.

A VSZ elnöksége az alkalmazotti kedvezményt olyan költségátalánynak, és a tagdíjat a munkavállalással járó olyan költségnek tekinti, amelyet az állampolgárok — más, az adórendszerben elismert költségekhez hasonlóan — joggal vonhatnak le az adóalapjukból.

Elfogadhatatlannak tartja azt a törekvést, amely a nominálbér-növekedés miatt indokolt adótábla-valorizáció elhagyását, vagy a valorizáció „csúsztatását" célozza.

A nominálbér-növekedés mostani üteme ugyanis elsősorban a magas inflációval van összefüggésben, ezért a valorizáció elhagyása miatti adóteher-növekedés az infláció káros hatásának hatványozódását jelentené a munkavállalókra nézve.

A VSZ elnöksége körültekintésre inti a kormányt az adótörvény módosításának előkészítésében, és kéri, hogy ne tegyen olyan lépéseket, amelyek a viszonylagos társadalmi nyugalom felbomlásához vezetnek, magát a kormányt pedig ismét a közfelháborodás céltáblájává teszi.

Vasutasok Szakszervezete elnöksége

Ideiglenes katonai rakodó

Ideiglenes katonai vasúti rakodót építettek Hajdúhadházon, így mentesül a jövőben minden katonai mozgástól a helyi vasútállomás és a közelében levő Attila utca.

Az előzményekhez tartozik, hogy a közelmúltban végrehajtott debreceni szovjet csapatcsere során — amikor is az ott állomásozó harckocsikiképző ezred elhagyta az országot, s helyébe Szombathelyről szovjet gépkocsizó lövészezred települt — a teljes harci, többségében páncélos technika fel-, illetve lerakodása a hajdúhadháztéglási állomáson történt.

A tankok méteres árkokat fúrtak a pályaudvar melletti Attila utcában, eltörték a vízvezetékcsöveket, kidöntötték az ivókutakat, s megrongálódott, így balesetveszélyessé vált a vasúti átjáró is. A heves lakossági tiltakozást követően *Szabó Imre,* Hajdú-Bihar megye tanácselnöke a településen rendkívüli tanácskozásra hívta össze a szovjet és a magyar katonai szervek képviselőit, valamint a helyi vezetőket. Akkor — június 20-án — egyetértésre jutottak abban, hogy a lakosság jogos panaszát helyben és a lehető legrövidebb idő alatt orvosolni kell.

Vass Mihály százados, a Magyar Néphadsereg 5-ös számú katonai szállítási igazgatóságának helyettes vezetője az MTI munkatársának elmondta, hogy ezentúl semmilyen szovjet lánctalpas technikát nem raknak le a vasútállomáson.

Közügy lett az Úttörővasút

Gazdaságossá tenni jó ötletekkel

A mendemondák, az egymásnak ellentmondó hírek — szerencsére — nem igazak! *Az Úttörővasutat nem verik dobra!* Ezt egybehangzóan kijelentette *Ambrus András* vezérigazgatóhelyettes és *Csárádi János,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője is. De . . .

Nézzünk szembe a tényekkel. Az úttörővasút műszaki állapota, beleértve a mintegy hét kilométer hosszú pályaszakaszt, a járulékos berendezéseket is — siralmas. Akkor, amikor épült, minden rohammunkában készült. Előrehozott, rendszerint valamilyen ünnepnaphoz kötött határidővel. Az akkori párt- és kormányvezetés a régen volt „mának" dolgozott, a pillanatnyi eredményekért. *Ma viszont törődni kell napjainkkal, s akarva-akaratlanul viselnünk kell a múlt összes következményét.* Ez, jóllehet igazságtalan, de a múltra mutogató problémák feloldása a mi kényszerű feladatunk. Ilyen az Úttörővasút gondja is.

Tekintsünk el a vasút érzelmi töltetétől, mert ma csak a „kétszer kettő négy" alapján lehet politizálni, gazdasági életet tervezni. Az Úttörővasút, mint tudjuk — hiszen sok cikk foglalkozott a témával — ráfizetéses. Nosztalgiából pedig egy ráfizetéses üzletet fenntartani — meggondolatlanság volna, de . . .

S valahol itt, a de szócska mögött rejlik a megoldás.

Ambrus András elmondta, hogy az Úttörővasutat gazdaságossá kell s lehet is tenni. Természetesen nem egyedül, többek összefogásával. *A MÁV adja hozzá a műszaki hátteret, de a tőle „profilidegen" gondok megoldása legyen mások feladata.*

Ismeretes, hogy az Úttörővasút még ma is egyedülálló jelenség Európában, s az sem titok, hogy pályaszakasza természeti szépség, szemet gyönyörködtető vadregényes tájékon kanyarog. Nos, az idegenforgalmi irodák a primitív „gulaschpartyk" helyett beiktathatnának csoportosturiznius-programjukba valami ilyesmit is: kirándulás a budai hegyekbe, részben autóbusszal és kisvasúttal. Villásreggeli és estebéd a vasút mentén. *Ez már persze akár az Utasellátó feladata s üzlete lehetne.*

A sors különös szeszélye következtében volt alkalmam látni a floridai Disneylandet. Ott a legnépszerűbb látványosság a vadnyugati kisvasút. A pénztáraknál hosszú sorok kígyóznak. Ott erdős ligeteket kellett telepíteni, dombokat építeni, hogy odavarázsolják az unalmas síkságra a vadregényes tájat. Igaz, ott minden egy kézben van, illetőleg a sokféle szórakoztatással foglalkozó társaság — üzletet szimatolva — részvények formájában beszállt az üzletbe. A befektetők nem csalódtak: az üzlet virágzik, tekintélyes az osztalék.

Ha eljutnánk odáig, hogy az Úttörővasút eltartsa önmagát, tüstént helytállhatna egyéb funkciójáért is. Nevelhetné az utánpótlást, s akiknek szívügyük, nosztalgiából továbbra is utazhatnának rajta.

Talán egy önálló, de a MÁV-on belüli kisvállalkozás, talán részvények kibocsátása volna a megoldás? Nem tudjuk. De azt ma már igen, hogy két felelős ember, *Ambrus András* és *Csárádi János* is határozottan kijelentette:

— *Nem verjük dobra az Úttörővasutat!*

K. I.

Intercontainer tervek

Három év alatt megduplázni a kombinált forgalmat

Az Intercontainer Baselban székelő központjának vezetői az idén is megtartották hagyományos sajtókonferenciájukat. A társaság vezérkara ezt az alkalmat használja fel arra, hogy tájékoztassa a tagországok szaksajtójának képviselőit a gazdálkodásról, a forgalom alakulásáról és a közeli jövő feladatairól.

Az elmúlt időszak eredményeinek kedvező alakulását egyetlen szám is híven tükrözi: *az elmúlt évben például a konténerforgalom 17 százalékkal növekedett.* Ennek megfelelően nőtt a bevétel is. Ma az Intercontainer évente több mint 400 millió svájci frankot hoz a vasutaknak.

Az eredmények ismertetése után az üzletpolitikáról is sok szó esett. *Claud Durand* vezérigazgató elmondotta: előbb körültekintően megvizsgálták a piac lehetőségeit és csak utána határozták meg a legfontosabb tennivalókat. Ezek közül első helyen szerepel a szolgáltatások színvonalának emelése. Ide tartozik a kombinált forgalom, melynek teljesítményét 1993-ig meg akarják duplázni.

Az eredmények növelése érdekében a szervezet helyzetét is vizsgálták. Eredményeként már megkezdték egy teljesítményorientált szervezet kialakítását. A nagyobb teljesítményeket a jövőben is a törzshálózatra koncentrálják, ezt a kiegészítő hálózat, majd a szórt forgalom követi.

A társaság mottója: *előre gondolkodni* és minden lehetőséget megragadni a teljesítmény és az értékesítés minőségének növelésére.

R. V. F.

Központi panaszirodа

Urbán Lajos, a MÁV elnök-vezérigazgatója 1989. július 1-jei hatállyal központi panaszirodа létrehozását rendelte el. Az iroda Budapesten, a Népköztársaság útja 76. szám alatt — szemben a MÁV Vezérigazgatósággal — kapott helyet. A panaszosokat hétfőn 9—18 óráig, kedden, szerdán és csütörtökön 8—16 óráig, pénteken 8—12 óráig fogadják. Telefonon a 220-660/703-as melléken vagy a 425-151-es közvetlenen, míg üzemin a 40-40-es számon hívható.

A győri Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola elsőéves hallgatóinak egy része hagyományosan a ferencvárosi rendező pályaudvaron tölti szakmai gyakorlatát. Képeinken: Kelemen Magdolna az Integra-Dominó kezelőasztallal ismerkedik, Bács Dániel forgalmista segítségével. Majoros Mónika vonatfelvétel közben. Harmadik képünkön Gyurindák Katalin fuvarleveleket válogat (Horváth Zoltán felvételei)

Kétszázadik évforduló

Az emberi jogok és a diktatúra

Nemzetközi konferencia az UNESCO színhelyén

„Az ember szabadnak született és mindenütt láncokat visel . . . Minthogy egyetlen embernek sincs természet adta hatalma a többi fölött, s minthogy az erőszak nem teremt jogot, ezért az emberek közötti törvényes hatalom nem alapulhat máson, mint megállapodásokon. — . . . Semmis . . . az olyan megállapodás, amely az egyik félnek feltétlen hatalmat ad, a másikat pedig korlátlan engedelmességre kötelezi."

Ezeket a gondolatokat *Jean-Jacques Rousseau* francia filozófus-irodalmár, a felvilágosodás nagy nemzedékének jeles alakja írta le 1762-ben a Társadalmi Szerződés című híres munkájában. S majdnem három évtized múltán ez a mű lett a nagy francia forradalom Bibliája. Ennek alapeszméjére épült az Emberi és Polgári Jogok Nyilatkozata, amelyet 1789 augusztus 26-án fogadott el a francia Nemzetgyűlés, másfél hónappal a Bastille lerombolása után. A Nyilatkozatba egyes rousseau-i gondolatok szó szerint is belekerültek.

Az Emberi és Polgári Jogok Nyilatkozata a felvilágosodás filozófiájának hatására kifejezésre juttatta a polgárság eszményeit, s lerakta egy új társadalmi rend alapjait, amely az egész emberiség számára is megfelelőnek bizonyult.

A Nemzetközi Demokratikus Jogász Szövetség (NDJSZ) az UNESCO párizsi székhelyén nemzetközi konferenciát szervezett az Emberi és Polgári Jogok Nyilatkozata elfogadásának kétszázadik évfordulója alkalmából. A konferencián 50 országból 300 küldött vett részt. Huszonöt nem-kormány szervezet és hat nemzetközi szövetség képviseltette magát, köztük a Szakszervezeti Világszövetség, a Munka Világszövetsége és a Szakszervezeti Jogok Nemzetközi Központja. Ezeken kívül még számos kormány képviselője, neves személyiségek, tanárok, bírák, ügyvédek, jogászok és tudományos kutatók is megjelentek az ülésen.

A konferencián részt vevők nagy száma és a megjelentek társadalmi összetételének minőségi színvonala az NDJSZ által kifejtett, elismerésre méltó tevékenységnek és az 1789-es Nyilatkozat egész világra gyakorolt hatásának köszönhető.

A megnyitó beszédeket tekintélyes személyiségek mondották el: így, méltatta az ülés jelentőségét a francia igazságügyi miniszter, az ENSZ főtitkárhelyettese, az UNESCO vezérigazgató-helyettese, valamint Joe Nordman, a Nemzetközi Demokratikus Jogász Szövetség elnöke.

J. Nordman többek között kijelentette, hogy „az önkény, a zsarnokság és a jogegyenlőtlenség új formákat öltött . . . A neoliberalista gazdaságpolitika a létfeltételek romlásához vezet. Ez különösen fájó a harmadik világ országaiban, ahol e gazdaságpolitika a szociális jogok súlyos megsértését, sőt egyének esetében az élethez való jogot is érintheti . . . A piac vak törvényei, a pénz diktatúrája legalább annyira fenyegeti az emberi jogokat — bár rendszerint más módon — mint a politikai diktatúra."

A tanácskozáson előterjesztett különböző tanulmányok, amelyek szorosan illeszkedtek az Emberi Jogok Nyilatkozata témaköreihez, sokoldalú, gazdag eszmecserére adtak lehetőséget. A felszólalásokat a kérdések gyakran eltérő megközelítése ellenére a nagy francia forradalomtól örökölt egyetemes értékek egyöntetű elismerése jellemezte. *Sok hozzászóló nyomatékosan aláhúzta az emberi jogok kiterjesztésének sürgősségét és újabb jogok elismerését, mint például a nemek közötti egyenlőséget, a nők és a gyermekek jogait, a munkához, a tanuláshoz és az egészség védelméhez való jogot, valamint nemzetközi vonatkozásban: a népek önrendelkezési és a természeti erőforrásaik feletti rendelkezés jogát.*

Ha igaz az, hogy a világ változik, fejlődik, és hogy közben számos eredmény is született, ennek ellenére sok még az „árnyékos terület", ahol a zsarnokság uralkodik és a jogegyenlőtlenség újabb és újabb formái jelennek meg. Az emberi szabadságjogok és a népek jogainak folyamatos és súlyos megsértése arra kell, hogy figyelmeztessen mindenkit, hogy a zsarnoksággal szembeni ellenállás az 1789-es Nyilatkozat által meghirdetett természetes és elévülhetetlen emberi jogok egyike.

A harcban született Nyilatkozat a küzdelem folytatására és további jogok kivívására inspiráló forrás; a *Nyilatkozat szelleme arra szólít fel mindannyiunkat, hogy ne vegyük tudomásul se az elnyomást, se az igazságtalanságot, bármilyen formában is nyilvánuljon meg.*

A 20. század utolsó évtizedeiben az 1789-es Emberi és Polgári Jogok Nyilatkozata minden nép számára a szabadság legfőbb zálogát és a népek közötti megértés és együttműködés alapját jelenti.

Ezen a bicentenáris ülésen, mindazon résztvevő, aki az emberi jogok védelmét — ma jobban, mint bármikor — egész tevékenysége középpontjába állítja, felszólalásában ezeket a gondolatokat fogalmazta meg.

Baranyai Zoltán

A BAM sorsa

Az évszázad anyagi csődje?

Megépítéséről már a két világháború között terveket gyártottak, a konkrét mérnöki munkákhoz mégis csak a hatvanas évek végén fogtak hozzá. Az első „kapavágásokat" 1974-ben tették meg, s akkor egy egész ország ünnepelte a komszomolisták gigantikus munkáját. *Tizenöt éve, hogy útnak indították az „évszázad vasútvonalának" kikiáltott Bajkál—Amur vonalon az első sínpárt.* A 3100 kilométeres pályaszakaszt a nyugati és keleti irányból érkező brigádok 1984 végén kapcsolták össze. A jelképes „aranysín" letételét az egész világnak megmutatták, s akkor sokan azt hitték, hogy 1985 végéig készen áll majd az egész pálya. Nos, nem így történt, sőt a BAM-on a legújabb határidők szerint még 1992-ben is dolgozni fognak. Néhány szovjet közgazdász pedig felteszi a roppant kényes kérdést: *vajon nem az évszázad anyagi csődjét jelenti az évszázad vasútépítése?*

1985 februárjában, moszkvai tudósítói koromban magam is végigutazhattam a BAM nyugati szárnyán, egy héten át majdnem 1600 kilométert zötykölődtem társaimmal. Most mégis nehezen tudom elképzelni, hogy az akkori lelkesedésnek alig találni nyomát, a hőskorszak végeztével a kihalás veszélye fenyegeti a szibériai vasútvonalat. Azonban, ha azokra a statisztikákra pillantok, amelyek azt igazolják, hogy még ma is az építők egyharmada a régi barakkokban, komfort nélküli faházakban lakik, kezdem megérteni az emberek elkeseredését. *Ehhez jön még hozzá az akadozó élelmiszer- és fűtőanyag-ellátás, a munkához szükséges elavult technikával folytatott hétköznapi küzdelem, a szervezetlenség és a konkrét tervek hiánya.* A BAM-on évek óta súlyos a helyzet, s erről beszámoltak *Mihail Gorbacsov* főtitkárnak is a Szibériában tett látogatásai alkalmával.

A vasútvonal helyzete és megítélése sokban hasonlít a távoli hatalmas országrész egész jövőjének gondjaihoz. Nem kevés azoknak a szakembereknek a száma, akik a brezsnyevi pangás újabb hibás döntését látják a szupervasútvonalban. Szerény szovjet becslések szerint eddig már 15 milliárd rubelt áldoztak a vasútra, s többször is átlépték a módosított költségvetési határokat.

Nyugati szakemberek és a térségben érdekelt japán üzletemberek azonban tudni vélik, hogy az összeg még csillagászatibb, *25 milliárd dollárt!* A BAM-on nem is abban látják a legnagyobb hibát, hogy csupán egyetlen sínpár lefektetését végezték el, amely ilyen hosszú szakaszon képtelen biztosítani a problémamentes forgalmat, hanem a koncepció hiányát emlegetik.

Újra dúl a csata, a pragmatikusok és a reformerek között. Az előbbiek Szibériát, s így a vasút vonzási körzetét is kizárólag nyersanyagbázisnak tekintik, míg az utóbbiak amellett hadakoznak, hogy a kis települések iparközpontokká nőjék ki magukat, vagyis helyben teremtsék meg a bányászattal együtt a feldolgozást is.

A jelenleg kilátástalan harc eredményeként a BAM fővárosában, Tindában már 60 ezren élnek (a vasút előtt néhány ezres kis település volt), illetve napjainkban a vasútból nem tudnak megélni. Szibériában mindig is problémát jelentett a munkaerő-vándorlás, a kemény klímát és a ma már csökkenő fizetéseket egyre kevesebben szokják meg, de a BAM-on, ha így megy tovább, kritikus ponthoz ér a munkaerőhiány. Az egykor fiatal komszomolista önkéntesek is 15 évet öregedtek, és az alapítók közül egyre többen adják fel a küzdelmet, visszamennek Európába.

A reformerek legújabb kísérlete arra irányul, hogy önfinanszírozó, szövetkezeti rendszert honosítanak meg, hiszen az államkasszába már alig tudnak belenyúlni. Nagy a valószínűsége, hogy a kísérlet még a bevezetési stádiumba sem kerül, hanem elakad a bürokratikus engedélyező hivatalokban. Pedig a reformereknek igazuk van, ha most nem teremtik meg a munkások érdekeltségét, akkor a vasút egyik évről a másikra kihal. *Az emberek között az elkeseredés szemmel láthatóan növekszik, ma már csak kevesekben lobog a lelkesedés hajdani tüze.*

Tulajdonképpen egyetlen komolyabb sikerről számolhatunk be. A jelek szerint a „kis BAM", a Tindától Jakutszk irányába vezető északi szárny sokkal jobban működik nagytestvérénél. Ebben a térségben, Nyerjungri város medencéjében elképesztően gazdag széntelep húzódik alig néhány méternyire a föld felszíne alatt. Innen évente ötmillió tonna, kokszolásra kiválóan alkalmas szenet szállítanak Japánba, amelyért cserébe a szigetország biztosítja a legmodernebb technikát. A vasút a tervek szerint Szibéria gyémántfővárosáig, Jakutszkig kúszik fel, ezzel újabb nagy központot kapcsolva a Szovjetunió vérkeringésébe.

Szerdahelyi Csaba

A L'Humanité cikke a vonatok biztonságáról

A francia CGT-hez tartozó rendőrszakszervezet és az ugyancsak e munkásszövetséghez tartozó vasutas-szakszervezet a közelmúltban közös nyilatkozatot bocsátott ki, amely a Francia Kommunista Párt napilapjában, a L'Humanitében is megjelent.

A nyilatkozat hangsúlyozta, hogy „a vonatokon a vasutasokkal és az utazóközönséggel szembeni erőszakos cselekmények számának növekedése" tette szükségessé a két szervezet találkozóját és konzultációját.

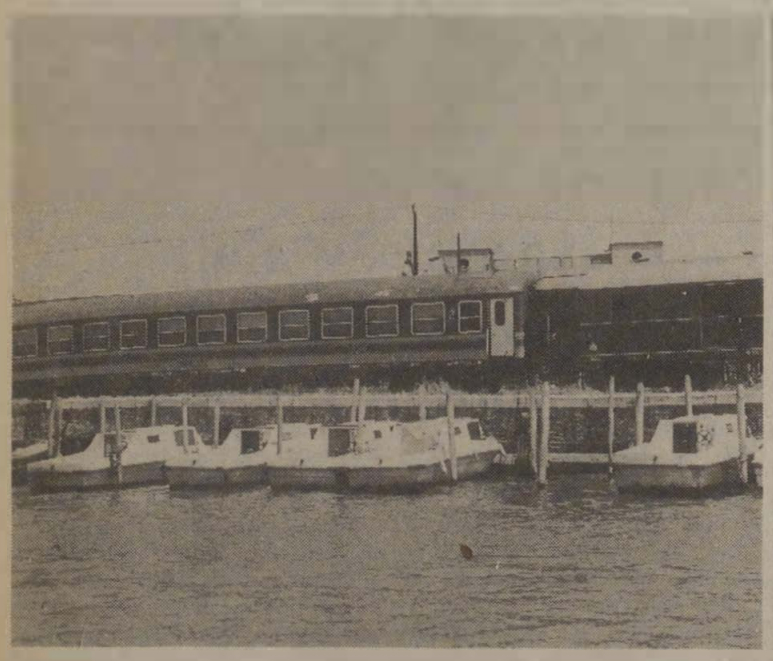
Mindkét szervezet támogatja azokat az akciókat, amelyek követelik: *a vonatok és pályaudvarok kellő számú személyzetének biztosítását, hogy elejét vegyék a nemkívánatos jelenségeknek; a megfelelő segédeszközöket az utazóközönség biztonságának növelése és a szolgáltatások minőségének érezhető javítása érdekében; a vasutasok általános követeléseinek kielégítését.*

A két szakszervezeti szövetség számos pontban talált azonosságot a vasutasok és a rendőrök követelései között: így a közszolgáltatások minőségi színvonala, az alkalmazottak létszáma és képzése, valamint az alkalmazottak emberi szabadságjogai és foglalkoztatásuk biztonsága területén.

A nyilatkozó felek úgy ítélték meg, hogy a vonatok biztonságának növelésén, a káros és agresszív megnyilvánulások, valamint a vasúti járműállomány rongálása elleni közös harcon túl, tovább kell lépni: *a munkához való jog tiszteletben tartása, a családok létfeltételeinek javítása és valamennyi vasúti szerelvényen a vasutasok indokolt arányú állandó jelenlétének megoldása kérdésében.*

A belügyminiszter által bejelentett intézkedésekből adódó létszámszükséglet a vasútállomásokon és a vonatokon, meghaladja a jelenlegi lehetőségeket, ugyanakkor a rendőrség költségvetése is csökken. Ezért a belügyminiszter ígérete nem ad okot túlzott bizakodásra a problémák megoldását illetően. Végül is a rendőri erők más jellegű felhasználásával megoldható lenne az alkalmazottak, az utasok és az anyagi javak biztonsága — jegyzi meg a L'Humanité.

(Baranyai)



Ha Velence nevét halljuk, először a kanyargó csatornák vizében önmagukat nézegető dölyfös paloták, a hullámokon himbálózó fekete gondolák serege jut eszünkbe. És talán Marco Polo, aki innen indult hajójával a világ másik felére. Ám századunkban, amint azt képünk mutatja, nemcsak hajón, hanem vasúton is meg lehet érkezni: a szárazföld felől hat kilométeres töltéshíd vezet a lagunák városa vasútállomásáig, a S. Luciáig.

(Demeter Kálmán felvétele)

Megújuló pályaudvar

A Keleti pályaudvarhoz hasonlóan újítják fel Csehszlovákia egyik legforgalmasabb pályaudvarát Brnóban. A több mint százéves épület teljes felújítását három fázisban tervezték, az utasforgalom leállítása nélkül.

Az első szakaszban helyreállították a forgalom szempontjából fontos bal szárnyat, ahol többek között a kultúrváróterem, kisgyermekekkel utazók váróterme is van.

Ebben az évben már a második szakasz befejezésén dolgoznak az építők, a főépület középső részén, a város felőli főbejáraton. Ez a pályaudvar legfontosabb része.

A harmadik építési szakaszban modernizálják a pályaudvar jobb szárnyát, a fogadó és induló vágányokat. Ezek átadási határideje 1991.

Z. F.

Sztrájknapok

A francia Munkaügyi Minisztérium statisztikája szerint a francia gazdaság magán- és vegyes szektorában a sztrájkok miatt 1988-ban a nem munkával töltött napok száma több mint kétszeresére emelkedett az előző évhez viszonyítva. A ledolgozatlan munkanapok száma 1,13 millió volt az előző évi 511,545-el szemben. A minisztérium adatai nem tartalmazzák a közszolgáltatás területén lezajlott konfliktusok veszteségadatait, ahol számos esetben szintén sok munkanap esett ki sztrájk miatt, pl. a kórházaknál, postánál, az oktatás területén stb.

A közszolgáltatásban 667 800 sztrájknapot jegyeztek fel, amelyekből 500 ezret az 1988-as év utolsó harmadában regisztráltak.

Világbanki hitel

95 millió dollár hitelt nyújt a Világbank a magyar közlekedési hálózat fejlesztésére. A hitelből 25 millió dollár jut a MÁV-nak, amelyből a számítógépes szállításirányítási rendszert építik ki. A Washingtonban július közepén aláírt szerződés értelmében a hitel törlesztését 1994. december 15-én kell megkezdeni, és 2004-ben kell befejezni.

Rettegjenek a garázdák

Különleges járőrök a vonaton, hajtóvadászat a vasutasok támadói ellen

A párizsi pályaudvarokon megerősítették a rendőri készültséget. Több mint száz egyenruhás és polgári viselettel álcázott rendőr cirkál a peronokon és száll fel a vonatokra, hogy elejét vegye az elszaporodott garázdaságnak és attrocitásoknak.

Párizsban és az egész tízmillió lakosú francia fővárosi körzetben lassan helyreáll a vasúti forgalom normális rendje a háromnapos sztrájk után.

A vonatok vezetőit és a jegyellenőröket ugyanis az elmúlt hetekben olyan sorozatos támadások érték, és annyira védtelenek voltak a garázdákkal szemben, hogy végül tiltakozásul beszüntették a munkát. A vasutasok szakszervezetei nem elsősorban rendőri védelmet követeltek, hanem azt, hogy a vasútigazgatóság emelje fel az immár biztonságos minimum alá szorított létszámukat. Rámutattak, hogy az egyre elhagyatottabb állomások és vonatok magától értetődően esnek a garázdák támadásainak áldozatává.

Michael Rocard miniszterelnök a szükséghelyzetre válaszul bejelentette a parlamentben, hogy létrehoznak egy külön ötszáz fős rendőri alakulatot, a fővárosi körzet vasúti közlekedési biztonságának garantálására.

Addig is, amíg ezt a különtestületet összetoborozzák és kiképzik, a rendőrség más kötelékeiből elvont erőkkel indítanak hajtóvadászatot a vonatok rongálói és a vasutasok támadói ellen.

A francia vasutaknál évek óta csökkentik a létszámot, hogy így növeljék a gazdálkodás nyereségességét. A vasutasok szerint ez a létszám most már a szerelvények biztonságát és az ő testi épségüket veszélyezteti.

László Balázs

Elismerés a jutalom?

Demokratizálódó közéletünkben, sajnos még sok minden mások (közhivatalnokok, főnökök) jóindulatán, szubjektív ítéletalkotásán múlik. Pedig a szubjektivizmus talaján ritkán virágzik az igazság. Ahol hivatalból sajátítják azt ki, ott felgyülemlik a keserűség, magasra csap az állampolgári indulat. Így van ez a vasútnál is, különösen jutalomosztás után.

Túl vagyunk az idei vasutasnapon. A MÁV tehetségéhez, lehetőségéhez mérten ismét kitett magáért. Ahogy ilyenkor (és jeles nemzeti ünnepeink előtt) lenni szokott, jutalmazta, kitüntette hűséges dolgozóit. Hozzányúlt tartalékaihoz, osztott-szorzott, s hullott a pénz. Vagy szállingózott, égtájtól, szolgálati helytől, beosztástól függően. Mert nem mindegy, hogy kik, hol, milyen szinten dolgoznak. *Ez természetes* — gondolná az ember —, *hiszen nem mindenki egyforma hatékonysággal, eredménnyel vesz részt a termelésben, az értékteremtésben.*

A baj csak az, hogy sokszor visszájára fordul az értékelemzés; akik a jutalom mértékéről döntenek, nem mindig objektívek. Így születnek a nagy ellentmondások, s velük együtt a rossz közérzet.

Nemrég miskolci vasutasokkal találkoztam.

Keserűen ecsetelték a számviteli főnökség munkatársainak *sértő megkülönböztetését* jutalmazáskor. Mert e kilencven embert számláló, szerteágazó munkát végző csapatnak ugyancsak „vékony" pénzt juttatnak az illetékesek. Az ellenőrzéssel, leltározással, számlakezeléssel, feldolgozással és még ki tudja mi mindennel foglalkozó vasutasok legutóbb átlagosan kétezer forint bruttó jutalmat kaptak, míg például a szertári dolgozók (akiket ellenőriznek) 3500 nettó forintot. Az igazgatóság munkatársait most ne is említsük.

Szóvá tették ezt már többször, kaptak is ígéretet a korrekcióra, a méltányosabb elismerésre, de az ígéret csak ígéret maradt. Csoda-e, ha ezután meghasonlott emberek tologatták az asztalon az iratokat, s ironikusan kérdezgették egymástól: *a mi munkánk csak ennyit ér?*

Akad elgondolkodtatóbb példa is. Ferencváros Keleti rendezőjének átépítésében vidékről odavezényelt sínhegesztők is részt vettek. Jutalom címén személyenként 700, azaz hétszáz forinttal ismerték el embernyüvő, megfeszített munkájukat. Ugyanakkor igazgatósági gépírónők kétháromezer forintot tehettek a retikülbe. *Ezek után a hegesztők arra az elgondolkoztató következtetésre jutottak, hogy becsapták őket, s a hatalom nem a munkásosztály kezében összpontosul.*

Lélegzetelállítóbb történetek további sorolása helyett azt hiszem leszögezhető, hogy a többséget irritálja a jutalmazásnak ez a mechanizmusa, amely egy működésképtelen társadalmi modell szüleménye volt. Ideje lenne leszámolni ezzel a gyakorlattal, azért is, mert gyakran a jutalmazottak sem tudják, hogy miért kapták a pénzt, hiszen csapnivaló az összteljesítmény.

De ne menjünk ilyen messzire. Az alacsony bérek úgyis lehangolók, ezért a jutalmazás gyakorlatán mindenképpen változtatni kell! A szakszervezet ösztönzi a 13. havi fizetést, vagy alapelv lehetne a jutalom mértékére *az alapbér aránya is.* Így mindenképpen a minimálisra lehetne csökkenteni az igazságtevés kisajátítását, a szakmai, szolgálati ágak sokszor megalázó megkülönböztetését.

Kaszala Sándor

A ceglédi vasutaskongresszus

„Ilyen népséggel még nem volt találkozásom"

„Cselédjei mindenkinek" címmel illette Marosán György 1946-ban, a ceglédi vasutaskongresszuson a magyar vasutasokat. Az 1946-os esztendő baljós jelei már sejtetni engedték mindazt, ami az országra — beleértve a magyar vasutas társadalmat is — várt. A múlt évi törvényhatósági és országgyűlési választások ugyan tiszta képet mutattak a nép hangulatáról, akaratáról, de az erőszakos hatalomra törő Magyar Kommunista Párt, maga mögött tudva Vorosilovot, az akkori Szövetséges Ellenőrző Bizottság elnökét, valamint a „baloldali szocdemeket", a koalíciós kormányban olyan minisztériumokat — többek között a belügyet és a közlekedési tárcát — birtokolt, ami a 17 százalékot elért kisebbségi pártot egy valóban demokratikus államban nem illetett volna meg.

„Általában hetenként kirobban a belpolitikai válság" — írta *Kovács Béla,* a Kis Újság 1946, szeptember 29-i számában. *Révai József* vezércikket ír a Szabad Népben. *Szakasits Árpád* elmondja vagy megírja, hogy a Szociáldemokrata Párt töretlenül kitart a Kommunista Párt oldalán!

Erőszakos tagtoborzás

Valóban, a mondvacsinált „válság forgatókönyv" már unalomig ismerős volt az ország népe számára abban az esztendőben. A válság rendszerint akkor robbant ki, ha egy párt, ha egy-egy képviselő szóvá tette a választásokon mindössze 17 százalékot elért MKP erőszakos, alkotmány- és törvényellenes tetteit.

Az MKP a vasutasok körében erőszakos tagtoborzást kezdeményezett. Tehették, hiszen a közlekedés a *Gerő-Bebrits* kettős hitbizománya volt. A minisztérium dolgába nem szólhatott bele senki. Még a néphatalom megtestesítője, a parlament sem.

Az előléptetésekhez, a fizetésemeléshez, a jobb beosztáshoz, nélkülözhetetlen volt a tagkönyv. A vasutasoknál az erőszakos tagtoborzás eredményeként számos szociáldemokrata és más párt tagjai, átléptek az MKP-be. A szociáldemokrata Párt demokratikusan gondolkodó vezetői — *Kéthly Anna, Szede Ferenc, Sélig Imre* — azonnal észlelték ezt, s utánanéztek a dolgoknak. Ismeretessé vált, hogy az MKP agitátorai minden állomásfőnökségen, igazgatóságon, de a kis vasúti állomásokon is megjelentek, s hol rábeszéléssel, hol fenyegetésekkel preszionálták a vasutasokat, hogy lépjenek be, vagy át az MKP-ba.

Az utazó agitátorok dolgát nagyban megkönnyítette az abban az esztendőben uralkodó atmoszféra, amelynek fő ébrentartója a Szabad Nép volt. Az újságban naponta jelentek meg az uszító hangú írások, mindenkit fasisztának titulálva, aki nem fújt egy követ az MKP vezetőivel, *Rákosival, Gerővel, Farkassal, Révaival,* illetve azok kiszolgálóival.

Ha mégis volt valakinek bátorsága — s a vasutasoknak, mint látni fogjuk, volt — és felemelte a szavát a törvénytelenség láttán, tüstént jött az ÁVO, s máris kulák, reakciós, horthysta, imperialista kém lett az illetőből. Jó, ha az élete megmaradt. *Bebrits Lajos, Marosán* visszaemlékezései szerint így beszélt:

— *A proli vagy belép a pártba, vagy elveszti állását!*

Ilyen légkörben élt a magyar nép 1946-ban.

— *Az a helyzet ma az országban* — mondta *Rákosi Mátyás,* a KV 1946 májusában tartott ülésén —, *hogy a nép nagyjában és egészében fáradt. A nép nyugalmat és békét akar. Ez a tényező bármennyire érthető, rendkívül veszedelmes. Nem szabad semmiféle nyugalmi helyzetet engedni, amelyből a reakció húzhat hasznot!*

Vajon hogyan kell ezt a furcsa mondatot értelmezni? Az MKP-nak politikailag valóban nem kedvezett volna a renden alapuló, reformra épülő országépítés, hiszen a párt akkori „ereje" éppen a felforduláson, az állandóan magas hőfokra hevített közhangulaton alapult. Azokban a zavaros vizekben nyugodtan halászhatott a hírhedt politikai rendőrség, naponta ki lehetett vinni az utcára a lumpen elemeket, kirakatokat bezúzni, békés polgárokat megfélemlíteni.

Gyanús volt a pártnak

A vasút nimbusz volt a két háború közötti időben. Oda bejutni, nem volt könnyű. Viszont aki bekerült, s tisztességesen és becsületesen dolgozott, élete végéig biztosítva láthatta maga, és családja boldogulását. Ezt a jogi és anyagi biztonságot a korabeli slágerszerző is megzenésítette: *„...könnyen él, mert vasuti ..."*

A sok-sok munkában eltöltött esztendő összekovácsolta a vasutasokat. Ez az egységes — az MKP szerint — apolitikus tömeg, noha kitűnő és szakszerű munkát végzett, természetesen gyanús volt a pártnak.

Nos, a *Gerő—Bebrits* kettős gondoskodott arról, hogy a vasút területén ne legyen nyugalom.

— *Kérem* — mondta nekem sok évvel ezelőtt *Kranatics Péter* nyugdíjas mozdonyvezető — *én lettem volna reakciós? Én, mert ellenálltam az erőszakos toborzásnak? Engem kérem az apám, aki szintén vasúti volt, arra tanított, hogy a vasút egész embert kíván, ezért a jó vasúti, nem ér rá politizálni. Legfeljebb néha, ha szavazni megy. Én 1945-ben a Szociáldemokrata Pártra adtam a voksomat, de 1947-ben már nem mentem el az urnához. Láttam, cirkusz az egész ...*

1946-ban a magyar vasutas társadalom, a krampácsolótól a főintézőig sértődött és elkeseredett volt. Nem ok nélkül.

A vasutasok körében felgyülemlett indulatokat érzékelték a pártok is, éppen ezért a Szociáldemokrata Párt hívta először Ceglédre a vasutasok országos kongresszusát. Mindjárt az első napon felszínre törtek a sérelmek.

— *Nem kívánunk sem többet, sem kevesebbet* — mondta a debreceni főnökség egyik küldötte —, *mint amink volt a háború előtt. Mi vasutasok dolgozni akarunk, nem politizálni. Tiltakozunk az erőszakos toborzás ellen, a sorainkat felhígító jöttment emberek ellen! ...*

Majd egy idősebb vasutas jelentkezett szólásra.

— *Bóta Béla* főintéző vagyok Szombathelyről — mutatkozott be a hallgatóságnak. Majd így folytatta: — *Ami nálunk történik, az a vasút végét jelenti. Mindenféle tudatlan, tanulatlan emberek, természetesen az MKP tagjai, kerülnek olyan pozícióba, amelyre sem tudásuk, sem végzettségük nem predesztinálja őket.* Oktalan, káros intézkedéseket adnak ki, amit aztán alig tudunk ismét rendbe hozni. Ha nem sikerül, jön a vád: a régi, a reakciós vasutasok szabotálnak! A közelmúltban egy ilyen új „vasúti" elrendelt valami badarságot a fűtőháznak. Onnan jönnek és panaszkodnak nekem. Lementem az illetőhöz, s kértem, adja írásba utasítását.

— *Mi az, maga vén reakciós, magának nem elég a szavam? ...*

— Kérem, huszonnegyedik éve vagyok a vasútnál, de így velem még senki sem beszélt ...

Ez így ment két napon keresztül, s nem vitás, a hangulat bizony kommunistaellenes lett. *Szakasits Árpád* jobbnak látta, ha eltűnik. *Kéthly, Sélig* nem futamodtak meg. Ők helyben maradtak.

Közben felgyorsultak az események. A ceglédi konferencia híre eljutott a fővárosba is. Most itt adjuk át a szót *Marosán Györgynek,* fenntartva a jogot, hogy kommentárt fűzzünk az általa leírtakhoz.

„Szakasits elkeseredetten érkezett vissza, és nekiment Rákosinak. Rákosi megijedt. Összedugták a fejüket, s úgy határoztak, hogy üljön le Gerő Marosánnal, és próbálják rendbe hozni a dolgot... Ideiglenes megállapodást kötöttünk, mely szerint, a Szociáldemokrata Párt néhány komoly helyet kap a vasút vezetésében... Vasárnap reggel a kommunista Karcaggal együtt indultunk el. Amikor beléptem a ceglédi moziterembe... tettetett közömbösséggel mentem a széksorok között az elnökséghez... röpködtek felém a kiáltások:

— Megjött a kommunistabarát! ...

Az elnök viharos közbeszólások között jelenti be, hogy én következem ... Minden különösebb bevezető nélkül kezdem el:

— *Vasutasoknak beszélek, akiket huszonöt esztendőn át katonás drillben tartottak ... Ismertem magukat ... cselédjei lettek minden jöttmentnek! ... Volt már dolgom mindenféle emberrel ... de ilyen bandával, ilyen népséggel, mint maguk, még nem volt találkozásom! ...*

Ez volt Marosán véleménye a magyar vasutasokról 1946-ban. Nem a vasutasoknak, *Marosánnak* van szégyellni valója.

Parcellázák a vasutat ...

Mi derül ki az eddigiekből? Csupán annyi, hogy a vasutasok méltó felháborodását, a *Marosán*-féle pártvezetés arra használta ki, hogy pár erős pozíciót szerezzen pártbéli híveinek, s így felparcellázzák a vasutat is. Az igazi sérelmekről nem esett szó. Hiszen *Marosán* beléjük fojtotta. A többi az ÁVO feladata volt, s azok nem felejtettek: a hatvani vasutasok nagy része Recsken raboskodott. De ide kívánkozik még valami. Egy másik politikus, *Varga Béla* is felfigyelt az eseményre, amelyről így írt a Kis Újság hasábjain:

„... olyan pozícióhajhászás folyik ma, amilyenre nem volt példa ebben az országban ... S mindezt a vasutasok ürügyén."

— Mi vasutasok — mondta az egyik küldött Cegléden — kívánjuk az igazolások szabályszerű és igazságos lefolytatását, követeljük az előléptetésnél, kinevezésnél, a végzettség, a szakszerű gyakorlat és szolgálati idő beszámítását, érvényesülését! ...

Az elvárás, amelyet jóformán minden küldött megfogalmazott — pusztába kiáltott szó maradt!

A vasutasok szétszéledtek Ceglédről — dolgavégezetlenül. Nem tehettek semmit az erőszakkal szemben. A *Gerő—Bebrits—Kossa*-féle vezetés aztán gyorsan lezüllesztette a vasutas társadalmat, hamar szétverték az összetartó vasútiakat.

Karácsony István

FELHÍVÁS

A szombathelyi vasútigazgatóság szakszervezeti bizalmitestülete az alábbi közérdekű felhívás közzétételét kérte szerkesztőségünktől.

A hazánkban lejátszódó társadalmi folyamatok felgyorsulása elengedhetetlenné teszi a vasutas-szakszervezeti mozgalom gyökeres átalakítását és működésének új alapokra helyezését. Meggyőződésünk, hogy ezt a célt alulról építkező, demokratikus alapszabállyal működő, a többes jelölés és közvetlen választás elvén kiválasztott tisztségviselők irányítása alatt álló szervezettel lehet elérni.

Indítványozzuk, hogy az 1990-re tervezett kongresszus előkészítése érdekében hozzunk létre kongresszus-előkészítő munkabizottságot. A munkabizottságba a tagokat a jelenlegi szervezeti felépítés alapján (mivel ezek még működnek) az alapszervezetek közvetlenül, névre szólóan, képzettségük és szakmai rátermettségük figyelembevételével válasszák meg.

Az alapszervezetek által megválasztott küldöttek maguk közül területi, illetve egyéb intézőbizottságonként maximum 10 főt választanak, akik a tagságot teljes joggal képviselik az előkészítő munkabizottságban. *A munkabizottság megválasztásának határidejét 1989. október 31-ére javasoljuk meghatározni.*

A kongresszus-előkészítő bizottság határozza meg belső munkarendjét és munkamódszerét az alábbi fontosabb feladatok ellátása érdekében:

— dolgozza ki a Vasutasok Szakszervezetének alapszabály-tervezetét;

— készítse el a szervezeti és működési szabályzattervezetet;

— alakítsa ki az 1990. évi választások alapelveit és végrehajtásának módozatát;

— a kialakítandó szervezeti egységek vezető tisztségeinek betöltésére pályázati feltételeket írjon és hirdessen.

(Feltétel, hogy minden pályázó önálló programmal rendelkezzen. A munkabizottság feladata annak biztosítása, hogy az egyes tisztségekre pályázók nevét és munkaprogramját a tagok a legszélesebb körben megismerhessék.)

Ezután a tagság megválasztja az alapszervezeti és középszintű tisztségviselőket és a kongresszusi küldötteket. A tagság a küldötteknek meghatározza, hogy melyik jelöltet támogathatja a kongresszuson. Az előzőekkel a „kinevezéssel" elfoglalt tisztségviselés kizárható, és az ún. elektori rendszerrel a tagság akarata érvényesülhet a kongresszuson.

A demokratikus módon megalakított szervezetnek a politikai pártoktól függetlennek kell lennie, csak a tagság többségének akarata érvényesülhet. Kérjük tagtársainkat, hogy felhívásunkhoz írásban csatlakozzanak.

A szombathelyi MÁV-igazgatóság szakszervezeti-bizalmi-testülete

Harmincezer font Nagy Vilmosért

Kalapács alá került a világ legnagyobb — háromezer darabos — minivonat- és minihajógyűjteménye a Christie's angol cég árverésén július 20-án, Londonban.

A legmagasabb áron a *Nagy Vilmos* császár nevű német hajó 1909-ben készült kicsinyített mása kelt el: 30 ezer fontot adott érte egy New York-i amatőr gyűjtő. Az aukció egyébként nem volt igazán sikeres: a gyűjtők — várakozáson alul — összesen „csak" 12 millió fontot fizettek az apró modellekért, s több darabot nem is sikerült eladni.

A tulajdonos, a Svájcban élő olasz *Antonio Giansati Coluzzi* gróf hatvan éven át gyűjtögette a piciny járműveket, és csak nemrég döntött úgy, hogy megválik tőlük.

Új állomásépület, két hónap alatt

Mezőkeresztes-Mezőnyárád állomáson 1971-ben 80 négyzetméter alapterületű, ideiglenes épületet létesítettek az utazóközönség részére. Ez az épület — bár a fennmaradását néhány évre tervezték — csaknem húsz évig kiszolgálta az utasokat és az ott dolgozó vasutasokat.

Az alaposan elhasználódott épületet az idén tavasszal lebontották. Helyén — mindössze két hónap alatt! — új utasforgalmi épületet létesítettek. Hogyan? Azt a 240 négyzetméter alapterületű faházat építették fel, amely korábban Somoskőújfalu állomáson volt ideiglenesen felállítva.

Az előzőnél háromszor nagyobb alapterületű faház lehetővé tette, hogy az utasok részére egy 64 négyzetméter alapterületű jegyváltó csarnokot, ugyanekkora nemdohányzó-várótermet és egy WC-csoportot alakítsanak ki. Természetesen a vasutasok is jobb munkakörülmények közé kerültek. A kereskedelmi részleg dolgozói részére 66 négyzetméter alapterületen személy- és árupénztár és szociális helyiség létesült.

A faházat véglegesen meghagyják Mezőkeresztes-Mezőnyárád állomáson. Ezért kisebb mértékű átalakításokat, korszerűsítést hajtottak végre. Vizesblokkja téglából készült és csempével burkolták. Az épület külső burkolata 8 cm széles, fehér műanyag lemezből készült, a tető sötétbarna műpala fedést kapott.

A beruházás, a magasított utasperonnal együtt. 10 millió forintba került.

(vf)

Rendészek kutyával

A fosztogatókat néha a vasutasok segítik

A Ferencvárosi pályaudvar rendészeinek nehéz a dolguk. Tudniillik azon kívül, hogy egyre növekszik a tulajdon elleni vétségek száma, hatalmas terület tartozik hozzájuk: a rendezők mellett a pálya is, egyik irányban Pécel, a másik irányban Taksony állomásig. A rendészet vezetője, *Szabó Károly*, meglepően fiatal ember. Itt a Fradiban nyilván szükség is van a fiatalos erőre.

— *Érezhetően több lett a munkánk* — kezdi a statisztikával. — *Idén már közel 30 személy ellen indítottunk eljárást, de ez nem jelenti azt, hogy vannak eseménytelen napjaink. Négyes túrban dolgozunk, túronként 2-3 járőr teljesít szolgálatot, de ekkora területhez kétszer ennyien is kevesen volnánk. Hogy mi a konkrét feladatunk? A vonatátvételkor ellenőrizzük a kocsikat, de nemcsak a dézsmálásokra, az ajtókra figyelünk, hanem még a rugókra is: több szem többet lát. Később rendezés után ismét ellenőrizzük az elegyet, a vasúti területen járó-kélő idegeneket igazoltatjuk, és kellemetlen feladatunk még az ittas vasutasok eltávolítása.*

— Azt hallottam, hogy régen a vasutasok keményen védték a MÁV vagyonát, a mundér becsületét.

— fakad ki keserűen *Szabó Károly*. — Bármi történik, mehetünk villamossal, ami amúgy is ritkán jár, de mondja meg, mit csináljunk éjszaka, amikor szünetel a tömegközlekedés, és 15 kilométer távolságból jelentenek be egy eseményt? A vasutas pedig, ha azt látja, hogy ő szólt, de nem mentünk ki, a második-harmadik alkalommal legfeljebb a vállát fogja megrándítani . . .

A rendészet vezetője elmondja, hogy szinte rendszeresek a vonatdobálások a rákosi vonalon, valamint Soroksár és Erzsébet közt — a fénysorompók optikáinak szétveréséről nem is beszélve —, s bár rajtakaptak gyerekeket idén is, de a megelőzés lehetetlen. *Hozzáfűzte, hogy a közterület-felügyelők a belvárosban könnygázsprayvel járnak, de itt, ahol* — különösen éjszaka — *veszélyes helyzetek alakulhatnak ki, nincs semmiféle védőeszközük, és rádió helyett is csak ígéretet kaptak.*

— Az a véleményem, hogy itt és Rákosrendezőn be kellene vezetni a polgári fegyveres szolgálatot. Sajnos, idehaza nem látják még ennek a jelentőségét, de ha a nyugati vasúttársaságoknak megéri, nálunk sem lenne ráfizetéses — fejtegeti, majd a védőkutyák használatának korlátairól beszél:

— A kutyát ugyanis nem lehet bevinni a szolgálati helyekre, s ha például a munkásszállón verekedés tör ki, nincs, aki megvédje a rendészt a támadástól.

A ferencvárosi pályaudvaron egyébként nyolc német juhászkutya van. *Kiss Zoltán*, a gondozójuk elvezet a tágas ketrecsor előtt. Úgyszólván meg sem mozdulok, ám ezek az őrző-védő munkára kiképzett kutyák majd' átharapják a rácsot tombolásukban. Konyhájukban, egy hatalmas fazékban fő az ebédjük: csirkefarhát, árpapehely és kutyatáp a mai menü.

— *A kutyák a külső területeken, a kihúzóvágányoknál járőröző rendészek személyes biztonságát szavatolják — mondja Szabó Sándor kutyás rendész. — A BM dunakeszi kiképzőiskolájában évente vesznek részt* — természetesen saját vezetőikkel együtt — *afféle „továbbképzésen"*. Erre azért van szükség, hogy mindig fegyelmezettek legyenek az állatok. Megtanulják többek közt, hogy igazoltatáskor két-három lépésnyi távolságban ülve várakozzanak, de le ne vegyék szemüket a gyanúsítottról.

— Elégedettek a kutyákkal? Nem kellene több?

— *Egy túrban is tudnánk használni nyolc kutyát, akkora a terület, ezzel szemben 2-3 kutyavezetőnk van túronként.*

— Nem vehetnek fel új embereket?

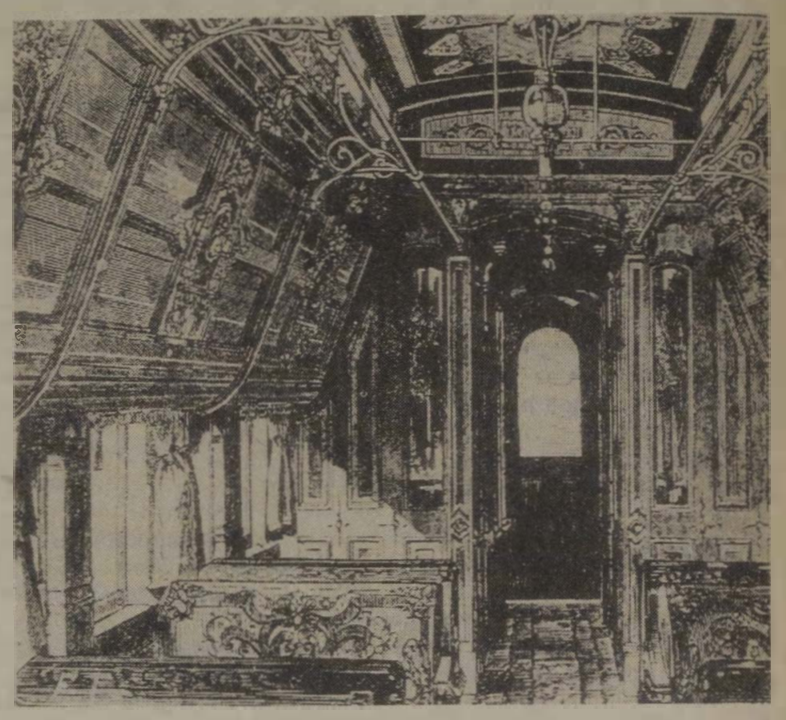
— Egy rendész 5 ezer 200 bruttót kap — válaszol a rendészet vezetője —, egy kutyás 5800-at, plusz 30 százalék éjszakai pótlékot. Ennyi pénzért nem jön ide megfelelő ember, s a kutyával sem tud bánni akárki. Mondok egy példát. Egyik munkatársam észrevette, hogy valaki egy rekesz sört vett ki a hűtőkocsiból. Odament, s el is indultak egy szolgálati hely felé, amikor az illető — egyébként vasutas — a rendészhez vágta a ládát, s futni kezdett. Verekedés, birkózás lett belőle, s a rendészt jól összevagdalták az üvegcserepek, míg a tolvajnak semmi baja nem lett. Végül is kollégánk bruttó 800 forint jutalmat kapott a betegállomány mellé. Most mondja meg, ennyiért megéri?

(Demeter)

— Ma viszont az a helyzet, hogy a külső fosztogatókat elég gyakran segítik a vasutasok. Arról nem is beszélve, hogy éjszaka a szervezettség dominál, tehát a tippadók, a segítők közülünk kerülnek ki sok esetben. Sajnos, még egy biciklink sincs!

Pullmannkocsik a világ vasútjain

A kényelmes utazás története



Az első vasúti kocsik a lovas járműveket utánozták. Csak ülésre voltak alkalmasak, felállni — netán aludni — nem lehetett bennük. Pedig a vasút fejlődése egyre hosszabb utakat tett lehetővé. Ez az igény hívta életre az úgynevezett pullmannkocsikat. Nevüket feltalálójukról, *Georg Mortimer* Pullmannról kapták. Szekrényük két forgó alvázra van szerelve, és a nyomállványok jobb rugózása miatt nem érezni annyira a pálya egyenetlenségeit, mint a kéttengelyű kocsiknál.

A világ első hálókocsija 1859. év nyarán indul útnak Amerikában. Azon kocsik egyike ez, melyeket a 28 éves asztalosleginynek, George Pullmann-nak, hosszas kilincselés után a Chicago—Alton vasúttársaság régi kocsijai közül rendelkezésére bocsát, hogy azokat tervei szerint hálókocsikká átalakíthassa. A kísérlet sikerült, a közönség örömmel fogadta az újítást és Pullmann 1864-ben megépítheti a „Pionír"-t, az első róla elnevezett négytengelyű, forgó alvázas kocsitípust, amely már kifejezetten hálókocsinak készült. A hálókocsi jövője ezzel Amerikában eldőlt: Pullmann egykori kis vállalatának mérete ma már oly terjedelmű, hogy egymaga alkotja a Pullmann City néven ismert nagy gyárvárost, amely — ma már Chicago déli külvárosa.

Már 20 éves volt az amerikai hálókocsi, mikor Georges Nagelmackers belga mérnök amerikai tanulmányútja során megismerkedett vele. A kor szellemére legjobban rávilágít az a tény, hogy mikor Amerikában a vonatok már hálókocsikkal közlekedtek, Európában még mindig voltak vonalak, hol a kocsik a legelemibb higiénikus felszerelés kényelmével sem szolgálják utasaikat. Bár a különböző vasutakkal folytatott szívós tárgyalásainak eredményét az 1870—71-es német—francia háború is késleltette, *1873-ban végre mégis sikerült Liege-ben Georges Nagelmackers et Cie név alatt megalakítania az első európai hálókocsi-társaságot*, melynek első két vonala a berlin—ostendei és párizs—kölni volt, és amelyhez még ugyanezen év végén csatlakozik a wien—münchen—párizsi vonal, majd 1876. december 4-én négymillió frank tőkével Bruxelles-ben megalakul a Nemzetközi Vasúti Hálókocsi Társaság (Compagnie Internationale des Wagons-Lits).

Az utazás kényelme szempontjából csakhamar bekövetkezett a második lépés: Berlin és Frankfurt között megjelenik az első étkezőkocsi, amely átütő sikere következtében a társaság különleges kocsik építését határozza el konyhával és hűtőberendezéssel. *1883-ban június 5-én indul az első Orient-expressz, a Társaság számos mai expresszvonatának őse*, mely a korábbinál 30 órával rövidebb idő alatt tette meg az utat Párizs és Konstantinápoly között.

A Társaság akkor már Nemzetközi Vasúti Hálókocsi és Európai Nagy Expresszvonat Társaság (Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens) név alatt működik.

Az első világháborúban a Társaság kocsijait a különböző hadvezetőségek főleg sebesültszállításra használják fel.

Ma már történelmi emlék, hogy 1918-ban és 1940-ben a német—francia fegyverszünet megkötésének színhelye a nemzetközi szervezet egyik hálókocsija volt. Ugyanazon a napon, ugyanazon a helyen, a compiegnei erdőben. Ugyanitt Hitler 1940-ben kihozatta a francia hadtörténeti múzeumból és az eredeti helyszínre vitték, ott írva alá a megállapodást, amely súlyos feltételeket tartalmazott a legyőzött Franciaország számára. Így vélte kiköszörülni az 1918-as csorbát — néhány évre.

Dr. Róbert Péter

Válasz a forgalmi utazóknak

Korszerűsítik a bérezési rendszert

Lapunk június 1-jei számában a forgalmi utazók helyzetével kapcsolatos interjú és állásfoglalás jelent meg *A forgalmi utazók nem hallgatnak tovább* címmel. A cikkre *Urbán Lajos*, a MÁV elnök-vezérigazgatója, az alábbi tájékoztatást adta:

„A Vasutasok Szakszervezetével közösen kifejtett erőfeszítések ellenére az elmúlt 5-7 évben a vasutasok bérfejlesztése jelentősen elmaradt az ipari ágazat fejlődési ütemétől. A folyó évi bérfejlesztés ütemére vonatkozó elvárásuk egybeesik a mi törekvésünkkel. Célunk tíz százalékot meghaladó mértékű átlagbér-növekedés elérése. A vállalati tartalékok mozgósításával és a kormány által biztosított bérpolitikai keret figyelembevételével ennek megvan a reális lehetősége.

A tíz százalékot meghaladó fejlesztés elérését a vállalat egészére kell érteni, amelyből az utazószemélyzet sem maradhat ki. Ugyanakkor a soron következő bérfejlesztési intézkedés keretében — amelyre 1989. július 1-jével kerül sor — központi kiemeléseket nem tervezünk egy dolgozói csoport javára sem.

A túlóra-megtakarításból származó bértartalékok alapbéremelésre fordíthatók, mint ahogy erre a belső bérszabályozási utasításunk is rendelkezik. *Lényeges előírás, hogy a túlóra-megtakarítás bértömege nem csoportosítható át, csak abban a körben használható fel, ahol keletkezett.*

A szakmai bérminimumok meghatározására, az évenkénti béralkura vonatkozó kezdeményezéseket támogatom. Ez elősegítheti a dolgozók és a MÁV számára egyaránt elfogadható kereseti arányok kialakítását. Az új bérezési mechanizmus működési feltételeit biztosító keresetvizsgálatokat a vezérigazgatóság szakemberei elvégezték. Ez alapján készül javaslat az év második felében a bérezési rendszer korszerűsítésére.

Célunk a munka értékét, a szakmai felkészültséget és gyakorlatot kifejező vasúti bérrendszer kialakítása. *Ennek során a forgalmi utazószemélyzet is megfelelő helyre kell hogy kerüljön, elismerve az általánostól eltérő munkarendben végzett felelősségteljes tevékenységet.*

A MÁV műszak-pótlékolási rendszerében meglévő feszültségek felszámolására irányuló törekvéseikkel egyetértek. A műszakpótlék arányának vagy összegének újabb felemelését azonban nem támogatom. Célszerűbb megoldás a nagyobb igénybevételt jelentő éjszakai szolgálatot valamennyi érintett dolgozó részére egységesen elismerő pótlék alkalmazása. Ez egybeesik az alapbérek kereseten belüli arányának növelésére vonatkozó elvárásokkal is. *Az új pótlékrendszer kidolgozására rendelkeztem.*

A cikkben jelzett gondokat megvizsgáltatom, és a jegyvizsgálók fokozott védelme érdekében a szükséges intézkedést haladéktalanul megteszem. A rétegbizottság észrevételeit köszönöm, arra a jövőben is számítok."

Adakozás gyógyításra

A MÁV Szimfonikus Zenekari Főnökség szakszervezeti bizottsága gyűjtési akciót hirdet. *Vági Krisztina* külföldi gyógykezelésére.

Vági Krisztina 15 éves és súlyos gerincferdülésben szenved. A későbbi komplikációk elkerülése csak igen nehéz műtét elvégzésével lehetséges számára, amelyet Magyarországon nem tudnak elvégezni. Az NSZK-ban elvégzendő műtét költsége körülbelül 1 millió forint, amelyet a szülőknek kell előteremteni.

Vági Krisztina édesapja, Vági László a budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar tagja. Kérjük a MÁV dolgozóit, hogy legyenek segítségére a családnak a pénz előteremtésében.

Küldeményeiket küldjék az alábbi címre: *„Gyermekek a gyermekek egészségéért" Alapítvány.* Országos Egészségügyi Tanács 1361 Budapest, Arany János u. 6—8. Pf. 1.

Számlaszám: OTP. 217-98292/3861-8

Budapest XIII., Visegrádi u. 7/B.

Az utalványra írják rá: *Vági Krisztina* külföldi gyógykezelésére.

Két évvel ezelőtt kezdődött a várpalotai vasútállomás felújítása. Az állomás forgalmistái már az új munkahelyükre költöztek, ám az emeleten lévő szobákat csak ezután alakítják át irodáknak, oktatási kabineteknek. A kivitelező a szombathelyi igazgatóság. Központi fűtést is szerelnek az épületbe, amelynek teljes rekonstrukciója meghaladja a 20 millió forintot.

(Fotó: Mátételki)

Vasutasnap Szegeden

Dél-Alföld vasutasai idén is méltón emlékeztek meg a 39. vasutasnapról. Az igazgatóság központi ünnepségét július 7-én rendezték Szegeden, a Tisza Szálló koncerttermében. *Lovász Lázár* igazgató elismerően szólt a vasutasok helytállásáról, mindennapi munkájukról, s azokról az erőfeszítésekről, amelyekkel hozzájárulnak a vasúti munka javításához, a szolgáltatások színvonalának bővítéséhez. Az ünnepségen részt vett *Ambrus András* vezérigazgató-helyettes is.

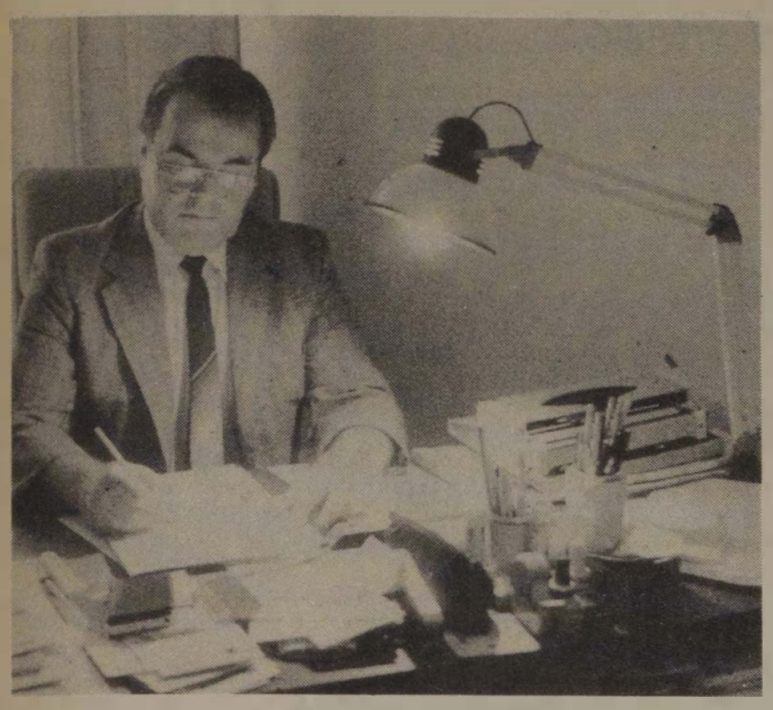
Másnap az SZVSE-pályán folytatódott a hagyományos vasutasnapi program. Neves fővárosi művészek vidám, zenés műsorral szórakoztatták a kánikulai hőségben is megjelenteket, majd játékos sportvetélkedőkre került sor. Az ünnep harmadik napján a Széchenyi téren a vasutas fúvószenekar térzenével szórakoztatta a sétáló szegedieket.

Szegeden kívül a nagyobb csomópontokon is rendeztek vasutasnapi ünnepségeket, ennek keretében öt helyen megkoszorúzták a vasutas munkásmozgalmi emléktáblákat. Valamennyi munkahelyen a megemlékezéseken adták át a jutalmakat és elismeréseket.

— g —

Vezérképviselet Berlinben

Mindenki a tranzitfuvarért harcol



Dr. Mayer József hivatalában
(Tüttő Tibor felvételei)

A MÁV a közelmúltban vezérképviseletet nyitott Berlinben, az NDK fővárosában. Júliusban a helyszínen ismerkedtünk a képviselet munkájával, feladatával.

— *Nincs okom a panaszra* — mondja *dr. Mayer József,* a képviselet vezetője. — *Január óta lakunk itt a feleségemmel. Két fiam Drezdában tanul, orvosira járnak. Tennivalóban nincs hiány, munkámhoz az alapfeltételek biztosítottak.*

— A MÁV miért csak most, 1989-ben nyitott képviseletet Berlinben?

— Jogos a kérdés, hiszen más országok már régen itt vannak. A csehek például már 18 éve. Nos, véleményem szerint, a MÁV korábban nem volt rákényszerítve újabb és újabb fuvarokra. Magyarán: *a piaci szemlélet nem érvényesült, nem érvényesülhetett. Más volt a szemlélet, de rögtön kiegészítem: más volt a világ is.* A mai gazdasági helyzetet egy meglehetősen erőteljes piaci harc jellemzi. A MÁV vezetése erre reagált, s ezért vagyok én most Berlinben.

— A megkésett nyitás behozható?

— Feltétlenül! Mondok egy példát. Az NDK nem fogad konténeres árukat, viszont szívesen küld. Egészen a legutóbbi időkig vitatkoznunk kellett velük, itteni partnereink ugyanis folyton az üres konténereket sürgették. Kérdezem én: *melyik fuvaroztató hagyja üresen futni a konténereket?* Az üzlet a következő: ki kell rakni az árut a lehető legsürgősebben, és szintén gyorsan újból megrakni, majd tovább küldeni más országokba. A szabályzatok erre módot adnak. Nem jó üzlet áruk nélkül konténereket „utaztatni".

— Berlini munkám tekintélyes része azzal telik — folytatja —, hogy a konténeres fuvarozás különböző módozatait, pénzügyi és jogi szabályait magyarázgatom, nem utolsósorban pedig előnyeit ecsetelem. *Pillanatnyilag úgy látszik, eredményesen, mert az NDK újabban konténeres árukat is fogad. Szerintem ez nagy áttörés.* Egyébként mindenki a tranzitfuvarozásért harcol. Nekünk az jelent tekintélyes summát, ha például a Nyugat-Németországban feladott áru az NDK-án, Csehszlovákián és Magyarországon keresztül jut rendeltetési helyére. A tranzitfuvarozásban rejlő üzletet természetesen mások is felfedezték, a harc a fuvarokért meglehetősen kemény.

— A munkát nem nehezíti az a tény, hogy az NDK köztudottan ragaszkodik a tervutasításos gazdálkodáshoz?

— *Fölösleges lenne csűrnicsavarni a szót: a piaci szemléletnek itt alig van tere, s ez bizony nehezíti a mindennapi munkát. Minden egyes fuvarért „verejtékesen" meg kell dolgoznom.*

— Ha jól értem szavait, akkor ön itt elsősorban kereskedő, vagy méginkább külkereskedő, a MÁV képviselője, aki mindenekelőtt pénzt, lehetőleg sok pénzt akar a cégnek szerezni. Hol itt a diplomácia?

— Mindenütt! Diplomáciai érzék nélkül nincs külkereskedő. Részt veszek az ünnepségeken, értekezleteken, tudományos konferenciákon, vállalati rendezvényeken. A célom az, hogy vezető körökben megismertessem a MÁV céljait, üzletpolitikáját. A lényeg mindig az üzletszerzés, csakhogy ahhoz jó kapcsolatok kellenek.

— Én a MÁV-ot képviselem, az érdekeit akarom érvényre juttatni, a diplomáciai játékszabályok betartásával. Nagy szerencse, hogy a magyar nagykövetség mindenben támogat. Március 23-án például nagyszabású ünnepséget rendeztek a képviselet megnyitásának alkalmából. A vendégeket nagykövetünk, *Lakatos Ernő* köszöntötte, a képviselet jelentőségéről, céljairól pedig *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese beszélt. A fogadás jótékony hatása mind a mai napig érezteti hatását, s remélem, hogy ez a jövőben is így lesz — mondta befejezésül dr. Mayer József.

Sárközi Gábor

Kereskedünk vagy politizálunk?

Együttműködés üzleti alapon

Záhonyi beszélgetés Sipos István üzemigazgatóval

Magánstatisztikám szerint, ha nagybecsű kollégáim a vasútról írnak, rendszerint a ferencvárosi rendezőpályaudvart „veszik tollukra", ha mégsem, akkor bizonyos, hogy Záhony a legfőbb témájuk. Érthető. Ha a „Fradiban", vagy Záhonyban rosszul dolgoznak a vasutasok, következményei kihatnak a MÁV egészére.

Május harmadik hetében ismét bedugult a záhonyi átrakókörzet. A zsurnalisztáknak nem is hagyták szó nélkül.

— *Azokban a napokban minden négyzetméterre legalább három újságíró esett* — mondja derűsen *Sipos István,* az üzemigazgatóság vezetője.

— Talán nem szereti az újságírókat? — kérdezem kissé megszeppenve, de a „főnök" megnyugtat:

— Kifejezetten a nyilvánosság híve vagyok, ritkán utasítottam vissza interjút, ajtóm mindig nyitva áll az újságírók előtt. Mindezek ellenére kénytelen vagyok kijelenteni, hogy a legutóbbi esetet — a május 20-i dugulást, amikor mintegy 3000 vagon torlódott össze, a hírlapírók felfújták . . . Mert Záhonyban a torlódás korántsem szenzáció, gyakorta előfordul. *Immáron tíz éve dolgozom itt, és emlékezetem szerint egyetlen év sem múlt el torlódások nélkül.*

— Csakhogy korábban az újságok ezekről az anomáliákról nem írhattak . . .

— Ez lehetséges, de akkor hadd tegyem hozzá azt is, hogy másról sem beszéltünk. Például a szerződéses fegyelemről, a szállítási fegyelem olykor katasztrofális megsértéséről, az üzletkötések hónapos késéseiről . . .

— Önként adódik a kérdés: a háttérben nem a KGST totális csődje áll?

— Túlságosan keményen fogalmaz, bár nem tagadom, hogy van a kérdésében valami". A dolgok „testvériesen" mennek, s ez abszurdum. *Az üzlet az üzlet, „direkt" politikát nem szabadna érvényesíteni; vagy kereskedünk vagy politizálunk. A kereskedelemben pedig a korrektség az elsődleges szempont.* A forgalmi dugók elhárításáért többnyire csak tárgyalunk, tárgyalgatunk, a normális az lenne, ha az együttműködést tisztán üzleti alapokra helyeznénk. A jövő útja mindenképpen ez. Világnézeti azonosság, az úgynevezett „testvéri barátság" helyett a precízen megfogalmazott és mindkét fél által betartott szerződéseknek kell vezérelnie az áruforgalmat.

— Mit szól mindezekhez a „gyalogvasutas"?

— Mindenekelőtt: keményen, igen keményen dolgozik, nagy erőbedobással, szinte már emberfelettien . . .

— Az olvasók általában nem szeretik az adatokat, számokat, most mégis arra kérem, hogy a fentieket „fejelje" meg néhány ténnyel . . .

— *Az átrakó 84 négyzetkilométeres területén a rakodók évente 19 millió tonna (!) árut mozgatnak meg. A MÁV tranzitforgalmának több mint 30 százaléka realizálódik a mi területünkön.*

— A kihasználtság?

— Január és május között az idén 99 százalékos volt, de említhetek egy napot — június 13 —, ekkor 102 százalékos kapacitással dolgoztunk.

— Konténerforgalom?

— Hihetetlen növekedésről adhatok számot: az elmúlt néhány évben 5 ezerről 76 ezerre nőtt az itt átmenő konténerforgalom. Ez az igazi üzlet!

— Gondolom: főleg azért, mert valutás üzletről van szó . . .

— Természetesen. *A tranzitfuvarozás igazi vállalkozás, és mi ebben úttörő szerepet vállaltunk. De másban is! Növeltük a szolgáltatások skáláját.*

— Például?

— Műtrágyát zsákolunk, fafeldolgozót építettünk, nyersfát raktározunk. Szóval: olyan furcsa helyzet van kialakulóban, hogy lassan a fuvarozás mint alaptevékenység veszít jelentőségéből, majdnem másodlagos szerepre kényszerül. Ez persze nem baj, hiszen a kereskedelem, és minden szolgáltatás azért van, hogy növeljük a MÁV bevételeit. A fa raktározása az idén 2 millió schilling bevételt hozott. Vannak még nagyszabású üzleti terveink, néhány hónap múlva — igérem!— beszámolok ezekről . . .

S. G.

Állomásnézőben

Nincs mit tagadni — nem is lehet —, fővonali állomásépületeink közül jó néhány műszakilag csakúgy, mint esztétikailag a még elfogadható szint alá süllyedt. A fontosabbakat ugyan tatarozzák, tatarozgatják, ám a többire valószínűleg nem lesz pénz. Spontán vetődik fel a kérdés: ha ilyen a fővonal, milyen lehet a vicinális, amelyek karbantartására köztudottan vékony erecskeként csordogálnak az amúgy is fölhígult forintok.

Az 1902-ben épített és utoljára 1937-ben felújított — mert a toldást-foldást nem tekinthetjük felújításnak — tatabánya—pápai mellékvonal Környét követő első szolgálati helye Kecskéd megálló. A peront hajdan hosszú vonatok fogadására tervezhették, de ezt már csak a mintegy százötven méter hosszban felállított kandeláberek jelölik, a peronnak eme része gazban fuldoklik, nincs szükség rá.

A szolgálati lakással kombinált épületet viszont nemrég tatarozhatták, árnyalt zöldje szemnek üdítő látványt nyújt. A picurka váróhelyiség sarkában összehajtott létra áll, mellette hokedlin lavór, ami nem is rossz ötlet. A koszos vonatról leszálló utas így mindjárt meg is tisztálkodhat.

Vonat másfél óra múlva lesz, jöttömre előrebben a pénztárosnő.

— *Már azt hittem, valami főnökféle. Tudja, éppen tévét nézek és hát jobb a bajt megelőzni.*

Megnyugtatom, semmiféle utasítás kifejezetten nem tiltja a szolgálat közbeni televíziózást. Már pedig amit az utasítás nem tilt, azt ugyebár .

A falunak két vasúti megállója is van, a nagyobb forgalmat az oroszlányi mellékvonalon fekvő Kecskéd Alsó bonyolítja. A peron, a szolgálati épület ennek ellenére olyképpen fest, mintha erre már tizenöt éve el ment volna az utolsó vonat. Kívülről sem túlságosan gyönyörködtető az egész, de ami belül fogad . . . *Az ablakok kitörve, a falakon trágár feliratok harsognak. A kőpadlón vastag üvegcserép, vakolat és koszréteg, meg még valamik, amelyeknek még a körülírásától is óvakodom.*

Mindezek tetejében — akár a szemétdomb kakasa — kimustrált kályha dölyfösködik minden alap nélkül. Romos állapota miatt még ellopni sem tartotta senki érdemesnek. Ha mesélnék nem hinném el, a látottak alapján azonban nincs más minősítésem: ez nem váróterem, ez disznóól. Sietek is kifelé, mielőtt a helyzetet félreértve rámzárná valaki az ajtót.

Csendes kicsiny falu Dad, templommal, kocsmával, tűzoltószertárral — ahogy az már illik. A háromvágányos állomás szépen felújított felvételi épülete szinte belesimul a falusi hangulatba. Tiszta a váróterem, tiszta a kátrányozott falusi vécé is. Mit lehet még elmondani? Ha nem motorral jöttem volna, örömmel lennék várakozó utas a dadi vasútállomáson.

Szák-Szend megállójában aztán elfogy az idill. Az egykoron forgalmas megálló-rakodóhelynek előbb a rakodóvágányát falta föl a körzetesítés, majd két-három éve a felvételi épületet is lebontották. Hogy azért a megfogyott számú utasok fejét ne verje a jégeső, *a volt szolgálati lakáshoz tartozó disznóólból alakítottak ki váróhelyiséget. Olyan is . . .*

Nézelődésem közben Tatabánya felől megérkezik a személyvonat, három idősebb ember kászálódik át a néhai rakodótéren várakozó autóbuszhoz. Erre valamikor hat-nyolc kéttengelyes kocsit vonszolt a háromhuszonnégyes. Most a két négytengelyesben legfeljebb tízen ülnek.

Császáron a második világháború vége felé találatot kapott egy itt veszteglő lőszeres vonat, a környékről még évtizedek múltán is szedegetik a szerterepült, ám fel nem robbant lövedékeket. A pusztító légitámadást már csak az emlékek őrzik, a mai kép valamelyest vidámabb. *A várótermet itt is felújították, de csak kívülről. A belső falakon a vandalizmus megannyi nyoma, a falfeliratoknak azonban van egy kézzel fogható hasznuk: eltakarják az alattuk megtelepedett koszréteget.*

Aztán *Horváthné Buda Ibolya* szolgálattevőtől megtudom, vannak itt sokkal nagyobb problémák is. A havonkénti háromszáz órás szolgálatok már alig elviselhetők, az érte kapott tizenegyezer forint nevetséges.

Mór. Szép kisváros Székesfehérvár és Kisbér között. Európai hírnevét szőlőtermesztése és jó minőségű borai alapozták meg. Műemlékeinek megtekintése feltétlenül megér egy kirándulást. A városképből nem lóg ki a Déli Vasút valamikori állomásépülete sem. A várótermeket nemrégen festhették, a kövezettel együtt ragyogóan tiszták. Az épület körül még fellelhetők a külső tatarozás nyomai is, ám az évszázados, elvizesedett falak salétromkiütéseit már a festék sem tudja leplezni.

A móri másodrangú fővonalból ágazik ki a pusztavámi szárnyvonal. A hetvenes évek közepéig személyforgalma is volt, az utasok a sporttelepi és az újtelepi megállóban is vonatra szállhattak. *A pusztavámi bányák azonban jórészt kimerültek, nem volt többé kit szállítani, a személyforgalmat megszüntették.* Az évtized végére megintcsak változott a helyzet. A márkushegyi bányaüzem tárnái át- meg átbújnak a falu alatt, nyomukban besüllyedt a talaj, a község házainak tetemes része újjáépíthetetlenül megkárosodott.

Az összedőléssel fenyegetett lakások helyébe a bánya éppen a vasútállomás közelében épített fel egy gyakorlatilag új települést, amely teljes befejezése után mintegy ötszáz lakost mondhat magáénak. *Ez a tény pedig felveti a személyforgalom újraindításának kérdését. Viszont az is tény, hogy a roskadozó állomásépület, az elavult vágányhálózat a személyforgalomra jelenlegi formájában alkalmatlan.*

Hazafelé csak úgy a rend kedvéért nézek be Oroszlányba. Az állomás főnöke már évekkel ezelőtt történt beszélgetésünkkor megállapította: a város kinőtte a vasútállomást. Ehhez ma sem tudok többet hozzátenni.

Thorday Zoltán

Nyugat-Dunántúlon

Vasúti „zöldek" vizsgálódása

A szombathelyi igazgatóság területén vizsgálódott a közelmúltban a vasutas-szakszervezet környezetvédelmi munkabizottsága. A szakemberek Celldömölkön, Szombathelyen, Tapolcán, Veszprémben és Zalaegerszegen jártak. A bizottsági tagok csak észrevételeket tehetnek, felvethetik a gondokat és ajánlásokkal segíthetik ezt az egyre inkább fontossá váló tevékenységet. Észrevételeiket elküldik az adott szolgálati helynek, a területileg illetékes vasút-igazgatóságnak és a MÁV Vezérigazgatóságának is.

A nyugat-dunántúli tapasztalatokat június 26-án értékelték a területen, Megyik Ferenc vezetésével.

Celldömölkön, a legutóbbi vizsgálat idején (1982/83-ban) a környezetvédelem a mélyponton volt. Ezt követően befejeződött a fűtőház korszerűsítése. Tiszta, rendezett lett a vasútállomás. Rövidesen végeznek a felvételi épület felújításával is. Az olajos vizeket tisztítják.

Sajnos sok a szennyezetten visszaadott tehervagon. Szükség lenne egy határozott szabályozásra, amely rákényszerítené a feleket és a vasutasokat is a tiszta kocsik visszaszolgáltatására.

Az építési főnökségen 200 gépkocsi és negyvenkettő munkagép található. Szakszerűen tárolják a felhasználásra váró olajat. Ugyanez mondható el a fagyálló folyadékok kezelésére is. A széntüzelésű kazánok elavultak, hatásfokuk alacsony.

Sokat javult a helyzet Szombathelyen a személypályaudvar és a vontatási telep átépítésével. A vontatásnál a dízelcsarnok padozata és az olajtárolók környéke erősen olajos. A fáradt olajat szakszerűen tárolják és kezelik. Elhasználódott, elavult az állomási személykocsimosó. *A mozdonypróbák zaja zavarja a környező térségben lakók nyugalmát.* (A jövőben ezt egy nagy beruházással megszüntetik.)

Tapolca állomást rövidesen átépítik. A vizsgálódás ennek a figyelembevételével történt. Mindezek ellenére a pályaudvar rendezett és tiszta. Baj van a vízellátással és a szennyvízelvezetéssel. Veszprémben hiányosak a környezetvédelmi rendeletek és nyilvántartások. Erősen szennyezett a vontatási telep területe, nem megoldott a szennyvizek elvezetése.

A zalaegerszegi állomás is a város szívében helyezkedik el. Ezért sokat adnak itt a környezetvédelemre. A kifogások tárgyát általában az egyes vasúti őrhelyek szociális körülményeinek az elhanyagoltsága, kulturálatlansága képezte.

A hiányosságok ellenére a szombathelyi terület a környezetvédelmi munkát illetően az egyik legjobb az országban. Külön környezetvédelemmel foglalkozó szakembert alkalmaznak. Az ezredfordulóig kidolgozott intézkedési tervvel rendelkeznek.

Elhangzott az is, hogy a MÁV az ország azon kevés vállalatai közé tartozik, ahol ilyen szervezett környezetvédelmi tevékenység folyik. Ennek ellenére a bizottság tagjai nem elégedettek. *A közelmúltban a vezérigazgatóságnak elküldött észrevételeikkel nem foglalkoztak, érdemi válasz és intézkedés nem történt.* Tisztában vannak azzal, hogy fontosabb területekre is kevés a pénz. Ennek ellenére a vasúti „zöldek" bizottsága úgy határozott, hogy megállapításaikat, javaslataikat ismét összefoglalják és ezt a jelentést a vasutas-szakszervezet elküldi a Magyar Államvasutak elnök-vezérigazgatójának.

Sz. Jakab István

Közös állásfoglalás

Százezrek nélkülöznek

Vasutas és vasas nyugdíjasok találkozója Siófokon

Második alkalommal rendezték meg a vasutas és vasas nyugdíjasok országos baráti találkozóját július 20-án, Siófokon, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc,* a VSZ főtitkára is. Délelőtt, amíg a résztvevők gyülekeztek — a legtávolabb lakók 11 után érkeztek meg —, amatőr művészeti együttesek szórakoztatták a közönséget a szabadtéri színpadon. Ekkor, a találkozó hivatalos megnyitója előtt kérdeztük meg *Herbst Antalnét,* a vasasszakszervezet titkárát, hogy miért tartja a két szakszervezet nyugdíjasbizottsága közösen az országos találkozóját?

— *Fontosnak tartjuk* — kezdte a vasasok titkára — *hogy ne csak vezetői szinten legyen élő a kapcsolat, hanem a tagság is erősítse a szálakat. Együttműködésünk a vasutasokkal nem új keletű, s mivel mindkét szakszervezet kongresszusra készül, igen időszerű, hogy a tagság nem kis hányadát kitevő nyugdíjasok személyes találkozó alkalmával ismerkedhessenek meg egymás véleményével.*

— A mai, 11 órára hirdetett nagygyűlésnek van valamiféle politikai célzata?

— Mint említettem, kongresszusra készülünk, ezért a múlt hónapban tárgyalta központi vezetőségünk a nyugdíjasok helyzetét elemző értékelést. Ennek alapján követeléseket és elvárásokat fogalmaztunk meg a kormányzati szervekkel szemben. Úgy gondoljuk, hogy a mai nap jó alkalom a véleménycserére, arról nem is beszélve, hogy az állásfoglalásban rögzítetteket a jelenlévők megerősíthetik, illetve javaslataikkal alakíthatják.

— Mit gondol, vajon a kormányzat figyelembe veszi az önök kéréseit?

— *Alapvetően optimista vagyok, hiszen ennek a társadalomnak alapvető feladatai közé tartozik a nyugdíjasok helyzetével való törődés.* Ma. amikor a kormány a hároméves programján dolgozik, elképzelhetetlennek tartom, hogy ne sorolja előre kiváltképp az alacsony jövedelmű, a létminimum környékén élő emberek gondjait. Azután pedig választásra is készülünk, és valamennyi nyugdíjasunk választópolgár: nem mindegy, hogy mire voksolnak!

Az ünnepélyes nagygyűlésen *Herbst Antalnét* követően *Lugosi József,* szakszervezetünk központi vezetőségének tagja, a szegedi területi intézőbizottság titkára mondott beszédet, amiben a többi közt kifejtette, hogy a nyugdíjak értékállandóságának megoldatlansága, a nyugdíjasok szociális körülményeinek romlása egyre inkább aggasztja a vasutas-szakszervezet vezetőségét. *Megengedhetetlen* — jelentette ki —, *hogy 30-40 évi munka után az emberek*

súlyos megélhetési gondokkal küszködnek annak ellenére, hogy ők maguk és volt munkáltatójuk nem kis összeggel járultak hozzá a nyugdíjalaphoz.

A Vasutasok Szakszervezete valamennyi rendelkezésre álló fórumon sürgeti e gondok megoldását, de emellett a gyakorlatban is igyekszik segíteni. Így például egyebek között a nyugdíjas szakszervezeti tagok által fizetett tagdíjat az alapszervezetek saját célra fordíthatják, ami országosan mintegy 6 millió forint évente, s a nyugdíjas alapszervezetek részére szakszervezetünk évi 2,5 millió forint külön segélykeretet ad.

— *A nyugdíjasok anyagi segítésének legjelentősebb forrása azonban az önkéntes támogatási alap* — hangsúlyozta *Lugosi József,* majd elmondta, hogy a múlt évben közel 50 millió forintot juttatott az ÖTA a rászorulóknak.

A beszédek után a résztvevők megtekintették *Kálmán Imre* szülőházát, ellátogattak a művelődési központba, majd a tapolcai művelődési ház népi együttese és a pécsi vasutas koncert-fúvószenekar műsorával zárult a baráti találkozó a késő délutáni órákban.

*

A találkozón a két szakszervezet nyugdíjas-intézőbizottsága közös állásfoglalást tett közzé, amelynek részleteit az alábbiakban közöljük: „A Vasutasok Szakszervezete és a vasasszakszervezet továbbra is kiemelt figyelmet fordít a nyugdíjasokról való gondoskodásra. A vezető testületek és alapszervezetek a rendelkezésre álló erőforrások hasznosításával, új lehetőségek felkutatásával törekednek életkörülményeik és társadalmi közérzetük javítására.

Mindkét szakszervezet elismeri, hogy az áremelkedések ellensúlyozására voltak törekvések, az idős emberek helyzetét megkönnyítő szociális intézkedések is születtek, de határozott vélemény, hogy *azokat inkább jellemezte a kapkodás, mint a tudatosság. Ami történt, kizárólag a szakszervezetek következetes erőfeszítésének eredménye.* A sokirányú negatív hatás következtében a nyugdíjasok jelentős részének anyagi és szociális biztonsága megrendült, kiszolgáltatottságuk tovább nőtt.

A dinamikusan növekvő ráfordítások ellenére a nyugdíjasok helyzete romlott. A korosztály megélhetési körülményei tovább differenciálódtak.

Mindkét szakszervezet többirányú felelősséggel vállalt gondoskodása, áldozatvállalása nem pótolhatta az elmaradt központi intézkedéseket, illetve a meglévők hiányosságait. Mindkét szakszervezet méltatlannak és szégyenletesnek tartja, hogy a társadalom építéséért több évtizedes munkát végzett generáció százezrei nélkülöznek. Tarthatatlan, hogy évek óta csak részintézkedések, félmegoldások születnek."

D. K.

Tisztelt Szerkesztőség!

Lóvá tett utasok

Férjemmel június 30-án, pénteken a 19.05-kor a Déli pályaudvarról induló, Balatonfüredig közlekedő személyvonattal Balatonfüredig, onnan átszállással a 22.40-kor induló Tapolcáig közlekedő személyvonattal Badacsonylábdihegyig szerettünk volna utazni. Az átszállásra menetrend szerint egy óra áll rendelkezésre.

A fenti napon a Déli pályaudvarról a vonat „műszaki okok" miatt 50 perccel később indult. A kalauztól tudjuk, hogy a „műszaki ok" az volt, hogy a szerelvény az indulás időpontjában még Székesfehérváron tartózkodott. *Bárhol is volt, mi türelmesen vártunk és azon drukkoltunk, hogy Balatonfüreden a csatlakozást elérjük. Nem tűnt reménytelennek, mivel 22.42-re Balatonfüredre érkeztünk.*

Legnagyobb meglepetésünkre itt „pontosan" menetrend szerint indult el a vonat, az utolsó esti vonat. Rajtunk kívül még sok felháborodott és tanácstalan ember utazott volna tovább. A többség az országút felé gyalogolt és stoppolni próbált. Éjszaka lévén a kevés autó közül természetesen egy sem állt meg.

Éjfél körül rászántuk magunkat, hogy taxival tegyük meg a nem kevés távolságot Badacsonylábdihegyig. A taxiszámla 900 forint volt, ami önmagáért beszél, hogy túl nagy költségtöbblet egy személyvonattal történő utazáshoz.

Felháborodásomat nem tudom lenyelni, ezért kérem, legalább tegyék szóvá. Valamint anyagi kártérítésre is — úgy gondolom — jogosultak vagyunk többi utastársammal együtt. A taxiszámlán kívül a menetjegyünk is Budapest—Badacsonylábdihegy távolságra volt megváltva.

Pusztafiné Pálovics Éva
1112 Budapest
Neszmélyi u. 40. I/1.

Lövedék a pályán

Kaland a síneken

A tömegkommunikációs eszközök hírei gyakorta szólnak a közlekedő vonatokat ért erőszakos cselekményekről. Nem megnyugtató, hogy számuk egyre szaporodik, hogy az elkövetők zöme fiatalkorú, mint az *Bolla Géza* mozdonyvezető leveléből is kiderül.

Tavaly, október 15-én például Ferencváros és a Soroksári út között volt kénytelen vonatát gyorsfékezéssel megállítani, mert a kavicságyra második világháborús lövedéket rakott valaki. *Bolla Géza* rádión és a menetirányítón keresztül értesítette a VBO-t, a rendőrséget és a tűzszerészeket, azok megérkezéséig a helyszínt biztosította.

1989. április 27-én az általa továbbított 2226-os számú vonatot Rákospalota-Újpest és Dunakeszi között kőzáporral fogadták a nyilván környékbeli gyerekek, de ezzel még nem ért véget a nap. Estefelé gépmenetben tartott „haza", amikor ugyanott és valószínűleg ugyanazok a tettesek két sínszál között hatalmas tüzet raktak, amire a szembe közlekedő vonat rá is szaladt. A mozdonyvezető azonnal megállt és üldözőbe vette, mi több, egy arra haladó URH-kocsi rendőreivel el is fogta a tetteseket.

Néhány nappal később Rákosrendező és Landler között a gép lehúzott ablakán át mozdonyvezetőnk feje fölött repült át egy jókora kődarab. Ezúttal „csak" a vezetőfülke oldaláról verte le a festéket.

Április 30-án Dunakeszi alsó előtt a vágányokon keresztben köteleket feszítettek ki, a sínekre pedig mintegy 40 méter hosszúságban köveket raktak. *Bolla Géza a vonat megállítását követően ismét üldözőbe vette a gyerekeket és kettőt közülük elfogott.*

Természetesen valamennyi ismertetett „kalandját" eseménykönyvileg is jelentette szolgálati főnökségén, a Hámán Kató vontatásnál, ahonnan azt továbbították a budapesti igazgatóságra. A közelmúltban igazgatói dicséretben részesítették Bolla Gézát.

(thorday)

Keserű vasutasnap

„Kimaradtam a névsorból"

E levelet tanulságként írom, mások okulására. Az eset ugyanis velem történt a 39. vasutasnapon, a békéscsabai vontatási főnökségen, amelynek dolgozója vagyok.

Minden vasutas tudja, hogy egy kis emlékplakettet, aranymozdonyt adnak a vasútnál eltöltött 30 éves szolgálatért. Eddig nem tudtam, hogy a plakettheз szerencse is kell.

A történet még június 5-én kezdődött, amikor a szolgálati helyen a névsort olvasva nem találtam a nevem. Pontosabban egy másik *Kovács József* neve szerepelt a listán. Ő 1947-ben született. *Az ügyintéző* — ha tud számolni — *észrevehette volna, hogy az a Kovács nem lehet 30 éve a vasútnál.*

Én természetesen telefonon jeleztem a tévedést, gondoltam van még 30 nap, mindent rendbe lehet hozni.

Elérkezett az ünnepség időpontja. A kollégák egymás után vették át kitüntetésüket. Én azonban hiába vártam, kimaradtam a névsorból. Senkinek nem kívánom azt, amit akkor éreztem. A szakszervezeti főbizalmi próbálta menteni a helyzetet, mielőtt végleg eltávoztam volna. A pénzes jegyzéken ugyanis megtalálták a nevem.

— *Ne mérgelődj! A pénz megvan!* — mondta.

Utána hazamentem a családhoz, amely mindig biztos háttér volt.

— *Nem kaptam aranymozdonyt* — mondtam, és nemcsak a vasutasnapi sör volt keserű!

Kovács József
Békéscsaba

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Vállalatunk nem csupán az egyik legnagyobb belföldi fuvaroztató, de a keletkező vas- és fémhulladék felvásárlója és feldolgozója is. Együttműködésünk sikerében bizva kívánunk munkájukhoz sok erőt, jó egészséget. Kérjük továbbra is segítségüket vasúti szállítmányaink gyors és pontos célba juttatásában.

Kohászati Alapanyag-előkészítő Vállalat
FERROTRANSFER
KAV

Kohászati Alapanyag-előkészítő Vállalat gazdasági vezetése és dolgozó-kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

MECSEKI SZÉNBÁNYÁK 1782 PÉCS

A MECSEKI SZÉNBÁNYÁK kollektívája

Köszöntjük a vasutasokat a vasutasnap alkalmából!

Kérjük, hogy jó együttműködéssel segítsék vállalatunk vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

KŐBÁNYAI SÖRGYÁR

A KŐBÁNYAI SÖRGYÁR vezetése, társadalmi szervezetei és dolgozó kollektívája.

A képzőművészeti kiállításon

„Itt érlelődtem művésszé...”

Vasutasnap és képzőművészeti kiállítás évtizedek óta összetartozó fogalmak. A jeles napnak hosszú évtizedek óta egyik legrangosabb rendezvénye a Népszínház utcai, nagy múltú Vasutas Képzőművészeti Kör kiállítása. Ezúttal, a 39. vasutasnapon, a Közlekedési Múzeumban gyönyörködhettünk a kör tagjainak munkáiban.

A Művészeti Alap képzőművészeti szakosztályának igazgatója, *dr. Feledy Balázs* nyitotta meg a kiállítást. Gondolatébresztő, tartalmas megnyitóbeszédében utalt az élénk belpolitikai életre, a közelmúlt történelmi tényeinek újraértékelésére — a megváltozott közéletre.

„Ebben a változó, feszültségekkel terhes világban rendezi újabb országos kiállítását a vasutas képzőművészeti körök nagy családja — mondotta többek között Feledy Balázs, majd így folytatta:

— A mostani időkben emeljük ki azt az elemét tevékenységünknek, amelynek lényegét — régi szóval, de új értelmezésben gondolva — a tehetséggondozásban látjuk. Közel negyven éve folyik ez a munka, s lett légyen bármilyen irányítás, közélet és közhangulat ebben az országban, a körök ápolták a tehetségeket, igyekeztek a szakmai munka emberi és tárgyi feltételeit megteremteni; megadni a további élethez és alkotáshoz szükséges sok és nélkülözhetetlen támpontot.

A tradícióknak megfelelően a kiállításon díjakat is átadtak. A szépszámú közönség előtt a legkiválóbbaknak *Koszorus Ferenc,* szakszervezetünk főtitkára nyújtotta át a jutalmakat és okleveleket.

Díjazottak:

Szemerédi Ferenc, Pap Sándor és *Makai Gyula* (festészet). *Nagy József* (plakett). *Pataki Miklós* (szobrászat).

A grafikusok kategóriájában *Jóba Éva* kapott első díjat. Szívesen vállalkozott egy kis beszélgetésre. Igaz, meghökkentem mindjárt a diskurzus elején, ugyanis így kezdte:

— *Örülök a díjnak, hogyne örülnék, de annak is, hogy utoljára kaptam . . .*

— Ez kissé érthetetlen, ugye belátja . . .?

— A magyarázat pedig roppant egyszerű: az idén tagja lettem az úgynevezett Művészeti Alapnak.

— Ha jól értem: ezentúl hivatásos művésznek számít?

— Pontosan, és ez azt jelenti, hogy más lett a státusom, legalábbis „hivatalosan”, és ebből a változásból következik, hogy a jövőben nem kaphatok díjat a legfőbb mecénástól, szóval a vasutas-szakszervezettől. Ők ugyanis, nagyon helyesen, kizárólag az amatőröket támogatják. Hosszú évekig támogattak engem is, elvégre 15 éve vagyok tagja a KÖR-nek (kérem, írja csupa nagybetűvel, megérdemlik!) — *itt érlelődtem művésszé* — ha egyáltalán szabad ezt mondanom. Mindenesetre: akárhogyan is alakul jövőm, sikeres leszek vagy sikertelen, a Népszínház utcai kör életem alapvető élménye, iskolája . . . Tanáraimat, *Benedek György*öt, *Kirchmayer Károly*t és társaimat, az alkotóközösség tagjait sohasem fogom elfelejteni . . .

(sárközi)

Jóba Éva „Love” című grafikája

(Tüttő Tibor felvételei)

Jóba Éva, Hoppné Göcze Judit, Lévai Zoltán és *Régi Márta* (grafika).

Szabó Lajos, Hornyák Katalin és *Világhy Árpád* (szobrászat).

Oklevelet kaptak:

Csüllög Júlia, Csomós Zoltán, Déghi Rita, Fábián Sán-

MOZIKALAUZ

Augusztusban láthatja a közönség a *Legényanya* című magyar bohózatot. A közönség jól szórakozhat hősének vidám kalandjain. Főszereplői: *Kállai Ferenc, Kibédi Ervin, Horváth József* és *Eszenyi Enikő.* A rendező: *Garas Dezső!*

Öt amerikai produkciót is bemutatnak. Az egyik *J. B. Harris* rendező munkája, *A hekus.*

Nincs új a nap alatt, hiszen egy olyan zsaruról szól, aki pont akkor zuhan magánéleti válságba, amikor egy nagy ügy kerül eléje.

Nyilvánvalóan sikerre számíthat a népszerűvé vált *Beverly Hills-i zsaru* folytatása: a *Beverly Hills-i zsaru 2.*

Természetesen viszontláthatjuk benne *Axel Foleyt,* a színes bőrű, nagyhangú, s mulatságos rendőrt, akit már az első részben a kitűnő *Eddie Murphy,* a rövid idő alatt a hollywoodi élvonalba ugrott, s nálunk is kedveltté vált néger színész alakít. Partnernője a szép *Brigitte Nielsen* a videofilmhősnő. A történet ezúttal is *Beverly Hills*-ben játszódik, s *Alex* szembetalálja magát a nagy hatalmú kábítószermaffia bérenceivel, majd főnökeivel. Közben amúgy mellékesen egy rendőrgyilkost is leleplez.

1958-ban mutatták be *James Clawell* író képzeletének szülöttét, a klasszikus horrort, amelynek címe *A légy.*

Egy tudós balszerencsés kísérletéről szól, aki képessé válik arra, hogy az atomok szerkezetét megváltoztassa. Ám amikor már diadalt ül, egy kicsiny légy keresztülhúzza számításait. S itt kezdődnek a bonyodalmak. A siker nyomán két folytatás is született, majd a legújabb *David Cronenberg* rendező izgalmas munkája.

Politikai krimi az ugyancsak amerikai *Gyilkos optika,* míg vígjáték a *Kemény fickók, Jeff Canew* rendező alkotása.

A háború utáni lerongyolódott Németországban pereg *Karl Heinz Heymano* szatírája, az NDK-s *Disznószerencse.*

Két hőse egy lelkes fiatal tanító és egy vaddisznó, no meg egy kis falu jellegzetes, mulatságos figurái.

A krimidömping újabb darabja a televízióból jól ismert *Symansky* felügyelő legújabb kalandja az NSZK-beli *Symansky kelepcében.* Megszemélyesítője magától értetődően ismét *Götz George.*

Kedves mesejáték a bolgár *A herceg 13-ik menyasszonya,* míg derűs és izgalmas *Bruno Corbucci* rendező akciófilmje, az olasz *Szuperhekusok.*

Az Intercom amerikai—magyar vegyes vállalat három filmet tűz műsorra.

Harmadikán a *Vasmadarak II*-t, *Sidney J. Furie kalandfilmjét.* Egy titokzatos hatalom nukleáris fegyverekhez jut. A világ veszélybe került. Az Egyesült Államok és a Szovjetunió speciális kommandó alakulatot szervez: a béke védelmében. Főszereplő: *Louis Gasset junior.*

A Duna Film — ugyancsak magyar—amerikai vegyes cég: két filmet hirdet a hónapra.

Harmadikán *Eddie Murphy* szükségletünk kielégítendő: láthatjuk az *Amerikába jöttem* derűs történetét. *Murphy* barátunk ezúttal egy zambiai királyfi képében jelenik meg a mozivásznon. Az Újvilágban nősülnie kell. Persze ez még egy királyfinak sem olyan egyszerű.

A másik premierre huszonnegyedikén kerül sor. A *James Bond,* a magányos ügynök a nagy hírű sorozat legfrissebb hajtása. Címszereplője: *Timothy Dalton,* a legeslegújabb a szuperügynökök sorában. Olyan nagy hírű előadók, mint *Sean Connery, Roger Moore* nyomába lépve.

Ábel Péter

A szertartás

1.

A temetés délután négykor kezdődik. A család barátja rozoga Skodájával fuvarozza a temetőbe az elhunyt rokonait és hozzátartozóit. A harmadik fordulónál engem is bepréselnek a kocsiba a szomszédasszony meg egy fiatal lány közé. A városszéli temető ravatalozójában előkészítettek mindent a szertartáshoz. Hűvös szél fúj, a gyászolók fázósan toporognak. Már csak a pap hiányzik. *„Református temetés lesz”* — súgja valaki a hátam mögött a szomszédjának. Bent, a ravatal mellett a családtagok állnak: egy, az egészből semmit sem értő ötéves kisfiú, egy karikás szemű, tizenhat éves lány és egy zömök, piros arcú férfi.

— *Anyu csak alszik, ugye?* — riad a csendben a gyerek hangja, és a nővérétől várja a választ. Az apja veszi az ölébe. Távolabb, a fal mellett álló asszonyok csoportja szipogva gyűri a zsebkendőt. A koszorúk színes karéjában féloldalra billent a fejfa. Már másodszor olvasom fekete betűit: Z. Istvánné, élt 42 évet.

2.

A temetkezési vállalat két munkása meggyújtja a gyertyákat a ravatal mellett. Egyikük a halott sófehér arcára pillant, és mielőtt tovább menne, megigazítja a fehér szemfedő lágy fodrait. Az ajtóban megjelenik a pap. Magas, kerek arcú férfi, őszülő halántékkal. *Méltósággal lépdel a gyászolók között a ravatalhoz. Körbehordozza súlyos tekintetét az arcokon, aztán kövérkés ujjaival belelapoz keményfedeles imakönyvébe.* A fojtott csendben mintha felerősödne a súrlódó papír zaja. Megkezdődött a szertartás . . .

A pap hangja érces, zengő — mintha hegyről szólna hozzánk. Zsebkendőjével néha megtörli a homlokát. Végül leemeli aranykeretes szemüvegét. Lehajtott fejjel, szinte csüggedten teszi a puha bőrtokba. A pisszegő csendet a két munkás sietős mozdulatai rebbentik szét. Megragadják a diófa koporsó fedelét. Egy kicsit várnak, amíg a család elbúcsúzik az arctól, aztán gyorsan helyére erősítik a tetőt. A koszorúkat, csokrokat az ajtó előtt várakozó autóhoz hordják. Eloltják a gyertyákat. Mi is készülődünk.

3.

Lépésben halad a fekete autó a koporsóval. A márványkeresztek között lehajtott fejjel követjük. *Kafka* regények hangulata szorongat. A csoportban mindig sustorog valaki. Kérdez, vagy kijelent, alig mozgó szájjal. Előttem két nő hajol éppen össze:

— *Honnan jött ez a sok lány?* — kérdezi az egyik.

— *Edit osztálytársai* — súgja a másik. — *Ipari tanulók. Varrónők lesznek. Igazán megható, hogy ők is eljöttek.*

Port kavar a szél, csattognak a koszorúk papírszalagjai. Messze a temető széle. Fázunk. A drótkerítés mellett fordul a kocsi. Már látni a kiásott sírhelyet. A földkupac tetején nyirkosak a hantok.

4.

Körülálljuk, szinte bekerítjük a gödröt. A koporsó már a síron keresztbe tett rudakon nyugszik. Gyorsan múlnak a szertartás utolsó percei. A pap helyet ad a munkásoknak, akik lassan leengedik a koporsót. Tompán surrog a fa, amikor visszahúzzák a kötelet. Valaki vörös szekfűcsokrot dob a mélybe. A kapák nyomán dübörögve zúdul rá a föld. Edit elcsukló sírásába magányos varjú károgása csap. A fekete madár olyan ott az égen, mint egy magasan lógó színházi díszlet.

Kaszala Sándor

Fazekas Lajos versei

Mint üres tenyerek

(Fiatal barátaimnak)

„Kényelmes otthon” reklám a kőfalon.
S az újságban albérletet keresünk —
hirdetünk drágán józan reményeket
kiuzsorázott szükségünkből; a téren
mi csak lengünk, mint az üres tenyerek.

Hajdani cselédek helyén álmodunk
mennyezetek penész-tejútja alatt.
Ha lányt szeretünk, a liget útjain
ránk szagol a szél. S már hulló fogaink közt
panaszunk kesernyés morzsája marad.

Bűnhődés

1.
Ütköztem hamis, ferde dolgokba
raktár mélyén sürögve-forogva,
hol a népvagyon zsákjai között
garázdák cinkos őre őrködött.
„Tolvaj!”-t kiáltottam, s szavamat
elnyelték a fülek s a falak.

2.
A tolvaj
nem zörgetett, amikor érkezett,
de a tárgyak, a tárgyak
megcsörrentek motozó kezétől,
riadóztak a világnak.

3.
A falak közötti csend,
a cella-magányú tér:
A bűnért bűnhődés.
Bűnhődés a bűnért.

Művészeti ösztöndíjasok

A SZOT titkársága 99 képző-, ipar- és fotóművészeti, 53 irodalmi kategóriában benyújtott pályázat közül elfogadva a szakértői bizottságok rangsorolt javasatait, az alábbi pályázókat részesíti SZOT Kassák Lajos művészeti ösztöndíjban.

D. Németh István írót, két kisregénye megírásához: *Farkas Árpád költő,* műfordítót (Románia) műfordítói, alkotói munkája segítéséhez; *G Heller Zsuzsa* keramikus művészt, közösségi tereken elhelyezendő díszkutak, kerámia egységek megalkotásához; *Gaál József* grafikusművészt, kísérleti jellegű grafikai munkássága folytatásához. *Karsai Ervin* költő, folklórkutató, ciganológus, cigány gyermekek részére készülő kétnyelvű (cigány—magyar) verseskötet megírásához, készülő kisregényéhez, a cigányság történetét megörökítő eposz megalkotásához; Krizbai Sándor festőművészt, egy-egy történelmi korszak problémáit felvető, nagyméretű olajvászon képek megalkotásához; *Pálinkás György* írót, a „Vallomás a városról”című kötet megírásához; *Tóth László* költő, publicista, műfordítót irodalmi riportkötete befejezéséhez, valamint önéletrajzi esszéket tartalmazó könyve összeállításához.

A titkárság egyben arról is döntött, hogy *Tabák Lajos* fotóművész vállalkozását, „A mi életünkből, Kassák Lajos Munka-Körének szociófotói” című album összeállítását, valamint *Drozsnyik István* festőművész képzőművészeti alkotómunkáját, szakmunkástanulók körében végzett művészeti nevelői, művészetszervezői tevékenységét egyszeri összeggel támogatja.

A SZOT Kassák Lajos művészeti ösztöndíj időtartama egy év, összege 7000 forint havonta. július 1-jétől következő év június 30-ig.

A szombathelyi Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola másodéves tanulójának, Szabó Beatrixnek a grafikája

A BVSC-ből a Bundesligába

Beszélgetés Farkasházi László futballistával

Amióta kinyíltak a nyugati profivilágba vezető kapuk, a magyar labdarúgók ugyancsak éltek a lehetőségekkel. Franciaországtól Törökországig szinte mindenütt megfordultak, volt aki bevált, volt aki nem. Akadtak dollármilliókat érő szerződések és félig-meddig baráti átruccanások a szomszédos Burgenlandba. Amire viszont még nem volt példa, most Farkasházi Lászlóval, a BVSC játékosával megtörtént: egy meglehetősen közepes másodosztályú csapatból az Európa egyik legerősebb bajnokságaként számontartott nyugatnémet Bundesligába, ráadásul annak is az első osztályába igazolt!

A 22 éves középpályás nevét pillanatok alatt megismerte a futballt kedvelő hazai közvélemény. Amikor *Farkasházi* próbajátékra utazott a VfL Bochum csapatához, bátorságáért még szakmai körökben is megmosolyogták — aztán jött a meglepetés: a nyugatnémetek nemcsak fogadták, hanem 100 ezer márkáért meg is vásárolták a játékost.

— Minek, vagy kinek köszönheti a ritka szerencsét? — kérdeztem *Farkasházit* a hihetetlen hír hallatán.

— *Elsősorban volt edzőmnek, Kisteleki Istvánnak* — felelte.— *Mesterem ugyanis a kölni futballfőiskolán vesz részt továbbképzésen, s ő említette először a nevemet nyugatnémet labdarúgókörökben.*

— Mivel hívta fel magára Kisteleki figyelmét?

— Ezt pontosan nem tudnám megmondani. Tény, hogy abban az időszakban igen jól ment a játék, s igyekeztem mindent megtenni a BVSC sikereiért.

— Számított rá, hogy a magyar bajnokságnál lényegesen erősebb Bundesligában is szóba kerülhet?

— *Nem, ez valóban óriási meglepetés számomra is. Már az sem volt kis dolog, hogy egyáltalán kiutazhattam és részt vehettem a bochumiak néhány edzésén.*

— Milyen benyomásokat szerzett jövendő csapatáról?

— Igazi kemény, németes felfogásban játszanak. A magyarok egyszer mindenesetre mély nyomot hagytak bennük, mégpedig *Détári Lajos* révén. „Döme" ugyanis éppen nekik lőtte azt az emlékezetes szabadrúgásgólt a tavalyi nyugatnémet kupadöntőn.

— Nem nyomasztó, hogy egy ilyen előd után öntől is valami hasonlót várnak esetleg?

— *Nem hiszem, hogy engem Détárihoz mérnének. Egy hétig kint voltam, együtt készültem a csapattal, így látták, mit tudok. Ahhoz, hogy a Bundesliga kemény küzdelmeiben se valljak szégyent, még sok mindenben kell fejlődnöm. Erre Bochumban minden lehetőségem meglesz.*

— Hogyan készült fel a próbajátékra?

— Igyekeztem mindent ugyanúgy csinálni, mint korábban. Elég drukkolós típus vagyok, s a túlzott készülődés görcsössé tehette volna a játékomat.

— Kissé furcsának tűnik, hogy tehetségét eddig csak másodosztályban kamatoztatta . . .

— A BVSC saját nevelésű játékosa vagyok, és soha nem fogom megbánni, hogy 22 éves koromig a vasutas-egyesületben szerepeltem.

— Korábban nem gondolt a változtatásra?

— Sokat nem foglalkoztam a klubcsere gondolatával, hiszen jól éreztem magam a Szőnyi úton. Tény, hogy már évekkel ezelőtt is megkerestek nagyobb egyesületek képviselői. Tavaly például a Váci Izzó, a Vasas és a Tatabánya játékosszerzői jelezték, hogy szívesen látnának.

— Miért mondott nemet valamennyiüknek?

— Időközben bevonultam katonának, és a harmadosztályú Osztapenko SE színeiben játszottam. Leszerelésem után pedig úgy döntöttem, hogy még a tavaszi szezont mindenképpen a BVSC-nél csinálom végig. *Ősztől viszont biztosan aláírtam volna a szerződést egy nagycsapathoz. Arra persze, hogy ez egy első osztályú Bundesliga-együttes lesz, még álmomban sem gondoltam volna.*

— Mit tart legfőbb erényének és hiányosságának?

— Jobb lábammal lényegesen erősebben lövök, tehát ezen a téren még fejlődnöm kell. Azt hiszem, a gyorsabb és hajtósabb játékosok közé tartozom. A nyugatnémet bajnokságban mindenesetre keményebb összecsapásokra is fel kell készülnöm.

— *Farkasházi László* tehát a következő idényt már a VfL Bochum csapatánál kezdi. Mégis, ha nem jött volna össze a szenzációs, nyugaton is nagy meglepetést okozó átigazolás, idehaza hol folytatta volna a legszívesebben?

— Azt hiszem nem kétséges, hogy nálunk a Bp. Honvéd a legjobb együttes. A piros-fehérek színeiben ma is rangot jelent játszani. De bevallom, azért így boldogabb vagyok.

Papp István

SPORTNAPOK

Egészségünk védelméért

Ez az ország beteg. Riasztó, sőt döbbenetes egészségügyi statisztikák bizonyítják, hogy fokozatosan és korán pusztulunk, pusztítjuk magunkat. Sokak víziójában már a nemzethalál képe is felderengett. Nem úgy élünk, ahogy kellene, ezért számtalan a betegségünk és hamar feléljük tartalékainkat. Felismerve a bajt, ebben az országban többféle mozgalom indult a fenyegető rém visszaszorítására. A vasút is számtalan intézkedést tett dolgozói egészségének védelméért, de hasonlóan az országos tapasztalatokhoz, nem ért el megfelelő eredményt.

Az Egészség mindenkinek ma már világprogram. Tavaly ősszel részben ennek a jegyében is zajlott a vasutas sportkonferencia, ahol újból szóba kerültek azok a tennivalók, amelyekkel vasutasaink egészségét a korábbinál jobban óvhatjuk. Érdemes megjegyezni, hogy ehhez nem elég csupán a szándék, és az intézkedések sokasága, ehhez a vasutasok aktív közreműködése is szükséges.

Az egészségmegőrző programban is megfogalmazódtak azok a feladatok, amelyek a vasutasok mentálhigiénés, életmódbeli és táplálkozási szokásait kívánják jó irányba terelni. A különféle felméréseket és az ezek alapján leszűrt következtetéseket és tanácsokat a vasút egészségvédői, orvosok és sportvezetők rendszeresen a nyilvánosság elé tárják.

Évente országos egészségügyi sportnapokat rendeznek, amelyre szeretettel várnak minden vasutast, azok családtagjait és bármely érdeklődőt.

Az idei szeptember ismét a vasutasok egészségvédelmének jegyében telik el. A balatonfüredi sportnapokra az eddiginél több érdeklődőt várnak.

(P. K.)

Vasutas atléták Európa-bajnoksága

A vasutas atléták négy évente megrendezett Európa-bajnokságán 18 nemzet sportolói gyűltek össze július elején Varsóban. A magyar válogatott igen szépen szerepelt annak ellenére, hogy verseny közben megsérült a 4 x 100-as váltó két tagja, *Sárközi Lajos* és *Molnár Tamás.*

Az EB-n aranyérmet nyertek: *Horváth Viktória* (súlylökés), *Bugya Mariann* (800 és 1500 m-es síkfutás), *Zsigmond Kinga* (gerelyhajítás), *Vörös Sándor* (kalapácsvetés). A felsoroltak a BVSC versenyzői, de első lett az 1500 m-es síkfutásban *Sári Zoltán* is (SZVSE), valamint három nyíregyházi: *Tőrösné Daku Mónika* (100 m-es síkfutás), *Ficsor József* (diszkoszvetés) és *Stefán László* (gerelyhajítás).

Ezüstérmet szerzett a 200 méteres síkfutásban *Bekecs Sándor* és *Daku Mónika,* mindketten nyíregyháziak, valamint a debreceni *Szendrei Zsolt* (magasugrás) és *Kovács Judit* (magas- és távolugrás). *Tóthné Csőke Katalin,* a BVSC diszkoszvetőnője is második lett annak ellenére, hogy a verseny közben megsérült.

Az aranyérmes súlylökőnő

Csapatban a nők között második lett a magyar válogatott, a férfiak mezőnyében viszont a negyedik helyet szerezték meg versenyzőink. Ez az eredmény lehetett volna jobb is, ha a szombathelyi atléták is részt vettek volna a versenyen: leginkább az olimpiai helyezett kalapácsvető hiányzott.

BIRKÓZÁS

SZVSE—Nizza 6:1

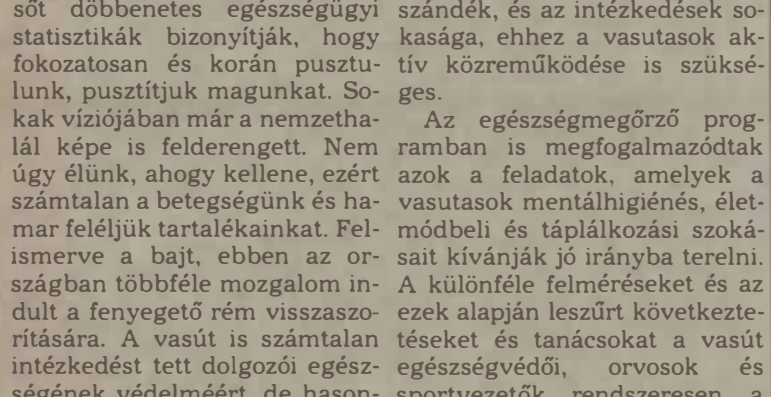
Szeged francia testvérvárosából, Nizzából sportdelegáció érkezett az SZVSE-hez. Az öttagú vendégegyüttes birkózói kétkét mérkőzést játszottak vendéglátóiakkal. A csapattalálkozót a házigazdák nyerték 6:1 arányban.

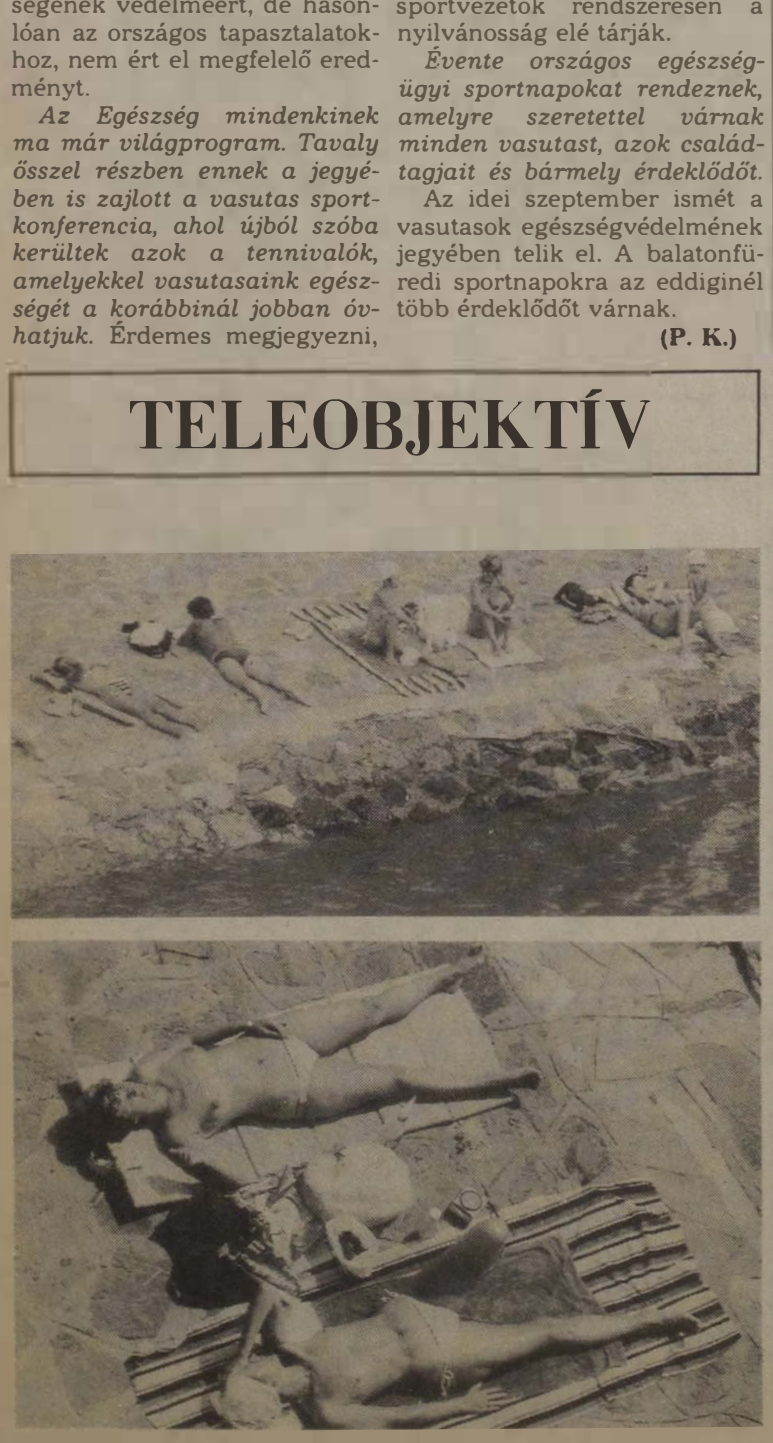
Győztesek, szabadfogásban 57 kg: *Lipták A.,* 62 kg: *Kuncsai J.,* 74 kg: *Csikós F.* Kötöttfogásban: 74 kg *Szokoly T., Tóth J.,* 82 kg: *Ambrus T.*

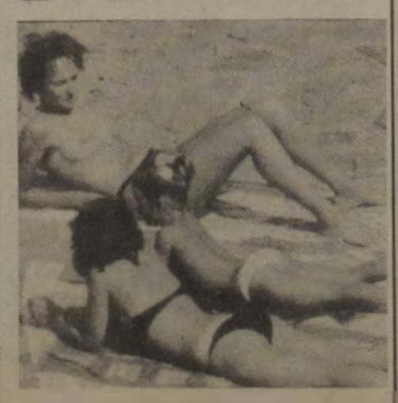
Szupermaratoni

Július 9-én rendezték meg az olaszországi Pistoiában az 53 kilométeres szupermaratoni hegyi futóversenyt, amelyen a tavalyihoz hasonlóan jól szerepeltek a BVSC hosszútávfutói. *Végvári Zsolt* egyénben harmadik lett, míg csapatunk a negyedik helyen végzett.

TELEOBJEKTÍV







(Tüttő Tibor felvételei)

HÍREK

Koszorus Ferenc főtitkár, és *Szemők Béla,* a MÁV általános vezérigazgató-helyettese elutazásuk előtt találkozott a balatonkenesei gyermeküdülőben szakszervezetünk által vendégül látott örmény gyerekekkel, és a magyar vasutasok nevében egy-egy szabadidőruhát adtak át, amelyet a különleges alkalomra való tekintettel 30 százalékkal olcsóbban adott a MÁV-nak a váci kötöttárugyár.

— Vendégszereplés. Olaszországban mutatta be műsorát a közelmúltban a MÁV dél-zalai táncegyüttese. A 32 tagú nagykanizsai amatőr csoport a Latinában megrendezett nemzetközi néptáncfesztiválon képviselte a hazai színeket. Az ötnapos találkozón 10 európai ország reprezentánsai léptek fel.

— Vasutasnapi vendégek. Az idei vasutasnapra Kassáról érkeztek vendégek Hatvanba. Az öttagú delegáción kívül focisták is érkeztek a Zagyva-parti városba. A két vasútállomás mérkőzésének eredménye: 1-1. A visszavágó szeptemberben lesz Kassán.

— Károk Debrecenben. Továbbra sem csökken a debreceni igazgatóság területén a kábellopások, vonatdobálások száma. Ebben az évben eddig 116 esetben rongálták meg a vasúti berendezéseket, törték be a vonatok ablakait. Az okozott kár 250-300 ezer forint.

— Aluljáró. Jelentős szakaszához érkezett a Tatabánya—Kisbér közötti nagy forgalmú út közúti aluljárójának építése. A hidat a MÁV Hídépítési Főnökség 8-as számú építésvezetőségének dolgozói készítik. A tervek szerint novemberben adják át a forgalomnak.

— Aranydiploma. Június elején tartotta meg minősítő hangversenyét a MÁV miskolci koncert-fúvószenekara. A zsűrielnök, Aut Henrik értékelése szerint a karmester — Heiner Károly — személyisége, a zenészek felkészültsége, muzikalitása azt a hatást váltotta ki, amely a legmagasabb fokozat, a kiemelt aranydiploma odaítélését eredményezte.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Lakáscsere

Elcserélném óbudai 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett) 1 plusz félszobás vagy nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 220-660/664 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi 72 négyzetméteres 2,5 szoba hallos, összkomfortos, IV. emeleti, 2 erkélyes, telefonos újpalotai lakásomat, rákospalotai MÁV-telepi kizárólag földszinti hasonló vagy 3 szobás, telefonos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 01/45-18-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti 3 szobás gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-bérlakásomat, hasonló 1 szobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Négy-öt tagú családnak kényelmes. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: 273-963, vagy 836-066 városi telefonszámon.

Elcserélném 96 négyzetméteres 2 és félszobás, lodzsás MÁV-telepi összkomfortos lakást, kettő 1 + félszobás összkomfortos tanácsi, vagy egy 1 + félszobás lakásra ráfizetéssel. (IV., XIV., XV. ker. előnyben.) Érdeklődni: 327-950/26 városi telefonszámon.

Eladó Érd, Kerékgyártó u. 19. szám 120 négyzetméteres családi ház (központi fűtés, víz, villany, melléképületek, kert, gyümölcsös). Érdeklődni lehet: mindennap a helyszínen, vagy telefonon a 73-94-es üzemi számon.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos (gázfűtéses) MÁV-bérlakásomat egy 2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczi János, Bp. Lenin útja 11. II. lépcsőház 7. sz.

Elcserélném százhalombattai távfűtéses II. emeleti 64 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos tanácsi bérlakásomat, kettő és félszobás vagy 2 szoba étkezős összkomfortos MÁV-, vagy tanácsi lakásra II. emeletig (kis kertes is lehet). Érdligetre vagy Budapestre. Érdeklődni lehet: Sárközi János, 2440 Százhalombatta, Tóth J. u. 8. II/9. Levélben, vagy az 52-21 üzemi telefonszámon.

Eladó Kőbánya Újhegyen 3 szobás 68 négyzetméteres szövetkezeti lakás 27 ezer Ft/négyzetméterenként. Érdeklődni lehet: 16 óra után a 780-697 városi telefonszámon.

Elcserélném XVII Borsó u 38. szám alatti egy plusz két félszobás öröklakásomat, egy plusz félszobás tanácsi lakásra ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Miskolcziné, 217-275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném Gyáli úton lévő, 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném váci, 2 szoba összkomfortos, telefonos, nagyméretű tanácsi lakásomat budapesti, vagy közvetlen Pest környékire. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Berki Adrienn, Vác, Vám u. 14. X/4. Telefonon az esti órákban: a 27/12-110 számon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—1501. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

1989. AUGUSZTUS 24.

Több mint öt éve

Munkavédelmi ellenőrzés, hatósági jogkör nélkül

Szakszervezetünk elnöksége július 18-án tárgyalta a munkavédelem szakszervezeti társadalmi ellenőrzésének tapasztalatait. Az előterjesztés az elmúlt öt évben végzett szakszervezeti munkavédelmi tevékenységet értékelte. A napirend időszerűségét indokolta, hogy a munkavédelem irányításának és ellenőrzésének átszervezése óta több mint öt év telt el. Azóta a szakszervezetek hatósági jogkör nélkül, társadalmi tevékenység útján valósítják meg a munkavédelmi ellenőrzést.

Munkavédelmi tevékenységünk elmúlt öt évének mérlege igen ellentmondásos. Pozitív az, hogy évente egy vagy több alkalommal a gazdasági vezetők számot adnak az irányításuk alatt működő szervezetek munkavédelmi helyzetéről, tevékenységéről, a munkavédelmi fejlesztési és intézkedési tervek végrehajtásáról. A szakszervezeti testületek többsége azonban következetesen nem kéri számon folyamatosan a gazdasági vezetőktől azoknak az intézkedéseknek a végrehajtását, amelyeket saját elhatározásukból vállaltak. *Ez a következetlenség a munkavállalók szemében rontja a szakszervezeti érdekérvényesítés hitelét. A be nem váltott ígéretek a dolgozókat bizalmatlanná teszik.*

A szakszervezeti munkavédelmi ellenőrzés hatósági jogosítványok nélkül is folyamatos volt az elmúlt öt évben. E feladatot jelenleg 400 társadalmi munkavédelmi ellenőr látja el. Többségük felkészült, munkavédelmi képesítéssel rendelkező szakember.

A feltárt hiányosságok megszüntetése elsődlegesen attól függ, hogy az érintett gazdasági vezetők milyen megoldási lehetőségekkel rendelkeznek. A szakszervezeti társadalmi ellenőrzés hatékonyságát több negatív tényező befolyásolja. Ezek közé sorolandók a társadalmi munkavédelmi ellenőr munkajogi függősége, nincs biztosítva részére hathatós munkajogi védelem, mozgása a munkaidőben korlátozott.

A mai körülmények között államigazgatási jogosítványok nélkül nehezebb a gazdálkodó szervezetek munkavédelmi helyzetét befolyásolni, de úgy látjuk, hogy a szakszervezeteknek továbbra is közre kell működni a munkavédelemben. Ennek jogi garanciáit törvénynek kell biztosítani.

A törvényre alapozva magas szintű jogszabályban kell megfogalmazni, hogyan gyakorolhatja munkavédelemmel kapcsolatos jogait a szakszervezet. Ahhoz, hogy a szakszervezetek elláthassák érdekvédelmi tevékenységükön belül munkavédelmi feladataikat, biztosítani kell a munkavédelmi aktivisták munkajogi védelmét.

Továbbra is szükségesnek tartjuk, hogy a szakszervezeti munkavédelmi ellenőrök érvényes jogosítványaikkal élve járjanak el a munkahely veszélyes és ártalmas termelési tényezőinek feltárásában, kezdeményezzék megszüntetésüket. *A dolgozók érdekében működjenek közre a foglalkozási balesetet szenvedett dolgozók kárigényének érvényesítésében.* Feladatuk ellátásához biztosítani kell a szükséges munkaidőkedvezményt, amelynek jogalapját a vonatkozó ÁBMH rendelet alapján MVSZ helyi függelékekben tételesen javasolunk meghatározni.

A szakszervezeti mozgalomnak a munkavédelmet szolgáló tennivalói ellátásához szüksége van jól felkészült társadalmi aktivistahálózatra. Szakszervezetünknek továbbra is gondoskodnia kell a munkavédelmi ellenőrök továbbképzéséről. Erre a képzésre a soron lévő szakszervezeti választásokat követően megkülönböztetett figyelmet kell fordítani.

P. J.

Negyven évvel ezelőtt

Licenc az Integra cégtől

A MÁV Vezérigazgatóság szervezetében 1949 tavaszán jött létre a távközlési és biztosítóberendezési szakosztály. A vasút vezetői ezzel megteremtették annak a lehetőségét, hogy szakszerű irányítás mellett fokozatosan korszerűsítsék a távközlést és a biztonságos közlekedést segítő jelzőberendezéseket.

A svájci Integra cégtől vásárolt licenc alapján, 1949-ben a Telefongyárban kezdődött meg a gyártás. Még ugyanabban az évben Budapest—Ferencváros és Kelenföld között üzembe helyezték az első önműködő térközbiztosító berendezést.

A négy évtized alatt sokat változott a vasút arculata, távközlő és biztosítóberendezési hálózata. Évről évre nő azoknak az állomásoknak, pályaudvaroknak a száma, ahol a forgalmisták a legkorszerűbb berendezések segítségével irányítják és fogadják a vonatokat. Ez alatt a negyven év alatt nemcsak a technika fejlődött, hanem felnőtt egy kitűnő szakembergárda, akik nagy hozzáértéssel, szerelik és működtetik a berendezéseket.

Az első D 55 típusú berendezést 1962 decemberében Vámosgyörk állomáson helyezték üzembe

Ettől kezdve a magyar vasútnál új biztosítóberendezés-nemzedék kezdte meg sikeres pályafutását. *A hazai állomások közül az első D 55 típusú berendezést 1962 decemberében Vámosgyörk állomáson helyezték üzembe.*

A hetvenes években a jelfogóra alapozott Dominó technika reformja indult útjára. Korszerűsítették a fényáramköröket is, majd elkészült a Dominó 70 berendezés. Ennek első példányát 1973-ban Dunakeszin, a következőt két év múlva Szolnokon helyezték üzembe. Ilyen berendezések üzemelnek Debrecenben, Kelenföldön, Hatvanban és a Keleti pályaudvaron, hogy csak a nagyobbakat soroljuk fel.

Most, negyven év elteltével a szakszolgálat vezetői kiállításon mutatják be, hogy honnan indultak és meddig jutottak. A kiállítást augusztus 10-én Tóth László műszaki vezérigazgató-helyettes nyitotta meg a Közlekedési Múzeumban. Szeptember 7-én és 8-án pedig a szakszolgálat egyes területeit ismertető, tudományos igényességű előadás-sorozatot rendeznek Budapesten.

A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat vezetői az elődökre is gondoltak. Az előadás-sorozatot követő napon, azaz szeptember 9-én találkozót szerveznek, amelyre egykori munkatársaikat is meghívják. A találkozót Budapesten rendezik. Helye: a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség Tatai úti központja.

R. V. F.

Menetkedvezmény vasutasözvegyeknek

A munkaviszonyban álló, illetve 55. életévüket még be nem töltött vasutasözvegy nők régi sérelme volt, hogy férjük halála után, amennyiben csak ideiglenes özvegyi nyugdíjra (1 évig járó nyugdíj) jogosultak, a nyugdíj beszüntetésével, az utazási kedvezmény is megszűnt. (Szünetel a jogosultság a nyugdíjkorhatár betöltéséig).

A házastárs elvesztése sokszor szűkösebb anyagi helyzettel is párosul, amit az utazási kedvezmény megvonása még tetézett. A MÁV felső vezetése nem közömbös az egykori munkatársak özvegyének sorsa iránt.

A MÁV elnök-vezérigazgatójának döntése alapján — a vállalati eredmény terhére — ezeknek az özvegyeknek is biztosítják az utazási kedvezményt. Annak érdekében is intézkedtek az illetékesek, hogy az utazási kedvezményt azok az özvegyek is kapják vissza, akik néhai férjük halála után, koruk-ra, vagy egy, eltartásukban élő gyermekükre tekintettel csak 1 évig részesültek ideiglenes özvegyi nyugdíjban.

A MÁV Nyugdíj Igaztatóság a jövőben az ideiglenes özvegyi nyugdíj megállapításával egyidejűleg, igényjogosultság esetén kiadja a menetkedvezményi értesítést is, amit az özvegynek a lakhelye szerinti MÁV nyugdíjnyilvántartó állomáson kell leadni, az arcképes igazolvány kiállítása céljából.

Azok az özvegyek, akiknek özvegyi nyugellátásra való jogosultsága szünetel — az ideiglenes nyugdíj 1 év után megszűnt —, a részükre korábban elküldött és a nyugdíjnyilvántartó főnökség birtokában levő menetkedvezményi értesítés alapján kérhetik az utazási kedvezmény kiadását.

Valamennyi MÁV, GYSEV, özvegy nő, az utazási kedvezményre csak abban az esetben jogosult, amennyiben az özvegyi nyugdíj megállapításának idejében jogosultsága fennáll. Elveszti azonban a kedvezményt az özvegy akkor, ha 55. életéve betöltése előtt újabb házasságot köt.

Feltalálók, újítók

A legjobbakat kitüntették

Az utóbbi időben keveset hallatnak magukról az újítók, még sem lehet azt mondani, hogy a vasútnál teljesen alábbhagyott volna az alkotó kedv. Ez derült ki abból a házi ünnepségből, amelyet augusztus 2-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendeztek. Ezúttal a MÁV legeredményesebb újítóit köszöntötték.

Maráz Béla, a MÁV Vezérigazgatóság műszaki főosztályának vezetője üdvözölte a meghívottakat, majd *Tóth László* műszaki vezérigazgató-helyettes méltatta az újítómozgalom jelentőségét, a vasutas feltalálók és újítók tevékenységét. Kiemelte, hogy azokat, akik munkahelyükön keresik, kutatják az újat, jobban meg kell becsülni, mert hasznosat alkotnak.

A vezérigazgató-helyettes végezetül megköszönte az újítók munkáját, majd kitüntetéseket adott át. *Kiváló Feltaláló* kitüntetést hárman — *Büky Dénes, Kovács Tibor* és *Laczkó Tamás* — kaptak. Mindhárman a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökség dolgozói. A *Kiváló Újító* kitüntetés arany fokozatát 26, ezüst fokozatát 42, bronz fokozatát 64 újító kapta meg. **(vf)**

A TBÉF dolgozói Siófok állomáson augusztus elején megkezdték a korszerű, D 70 típusú biztosítóberendezés szerelését. Felvételeink a külső téri munkálatokat mutatják be. A főnökség dolgozói fektetik a kábeleket és alapozzák a jelzőberendezések tartóoszlopait.

(Visi Ferenc felvételei)

Bérbe adott szállodák

Gazdasági önfinanszírozás az idegenforgalomban

„Turistabázis" eladó — olvashattuk nemrég a Poljarnaja Pravda című murmanszki újság egyik számában. A turistabázis 40 férőhelyes, gázfűtéses, garázzsal, kikötővel, szaunával. A példa nem egyedülálló. Ugyanezen a területen már bérbe adtak szállodát egy szövetkezetnek, illetve egy turistabázist egy családnak.

A Szovjetunióban az átfogó gazdasági reform eredménye, hogy 1989. január 1-jétől az idegenforgalom teljesen áttért az önelszámolásra és önfinanszírozásra. Bővül a bérletbe adott objektumok száma is.

Az új gazdasági módszerektől azt remélik, hogy az idegenforgalom több problémáját megoldják: nő a szakszervezeti üdülőkben dolgozók száma. A gazdasági ösztönzők lehetővé teszik, hogy az idegenforgalmi vállalatok olyan jövedelemhez jussanak, amelyet dolgozóik anyagi ösztönzésére fordíthatnak. A kiadások fedezésére a szakszervezetek évente 275 millió rubelt szánnak.

A népszerű fekete-tengeri üdülőhely, Gagra is áttér a gazdasági önelszámolásra és önfinanszírozásra.

Évente mintegy 2 millióan pihennek e festői, tengerparti városban. Ám étkeztetésük, ivóvízellátásuk, az elektromos energia és utaztatásuk egyre nehezebb.

Romlott az üdülőzóna ökológiai helyzete is — a városi szennyvíztisztító berendezések kapacitása nem elegendő. Sürgősen helyre kell állítani a természetes strandokat. E problémák megoldásához azonban a városi tanácsnak nagy pénzösszegre van szüksége. Mind ez ideig a tanács semmilyen pénzt nem kapott az évente városba látogató üdülőktől.

Az új elgondolás szerint minden üdülő a jövedelem egy részét a városnak adja. Ez egy szezonban legalább 30 millió rubelt jelent. A városi tanács végrehajtó bizottsága ezt az összeget saját belátása szerint használhatja fel Gagra fejlesztésére.

A gazdasági önelszámolás megkönnyíti a nemzetközi idegenforgalom helyzetét is. Ugyancsak Gagrában a „CIB Corporation" amerikai vállalattal közösen, a turisták egész éves üdültetését biztosító komplexumot kívánnak létesíteni. Ennek része lesz a partot a hegyekkel összekötő 5 kilométer hosszú függővasút, több első osztályú sportlétesítmény és egy vidámpark is.

Szovsaderm elnevezéssel már megalakult egy szovjet—svájci közös vállalat, amely a szakszervezeti üdülők fejlesztésével foglalkozik. Habarovszkban egy kínai cég ajánlotta fel szolgálatait egy helyi szanatórium építéséhez.

Az idegenforgalom és a turizmus az egész világon egyre nagyobb méretekben nemzetközi ágazattá válik. A Szovjetunió sem maradhat ki e folyamatból.

Ivan Tonkonog

Minek nekünk szakszervezet?

Magyar módszert ajánl egy szovjet szerző

„Ahogy patak a sziklát, úgy folyta körül és kerülte meg a változások szele a legnagyobb szovjet tömegszervezetet, a szakszervezeteket". Erre a következtetésre jut *Alekszandr Auzan,* a *Minek nekünk szakszervezet* című cikk szerzője.

Az SZKP KB lapja, a Szocialiszticseszkaja Indusztrija május elsejei számában megjelent cikk történelmi tényként állapítja meg, hogy a szakszervezeti mozgalom fejlődése a Szovjetunióban inkább a *Trockij,* mint a *Lenin* által felvázolt irányt követte. A totális államhatalom kiépítése a korábban a dolgozók érdekvédelmét célul kitűző szakszervezeteket is az „állam szolgálóleányává" változtatta, amelynek feladata csak a nyugalom és a tömegtámogatás látszatának biztosítása volt.

Ezzel szemben *Lenin* elképzelései szerint a szakszervezeteknek a nem az osztályjellegű gazdasági harc eszközeivé, (azaz a szovjet rendszer bürokratikus torzulásai elleni harc eszközeivé) kellett volna válniuk. *Ezzel szemben a szakszervezetek kiépítették fizetett alkalmazottakból álló bonyolult és sokszintű hierarchiájukat,* amely az érdekvédelem helyett a szociális ellátás kérdéseivel, (ennek biztosításához egyáltalán nem szükséges a szakszervezetek közreműködése), a lakásgondokkal és a hiánycikkek elosztásával foglalkozik.

Az ilyen, nem szakszervezeti jellegű funkciók felvállalása után a szovjet szakszervezetek könnyű szívvel szentesítették a rendszeressé vált rendkívüli műszakokat, a szabad szombatok és más szabadnapok önkényes áthelyezését.

És ez, a dolgozók érdekeit figyelmen kívül hagyó szervezet a jelenlegi szovjet választási törvény értelmében maximális kvótát, azaz 100 képviselői helyet kapott a parlamentben — annyit, mint az SZKP.

Felmerül a kérdés: *mivé válnak ezek után a szakszervezetek, a peresztrojka támogatóivá vagy fékezőivé?* A mostani választási kampány során például a szakszervezetek központi tanácsa kiadta a jelszót: *„Mindent tegyünk meg, hogy ne legyen munkanélküliség!",* ez azonban — a cikk szerzőjének véleménye szerint —, csak a gazdasági reform megakadályozása útján valósítható meg.

Auzan megkérdőjelezi a szovjet szakszervezetek szerveződési elvét, a demokratikus centralizmust is, mivel az a párt szervezeti szabályzatából lett átvéve és abszolút alkalmatlan egy társadalmi szervezet számára. Véleménye szerint *Marx* úgy vélte, hogy *„a demokratikus centralizmus elvén felépülő szervezet megfelel egy titkos társaság, illetve egy szekta számára, de ellentmond a szakszervezetek lényegének."*

Arra a kérdésre, hogy akkor hogyan lehet széles tömegeket átfogó és a nép érdekeit kifejező szakszervezeteket létrehozni, a szerző Magyarország példáját ajánlja, ahol is — *Auzan* meglátása szerint — a lengyel krízis tapasztalataiból okulva az 1980-as évek első felében sikerült megtalálni a szakszervezetek bénultságának feloldására a módszert: megteremtették a konkurenciát az egyetlen szervezeten belül létező két alternatív rendszer életre hívásával. A szerző a szovjet szakszervezetek bénultságának feloldásán munkálkodók figyelmébe ajánlja a magyar módszert, amely az ő véleménye szerint „a legbékésebb út".

INDIÁBAN

Ellenzik a vasút-korszerűsítést

Az indiai vasutak 1,7 millió dolgozójának munkahelyét egyre növekvő mértékben fenyegeti az a körülmény, hogy a kormány támogatását élvező vasúttársaság mindent megtesz korszerűsítési tervének megvalósítása érdekében. A Vasutasok Összindiai Föderációjának főtitkára, *J. P. Chaubey* szerint a vasút dolgozói *„élénk ellenállást"* tanúsítanak az igazgatósági elképzelésekkel szemben. Többek között azon döntéssel sem értenek egyet, hogy a rendszeres fenntartási munkákkal magán-alvállalkozókat bíznak meg.

„Az emberi erőt kímélő gépek fontosak, de látni kell azt is, hogy veszélyben forog a vasutasok foglalkoztatásának biztonsága." — mondotta *Chaubey* főtitkár. „A különböző vasúti őrhelyeken üzembe helyezett számítógépek csökkentették a munkaerőigényt. A vasút már korábban hozzáfogott a vasúti pályák fenntartásának gépesítéséhez, amelyet most tovább kíván szélesíteni. Ez tovább csökkenti a pályafenntartáson dolgozók létszámát. A gőzvontatásról a dízel- és villamosvontatásra való átállás már szült problémákat és a fűtőházakban a munkahelyek megszűnését eredményezte."

Eközben Indiában 30 millió munka nélküli fiatal van. Az új telepítésű iparnak viszont csak a maximális nyereség elérése a cél, és ez a munka nélküli fiatalok elhelyezkedési esélyeit csökkenti. A Vasutasok Összindiai Föderációja más szakszervezeti szervezetekkel együttműködve bizottságot hozott létre, amely feladatul kapta: az egész ország területén szervezzen felvilágosító kampányt a fiatalok körében annak érdekében, hogy követeljék a munkához való jog, mint egyik alapvető emberi jog beiktatását India alkotmányába.

B. Z.

A vállalkozók szándéka

Kizárni a szakszervezetet

Az Európai Szakszervezeti Szövetség múlt év elején Stockholmban megtartott VI. kongresszusán *Jacques Delors,* a Közös Piac brüsszeli bizottságának elnöke egyebek között kijelentette, hogy az EGK tagországok valamennyi dolgozója számára kielégítő, egységes szociális szabályzatot fognak kidolgozni.

Egy év telt el es a közös szociális szabályzat továbbra is csak ígéret maradt annak ellenére, hogy az EGK területén működő szakszervezeti központok állandó nyomást igyekeznek gyakorolni a brüsszeli bizottságra. *A realitások viszont azt mutatják, hogy a szakszervezeti mozgalom hatása jóval gyengébb a bizottságra, mint azoké a vállalkozóké, akik ellenzik a szociális kérdések megtárgyalását a szakszervezetekkel, és mindenféle szakszervezeti befolyást szeretnének kizárni a jövőbeni egységes piacról.*

Az Európai Szakszervezeti Szövetség tárgyalási pozíciója és gyenge ráhatása az EGK irányítási mechanizmusára világosan mutatja, hogy az ESZSZ nem képes befolyásolni sem a Közös Piac minisztertanácsát, sem pedig a brüsszeli bizottságot.

Jacques Delors az ESZSZ legutóbbi kongresszusán többek között azt is hangsúlyozta, hogy az egységes piac felépítésének legfőbb támogatói közé tartozónak tekintik a szakszervezeteket. A tények azonban ezt a kijelentést egyáltalán nem erősítik meg. Éppen emiatt már több nyugat-európai szakszervezeti központ vezetője is kifejezte aggodalmát, mondván, hogy az Európai Szakszervezeti Szövetség, amelynek vezetése nem hajlik túlságosan közös akciók megszervezésére, könnyen elveszítheti szakszervezeti karakterét és félő, hogy csupán az EGK egyik intézményévé válik.

Az alapvető szociális jogok szabályozását nehezítő másik akadály egyrészt az EGK országok között fennálló, gyakran jelentős gazdasági-szociális eltérésekben jelentkezik. Például Portugáliában, Spanyolországban és Görögországban az átlagos életszínvonal rendkívül alacsony a közösség többi országához viszonyítva. Másrészt ezekben az országokban a dolgozók szervezettségének aránya ritkán haladja meg a 20 százalékot, még az NSZK-ban ennek a háromszorosa is gyakran eléri a 80 százalékot Belgiumban, Dániában és az észak-európai országokban. *Ugyancsak ide tartozik, hogy például a portugál dolgozók reálbérének átlaga csak egyhatoda az EGK legfejlettebb országaiban kialakult bérek átlagának.*

(Baranyai)

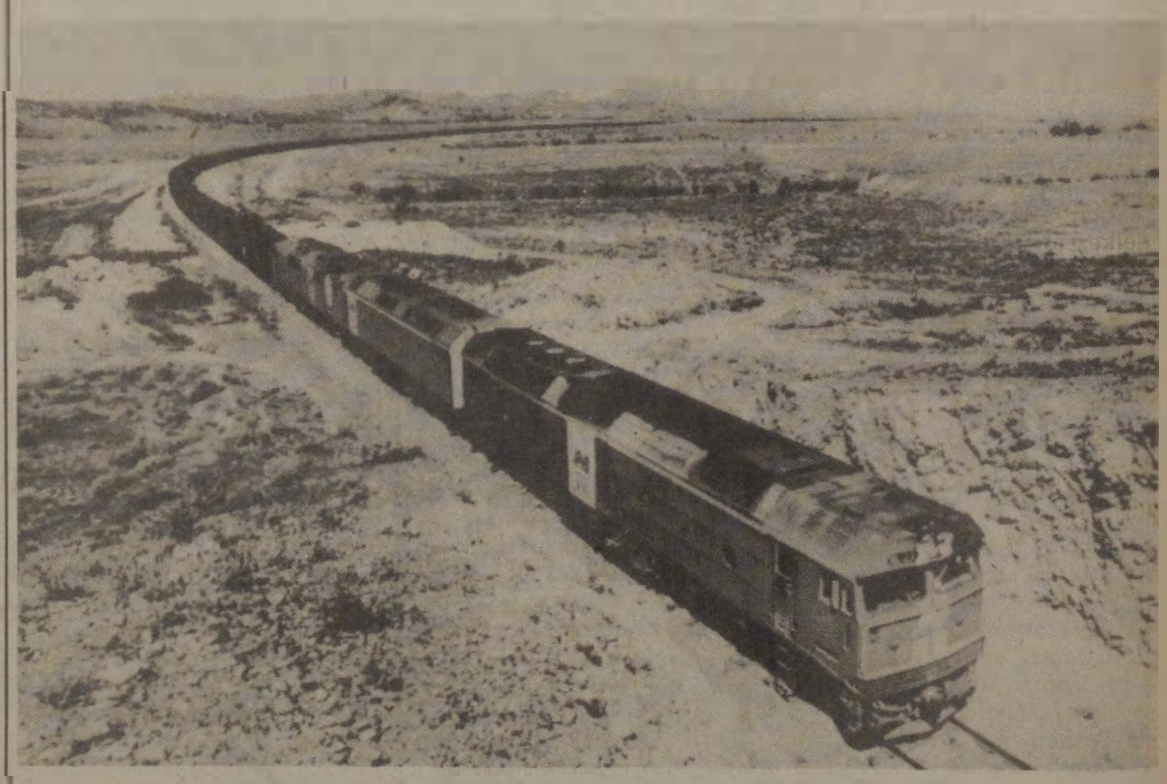
Ausztria közeledése a Közös Piachoz

Az osztrák baloldali szakszervezeti blokk azért bírálta az osztrák munkáskamarák elnökét, *Heinz Voglert,* mert az elnök egyetértését fejezte ki Ausztria közös piaci csatlakozásával kapcsolatban. A baloldali blokk Bécsben nyilvánosságra hozott nyilatkozata aláhúzza, hogy ez az álláspont — az ország semlegességi státusa fenntartása követelményének hangoztatása ellenére is — lényegében nagyfokú következetlenségről árulkodik.

Mindennemű közeledés a Közös Piachoz elkötelezettséget jelent ehhez a politikai és katonai tömbhöz. Ez a lépés ellentétben áll a semleges Ausztria politikájával — emeli ki a nyilatkozat. A Közös Piac gazdasági struktúrájához való alkalmazkodás, amelyről *Vogler* elnök beszél, már folyamatban van és az állami ipar feldarabolásában, a társadalmi vívmányok fokozatos felszámolásában és a dolgozók jogai elleni szakadatlan támadásokban nyilvánul meg, — mutat rá a nyilatkozat.

A baloldali szakszervezeti blokk úgy véli, hogy Ausztria belépése a Közös Piacba ellentétes az ország dolgozóinak és alkalmazottainak törekvéseivel, valamint a köztársaság nemzeti érdekeivel.

EZ IS AUSZTRÁLIA



Két kilométer hosszú, 170 vagonból álló vonat halad a siavatagban

Ausztráliában, a déli félteke földrésznyi országában a fő közlekedési eszköz az autó, a repülő és a hajó. Fontos szerepe van persze a nem kiterjedt, de igen hosszú vasúti sínhálózatnak is, melynek főbb vonalai a keleti part mentén és kelet—nyugati irányban, Sydney és Perth között vezetnek.

A kétszáz éves ország (*Cook* kapitány 1770—79 közötti útjain fedezte fel az ötödik kontinenst, s az első brit telepesek-fegyencek 1788 körül érkeztek Ausztráliába) acélerezetének néhány érdekességét villantjuk most föl, amely talán kissé közelebb hozza ezt a távoli világot, ahová hazai turista csak elvétve juthat el.

A Trans Continental vasútvonalon, a kietlen sivatagban halad a két kilométer hosszú, 170 vagonból álló vonat (képünkön), *hogy súlyos rakományával Port Augusta kikötőjébe fusson be.* Ugyanezen a vonalon három évtizede „nyári" Mikulás (a mi téli hónapjaink idején ott nyár tombol) is tevékenykedik, aki jelenleg egy nyugdíjas mozdonyvezető. Ősztől kezdve az a feladata, hogy nagy türelemmel összegyűjtse a vasútvonal mentén lakó őslakók (aborigin) gyermekeinek nevét, hogy decemberben el tudja juttatni hozzájuk a szakszervezetek ajándékait — természetesen vasúton. Mégpedig a híres „Tea and Sugar" (Tea és cukor) elnevezésű, hetente közlekedő és főleg élelmet szállító vonaton.

E jótékonykodás nemes hírét kissé beárnyékolja a tény, hogy az utóbbi időben rohamosan nőtt az ausztrál vasutakon a bűncselekmények száma. A rendőrök gyakran kutyákkal járőröznek a szerelvényeken, hogy elriasszák a bűnözőket. Tavaly például Sydney körzetében ezren estek áldozatul vasúti bűncselekményeknek.

E. P.

Hogyan tovább?

Nem kell elfelejteni a munkaversenyt!

A Minisztertanács az év elején nyilvánosságra hozott 31/1989. (IV. 15.) MT rendeletével a szocialista munkaversenyről szóló 1054/1983. (XII. 20.) MT—SZOT—KISZ KB együttes határozatot 1989. június 1-jével hatályon kívül helyezte. *Rövid időn belül futótűzként terjedt el a szolgálati főnökségeknél a hír, hogy a munkaversenyt „el kell felejteni", megszűnt, nincs tovább!* A vasút gazdasági és szakszervezeti vezetése részéről több hónapon át tartó meditáció eredményeként született meg az elhatározás, ami végül is a MÁV Kollektív Szerződés június 1-jétől érvényes módosításában fogalmazódott meg.

Elismerési lehetőség

A kitüntetés, elismerés, anyagi ösztönzés címszavak alatt levő 65. § helyébe a következő rendelkezés lép:

1. Egyéni kitüntetések:

A kiemelkedő, illetve tartósan jó munkát végző és példamutató dolgozókat — a pénzügyi keret függvényében — az alábbi kitüntetésben és a vele járó jutalomban lehet részesíteni:

Kiváló Dolgozó oklevél és jelvény 4000 forint; *Kiváló Ifjú Dolgozó* oklevél és jelvény 4000 forint; (SZIM, és KISZ) Oklevél és jelvény 4000 forint; *Vezérigazgatói Dicséret* oklevél, *Igazgatói Dicséret* oklevél 3000 forint.

2. Kollektív kitüntetések:

A munkahelyi kollektívák között (a gazdálkodó egységen belül) az átlagon felüli munkateljesítmény érdekében verseny hirdethető meg. Ennek elismeréseként saját forrásból 2000 Ft/fő összeghatárig az alábbi kitüntetések adományozására kerülhet sor: *Élenjáró Brigád* oklevél, *Kiváló Brigád* oklevél, *Élenjáró Üzemegység* (üzem, főnökség stb.) oklevél.

Amennyiben a fenti lehetőséggel a gazdálkodó szervezetnél élni akarnak, a részletes feltételeket függelékben rögzítsék. A Kollektív Szerződés tehát mind az egyének, mind a kollektívák versenyéhez biztosítja a vállalati szinten egységes elismerési lehetőségeket és rögzíti a jutalmazási szinteket.

Az egyéni kitüntetések anyagi elismeréséhez bizonyos mértékben központi keret áll rendelkezésre. Ez a forrás a Vezérigazgatói Dicséretek teljes anyagi vonzatát, valamint a Kiváló Dolgozó kitüntetések jutalmának egy részét (a dolgozók mintegy 3 százalékának anyagi elismerését) fedezi. *Tekintettel arra, hogy Kiváló . . . egyéni kitüntetésben évente legfeljebb a dolgozók 5 százaléka részesíthető, a központilag rendelkezésre bocsátott keret saját forrásból, helyi döntés alapján eddig a mértékig kiegészíthető.*

Az Igazgatói Dicséret kitüntetési forma intézményesítése azt a célt szolgálta, hogy a kitüntetettek kiválasztásánál kevesebb kötöttség, inkább a helyi sajátosságoknak megfelelő feltételrendszer domináljon. Ilyen elismerést az önelszámoló gazdasági egységek (tervszervezetek) vezetői adományozhatnak a dolgozók létszámának legfeljebb 10 százaléka mértékéig. A jutalmazásra teljes egészében saját forrásból lehet a fedezetet biztosítani.

Fürdővízzel a gyereket

A kollektívák versenyénél elsősorban a brigádmozgalomban kialakult jó hagyományok megőrzésére, a mozgalom révén biztosítható többleteredmények elérésére kell helyezni a hangsúlyt. Azoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol a brigádmozgalomra a gazdasági munkában, a váratlan vagy átlagon felüli feladatok megoldására való mozgósításban, a közösségi szellem erősítésében változatlanul számítani lehetett, *célszerű a verseny feltételeit a helyi adottságokhoz igazítva továbbra is biztosítani.*

A mozgalomról ez év májusában készült felmérés adatai szerint mintegy 5500 brigád közel hatvanezres taglétszámmal vett részt a versenyben és élte meg az összehasonlítást, az értékelést. *Közülük 1170 kollektíva Élenjáró, 470 pedig Kiváló minősítést kapott.* A MÁV Kiváló Brigádja címet 130 brigád, míg a Közlekedés Kiváló Brigádja kitüntetést 15 kollektíva kapta meg. A kitüntetések anyagi elismeréseként 34 millió forint jutalmat fizettek ki.

Nem lehet kétséges, hogy a jól összeforrott kollektívák között meglehetősen nagy számban találhatók olyanok, amelyek nem szeretnék a fürdővízzel együtt a gyermeket is kiönteni. A teendő tehát az, hogy helyileg ellenőrizni kell az eddig alkalmazott gyakorlatot és a nem logikus, nehezen kezelhető értékelési elemektől megszabadulva, a gazdasági munkát, az emberileg és társadalmilag egyaránt kívánatos egyéb tevékenységeket előtérbe helyezve — ha lehet — az eddiginél megnyugtatóbb módszerrel mérlegelni az eredményeket. Ahol erre lehetőség kínálkozik, ott nagyobb teret kell engedni az önkormányzatnak, szabadabb utat adni az egyösszegű utalványozásnak, az „autonóm csoportok" létrehozásának. Az erkölcsi elismeréssel járó jutalomösszegek fedezete a helyi lehetőségek szerint saját forrásból biztosítandók.

Vállalkozói hajtóerő

A szolgálati főnökségek, azokon belül pedig a kisebb gazdasági egységek között a közvetlen felügyeletet és irányítást ellátó szervezet (igazgatóság vagy vezérigazgatósági főosztály) hirdethet versenyt. *A verseny célkitűzéseit természetesen szabadon, belső érdekeivel összhangban minden érintett tervszervezet saját hatáskörében határozhatja meg.* Az anyagi érdekeltséget szintén saját forrás terhére, előre meghatározott mértékben, vagy az eredményesség függvényében lehet biztosítani a legjobbak részére. Kiemelkedő eredményesség esetén a vállalati szintű elismerés sem kizárt.

Minden területen szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy a hagyományos — csak az előre megszabott, központi tervek teljesítésére koncentráló — *munkaverseny-mozgalom tért veszített.* Cserébe olyan verseny kialakítását kell ösztönözni, amelyben a korábbinál jóval több a vállalkozói, a kezdeményezői hajtóerőket felszínre hozó elem. A hagyományos helyébe, vagy mellett tehát újszerű megoldásokat is kell alkalmazni. A dolgozóknak ezután is fontos marad a munkahelyi lét minősége. A „virtus" sem hal ki az emberekből, vagyis az a fajta becsvágy, bizonyítási készség, amelyben a vállalkozó legyőzi a konkurenciát, egyik túr sikeresebben oldja meg feladatait mint a másik. *Ez a többre igyekvő hajlam a jövőben is hasznosítható, amelynek társadalmi értékét korántsem szabad lebecsülni.* Az ilyen mozgalomban a versengés — ha az önkéntes elhatározáson alapul — a gazdasági munka kiegészítő hajtóerejeként tovább élhet.

Kovács Vilmos

Most jól megnézik, kire bízzák a sorsukat!

„Bátor ember képviselje a vasutasok érdekeit"

Horváth Margit szb-titkár a veszprémi állomáson már öt éve foglalkozik az emberek ügyes-bajos dolgaival. A harmincnégy év alatt, amióta itt dolgozik, volt bérelszámoló, személyzetis, fegyelmi bizottsági tag.

— *A emberek örömmel látják, hogy a Magyar Vasutas, amelyből kb. száz jár az állomásra, egyre bátrabb, egyre többet szól a vasutasok gondjairól. Gyakran előfordul, hogy megvitatnak egy-egy cikket* — mondja az szb-titkár. — Eddig is, de most különösen az embereket a megélhetés foglalkoztatja. Az érdekli őket, hogy lesz-e munkájuk, el tudják-e tartani tisztességgel a családot, előteremthetik-e azt, ami egy nyugodt élethez kell. Tehát ebben a nagy politikai változásban is számukra ez a legfontosabb. A többség ma is úgy érzi, hogy a feje fölött döntenek és a legfontosabb dolgokban nem kérik ki a véleményüket.

— Így van ez a vasútnál is?

— Nem teljesen. Bár a sok bírálat nem új keletű, az emberek régebben is szóltak, kritizáltak. Csak akkor nem hallgatott senki rájuk, nem figyeltek rá. Vagy csak igen ritkán. Ez attól is függött, hogy ki képviselte az érdekeiket, akár állami, akár társadalmi szinten. *Nem csoda, ha most jól megnézik, kire bízzák sorsukat, s többségében újakat akarnak látni mindenhol. Azokban még nem csalódtak.*

— Vagyis önt sem választják újjá?

— Ezt nem tudom, de két évem van a nyugdíjig, így meggondolandó lenne, ha még jelölnének is.

— A választások előtt az embernek végig kell gondolnia egész tevékenységét, már csak azért is, hogy számot adhasson választóinak az eltelt időről. Mi az, amit mondani fog, amiről beszél majd munkatársainak?

— Mint említettem, jól ismerem az üzemfőnökséget, hosszú évek óta dolgozom itt. Az emberek túlterheltek. Itt nincs munkaerő-felesleg. Ez összefügg azzal, hogy a vasutasok munkakörülményei sok kívánnivalót hagynak még. *Elavult az állomás, a műszaki fejlesztéssel évtizedek óta nem foglalkoztak. A jelzőket például még mindig kézzel állítjuk.* Volt amikor a legszükségesebb létszámot sem tudtuk kiállítani. Ezek után nem csoda, ha azok, akik hűségesek voltak, vállalták a munkát, fizikailag, idegileg mentek idő előtt tönkre. Ugyanis az a maroknyi ember felelt azért, hogy ne késsen a vonat, hogy ne legyen baleset. Ha bármi történt, jelentésben kellett indokolni. A feltételek hiánya azonban senkit sem érdekelt.

— Hol szorít legjobban a cipő?

— A kocsirendezőknél a legsúlyosabb a helyzet. Előfordult nem is egyszer, hogy Veszprémben, vagy Várpalotán csak egy tolatásvezető és egy kocsirendező dolgozott. *Mit tehetett itt a szakszervezet? Az utánpótlással is gondok vannak. Az a néhány hét vagy hónap bizony nem elég az átképzéshez, de ha azt akarjuk, hogy menjen a munka, akkor a képzetlenebb embert is alkalmazni kell.* A megoldhatatlan gondokat ma a szakszervezet számlájára írják. Például az egyenruhák hiányát, a nehéz munkakörülményeket, azt, hogy hónapok óta nincs állomásfőnök Papkeszin, hogy kevés a fizetés. És még sorolhatnám. Nem véletlen, hogy a csődbe jutott vállalatoktól sem jöttek az emberek a vasúthoz dolgozni. Gondolom ez önmagáért beszél.

— Mondhat nekem bárki bármit, a szakszervezeti munka eredményessége nem csupán a tisztségviselőktől függ — folytatja. — Igaz, sok múlik rajtuk is, mert többen csak funkciót vállaltak. Azoktól most megválnak. *Az elmúlt időszakban keveset tudtunk tenni azért, hogy megváltozzon itt a légkör.* A béreket ugyan valamelyest korrigálták, s az itteni vezetők törekedtek a megoldásra, de ma is túlfeszítettek, túlterheltek az emberek, még mindig alacsony a bérük! Így persze, van ok panaszra.

— Lesz munkája bőségesen az új titkárnak! A tisztségviselőknek szintúgy! *Talán jobb is, ha egy új, egy bátrabb ember jön, aki merészebb, aki következetesebben képviseli a vasutasok érdekeit.* Mert azt is tanulni kell. Régen ez egyszerűbb volt, s legfőbb feladatunk az állami vezetés, a tervteljesítés támogatása volt. Ma is fontos ez, de a legfontosabb az érdekvédelem.

Sz. M.

Tanfolyamok, konzultációk

A balatonfüredi SZOT-iskola programjai

Elkészült a SZOT balatonfüredi oktatási intézetének programja az 1989/90-es oktatási évre.

Az alapképző tanfolyamok közül a mozgalmi gyakorlattal nem rendelkező szb-titkárok részére, illetve az újonnan választott titkárok felkészítő tanfolyamát novembertől 1990. április 22-ig tartják. (Az előbbiek díja 4000 Ft, az utóbbiaké 2000 Ft.)

Az alapszervezeti munka tervezése, szervezése elnevezésű tanfolyam részvételi díja (5 × 2 napos) igény szerint a hét végén is éjszakai szállással 4000 Ft, 5 × 1 napos éjszakai szállással 3000 Ft, bejárók díja: 2000 Ft.

A hagyományoknak megfelelően tematikus tanfolyamokat és konzultációkat is szervezne. Ezek az igények szerint november 1-jétől indulnak és 1989. április 22-ig tartanak. Három éjszakai szállással 1000, kettővel 800, egynapos éjszakai szállással 600 Ft; szállás nélkül a részvételi díj 400 Ft.

A tanfolyamok témái közül érdemes megemlíteni:

A közéleti szereplés elmélete és gyakorlata; kommunikációs és retorikai alapismeretek, a nyilvános megszólalás fajtái.

Bérreform és a szakszervezetek (bérpolitika, béralku).

Életszínvonal- és szociálpolitikai kérdések (gazdasági összefüggések, pénzügyi források és felhasználásuk).

A meggyőzés módszerei és eszközei (lélektani, logikai alapismeretek szerepe, a befolyásolás rejtett csatornái).

Az említetteken kívül még kilenc témában szerezhetnek ismereteket a jelentkezők.

Az oktatási intézet a szakmai, ágazati szövetségeknek továbbra is rendelkezésére áll. A térítési díj 400 Ft naponta. A tanfolyamok kétoldalú szerződés alapján szervezhetők.

Jelentkezési határidők: erre az évre október 10-ig, 1990 első félévére 1989. december 20-ig.

A tanfolyamokra a SZOT oktatási intézet tanulmányi osztályán lehet jelentkezni. Levélcím: 8230 Balatonfüred, Széchenyi u. 20. Telefon: 06/86/43-033, illetve: 42-292. Telex: 32-622.

NE SZÓLJ SZÁM

Már sosem tudom meg, mit mondott volna A gyorsvonat indulási idejéről kérdeztem a szőke fiatalembert a Déli pályaudvaron, erre még készségesen válaszolt. A jegykezelést is pontosan végezte. Csak akkor lepődött meg, amikor arra kértem, ha van néhány szabad perce, szánjon rám egy kis időt: beszélgetni szeretnék vele, újságíró vagyok.

Talán nem kellett volna elárulnom, mi a foglalkozásom? Mindezt ma már csak találgatom. Lehet, hogy régebben már elpanaszolta valamelyik kollégámnak a gondját-baját, s izgatottan várta, hogy megjelenjék az újságban? Mert többnyire olyankor intézkedtek. De csalódnia kellett, mert az elmondottakból, panaszaiból szinte semmi sem maradt, mire napvilágot látott. Megírták viszont azt, hogy jutalmat kapott április negyedikén . . .

Mi, újságírók is tehetünk talán arról, hogy ez a fiatalember messze elkerült a vonaton. Arra gondolt, hogy egy cikk úgysem változtathatja meg a mocskos kupékat, az öltözőket, a vég nélküli fordákat, ahol ünnep és munkanap egybefolyik. Amiért az asszony szüntelenül balhézik, sőt meg is csalja? Miért is beszélne erről éppen egy újságírónak? Még a fizetésnapi boríték sem hangolhatja a családot derűre, hisz ebből még húsz év múlva sem tudnak saját lakásra szert tenni. Marad az albérlet, a két gyerekkel, az ordítozó főbérlővel, a kilátástalan jövővel. Erről szólna? Minek?

Talán azért, hogy utána megint rajta csattanjon az ostor? Jobb, ha hallgat, még szélnek is ereszthetik, ha sokat beszél.

Erre, vagy valami másra gondolt az a kalauz, amikor elkerült? Egyszer talán nyugodtan elmondhatja . . .

(Szalai)

A Magyar Alumíniumipari Tröszt

gazdasági vezetése és dolgozói nevében sok szeretettel és tisztelettel

köszöntjük a vasutasokat.

A MAT gazdasági tevékenységében a belföldi ellátás biztosítása és az export teljesítése elképzelhetetlen a vasutasok munkája nélkül.
Külön szeretnénk kiemelni a magyar—szovjet Timföld Alumínium Egyezmény teljesítésében végzett áldozatos munkájukat.

Kérjük, hogy további jó együttműködéssel a jövőben is segítsék céljaink megvalósítását.

HUNGALU

A cukoripari vállalat köszönti a vasutasokat

Mint az ország legnagyobb vasúti fuvaroztatói kérjük, hogy a korábbi évek gyakorlatához hasonlóan, jó együttműködéssel segítsék vállalataink vasúti szállítmányainak gyors és pontos célba juttatását.

A cukoripari vállalatok nevében a Cukoripari Közös Vállalat

Nincs munkaerőhiány

Vontatás a periférián

Tíz százalékkal kevesebb a műszakpótlék

Kicsiny felvételi épület, majdhogynem üres állomás. Eme talán kissé felületes megállapításból az is kitűnhet, hogy Mátészalka nem tartozik szűk hazánk legnagyobb pályaudvarai közé. Különösebben zajos nyüzsgés a vontatási telepen sem mutatkozik. A váltókon nem cikáznak ki- és bejáró mozdonyok, a csendet nem töri meg a más „fűtőházaknál" megszokott motorberregés, kürtpróbálgatás. (Lehet, hogy ez nem mindig van így, július 27-én, délelőtt 9-kor azonban így volt.) Mátészalka vontatásról tudni kell, hogy a nyíregyházi vontatási főnökség testvéröccse, egyszerű kirendeltségként funkcionál.

— Miért ez a közvetlen függőségi viszony? — kérdezem *Preizer János* kirendeltségvezető-helyettest. — Talán nem képesek a saját lábukon megállni?

— *Hogy miért vagyunk Nyíregyháza mellé rendelve, erre nem tudok válaszolni, nyilván ésszerűségi okai vannak. Én azonban úgy gondolom, hogy akár önállóak is lehetnénk, hiszen vannak az országban még nálunk is kisebb vontatási egységek, amelyek kezét nem fogja a nagyobb testvér.*

— Lehet, hogy van az országnak kisebb fűtőháza is, perifékusabbat azonban nehezen találnánk. Előny ez, avagy hátrány?

— Mindkettő. Előnye az, hogy mivel a mellékvonalakon tevékenykedünk, egy-egy negatív esemény — szolgálatképtelenség, vagy bármi más — nem kelt akkora feltűnést, mint a nagyobb szolgálati főnökségeken. Nem mintha olyan gyakoriak lennének, de előfordulnak. A hátránya mindenekelőtt a bérezésben jelentkezik. Nyíregyházán vagy Debrecenben persze hivatkozhatnak arra, hogy náluk magasabb a műszaki színvonal, jobb a felszereltség, több mindent képesek elvégezni, ám bizonyos feladatok elvégzésénél Mátészalkán is ugyanazt a sémát kell követni. *Kifejezetten igazságtalannak érezzük, hogy nálunk 10 százalékkal alacsonyabb a műszakpótlék, szerintem a mellékvonali gócponton adódó kevesebb munkát már magába foglalja a kisebb órabér, alapbér. Ha valakit éjszakára vezényelnek, annak itt is virrasztania kell.*

— Milyen körzetben továbbítanak vonatokat?

— Miénk a zajtai, a csengeri és az ágerdőmajori mellékvonal, de viszünk vonatokat Záhony, Nyíregyháza, sőt egy M 62-es „kölcsöngéppel" Debrecen felé is. Mozdonyparkunk tíz M 32-es és három M 44-es dízelből és Bz motorkocsikból áll. Sajnos mozdonyaink műszakilag erősen leromlottak, az M 32-esek most érik el azt a kort, amikor sorozatosan jelentkeznek a legkülönfélébb meghibásodások. *Ez magában még nem okozna katasztrófát, ám az anyag- és alkatrészellátás annyira rossz, hogy az üzemkészséget már képtelenek vagyunk javítani.* Emiatt, vagy főműhelyre várva olykor három-négy hónapig is áll egy-egy gép. Júliusban már a kétségbeesés határán voltunk, mivel hajtómű-, motor-, csapágymeghibásodással sorra dőltek ki mozdonyaink. A forgalom ugyan nem túl nagy, de ha négy mozdonyunk kiesik, azt már megérezzük.

— A megyének e területe a felmérések szerint jelentős munkaerő-felesleggel rendelkezik. Miként tükröződik mindez a vontatás létszámhelyzetében?

— Kedvező a helyzetünk, minden munkaterületen több a jelentkező, mint amennyit foglalkoztatni tudunk. Hogy ez szemléletesebb legyen: *újfelvételesekből rövid időn belül ki tudnánk cserélni a teljes vontatási létszámot, közel kétszáz embert.* A kocsitakarítók azok, akik gyakran cserélődnek, de az ő helyükbe is odaállnak mások. Talán csak képzett vezetőkből van kevesebb a kelleténél. Ha például a főnöknek és nekem is távol kell maradnom, már gazda nélkül marad a fűtőház.

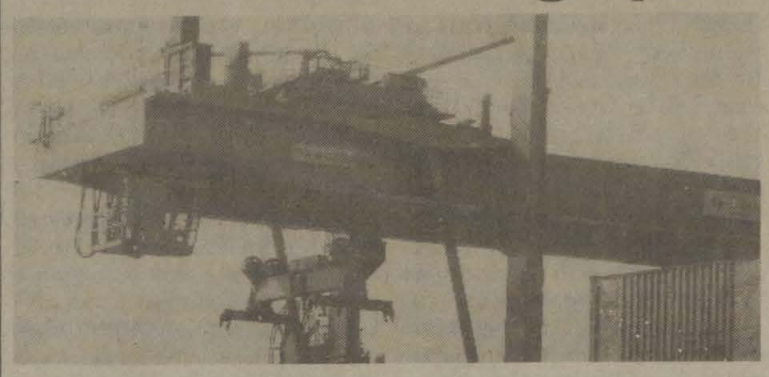
Thorday Zoltán

Püspökladányban a 39. vasutasnapra fejezték be a műemlék jellegű állomásépület korszerűsítését (felső képünk), és átadták a szomszédságában épült kétszintes szociális épületet (alsó kép)

(Visi Ferenc felvételei)

Százhúszmillióba került

Konténer-pályaudvar számítógép nélkül



A Körös expresszen az egyik utas, miután kiderült, hogy Békéscsabára igyekszem, keserűen kifakadt. Szidta a várost, a hírhedt „bundaügyet", emlegette, a tanácselnök leváltását, az éhségsztrájkolót, és azt a fiatalembert, aki a tanácsház elé „költözött", hogy így követeljen lakást magának. Végezetül javasolta, hogy kerüljem el Csabát, mert, úgymond, nem találok ott semmi jót . . .

Ismeretlen útitársam tévedett! Azt nem vitatom, hogy újabban valóban furcsa csabai históriákról írtak az újságok, beszélt a rádió, ám a sok rossz hír között akadt egy szívderítő is. Elkészült az új konténer-pályaudvar. A szegedi igazgatóság beruházása 120 millió forintba került.

Nagy Csaba kereskedelmi részlegvezető vállalkozott arra, hogy körbejárja velem az új állomást.

— *Néhány évvel ezelőtt itt egy mocsaras, süppedékes talajú térség volt. Alig voltak gépeink, az emberek rossz körülmények között dolgoztak, ráadásul a keresetük is kevés volt.*

— Ma elégedettek az emberek?

— Őszintén szólva a bérrel ma sem nagyon dicsekedhetünk, pedig a konténeres szállítás nem kis pénzt hoz a MÁV konyhájára. Mindenesetre ma a munkakörülmények lényegesen jobbak. A pályaudvar korszerű, saját gépkocsiparkunkkal végezzük a fuvarozást, Hyster márkájú emelővillás targoncánk is van, hamarosan pedig elkészül egy 40 tonnás villamos bakdaru, próbaüzemelése megkezdődött.

— Hány konténert tudnak tárolni?

— *Nagy konténerből legalább ezret, a közepesből 200-300-at. A változás óriási, hiszen néhány évvel ezelőtt mindössze 100 konténerre volt helyünk.*

— Mikor kezdett jelentősen emelkedni a forgalom?

— Négy-öt évvel ezelőtt, és azóta évente 15-20 százalékkal nő. Ennek egyik oka az is, hogy a közúti fuvarozás egy részét átvettük a Volántól.

— Hány vállalattal állnak kapcsolatban?

— *Legalább százzal, a megye szinte valamennyi gyárával, üzemével. Napi átlagban 25-30 nagy, és 15 közepes konténert mozgatunk meg. Ez a teljesítmény a közeljövőben könnyen megduplázódhat, ugyanis egyre nagyobb a külföldi érdeklődés.* Nyugati partnereink, magáncégek megrendeléseire számítunk, ez azonban nagymértékben függ a politikai helyzettől, pontosabban: a gazdaságpolitika átalakulásától.

— Ezt hogyan értsem?

— Nem akarok a közgazdász szerepében tetszelegni, de a válaszhoz feltétlenül szükséges néhány tény említése. Nos, például: az úgynevezett tervutasításos rendszer végeredményben megszűnt. Közismert, hogy 1968-ban kinyilvánították: az állami vállalatok rövid távú termelési és beszerzési terveikben önállóak. Viszont az is köztudott, hogy az említett évben indult reform lefékeződött. Magyarán: a piaci gazdálkodástól még ma is messze vagyunk, holott mindenki arról beszél. Szerintem akkor lehet igazi piacról beszélni, ha a kereslet és a kínálat hatására alakul ki az ár, illetve az áraknak nagy befolyásuk van a keresletre és a kínálatra. *Ma még „álpiac" van, s ez a fő akadálya, hogy a nyugati tőke egyelőre csak „csordogál".* Ha sikerül valóban bevezetni a piacgazdálkodást, a MÁV a konténerfuvarozással jelentős összegű bevételekre tehet szert. Egyébként panaszra ma sincs okunk, a szegedi igazgatóság bevételeinek zöme a konténerfuvarozásból származik.

— Az új pályaudvar fogja bírni az esetleges nagy mennyiségű megrendeléseket?

— Csakis egy esetben: ha a legrövidebb időn belül számítógépet kapunk. Ilyen tömegű áru nyilvántartása, kezelése „kézi" módszerekkel lassan megoldhatatlan lesz. Most ez a fő gondunk. Reménykedünk, hogy az illetékesek is felismerik ezt. Egy modern konténer-pályaudvar számítógép nélkül nem az igazi . . .

Sárközi Gábor

A vezénylés nem büntetés

Szerkesztőségünk örömmel konstatálja, hogy a debreceni vontatási főnökségen olvassák, s minden bizonnyal respektálják is a Magyar Vasutast. Hogy ezt miből gondolom? Nos, az ott dolgozók több alkalommal is levelet írtak a szerkesztőségnek, hogy vélt vagy valós sérelmeikért a sajtó útján keressenek elégtételt. Februárban például egy névtelen levél nyomán indultunk Debrecenbe, hogy hosszas oknyomozás után kiderítsük: *a megvádolt, despotaként jellemzett művezető voltaképpen ártatlan.*

Legnagyobb örömünkre (lehet, hogy ez már a vasutas glasznoszty?!) ezúttal névvel és lakcímmel ellátott levél érkezett, amelyben egy több évtizedes gyakorlattal rendelkező mozdonyvezető tárta elénk tavaly novemberben kezdődött kálváriáját.

V. Kiss Sándort azonban hiába kerestük a Csemete utcában. Igaz ugyan, hogy a Puskin expressz ceglédi kisiklása miatt közel másfél órás késéssel értünk csak a cívisvárosba. Lehet, hogy a mozdonyvezető megunta a várakozást?

Igazsága biztos tudatában papírra vetett szenvedélyes soraihoz viszont aligha tudott volna sokat hozzátenni. A vontatási főnökségen — a főnök távollétében helyettese — *Marosán Antal* vezetőmérnök készségesen vállalkozott arra, hogy kommentálja a levélben foglaltakat.

— A mozdonyvezető határozottan állítja, hogy őt retorzió érte, s 1988. november 21-én azért vették le arról a gépről, amelyen mint beosztott személyzet teljesített szolgálatot, mert egy trehányul elvégzett javítás miatt bírálni merte a gépátvevő munkáját.

— *Szó sincs Kiss Sándor esetében retorzióról. A mozdonyvezetők szolgálati beosztását minden hónapban a vontatási főnök hagyja jóvá. Konkrét napi munkaidejét pedig a felvigyázó határozza meg a beosztás alapján.* A vontatási főnök *szuverén joga*, hol alkalmazza a mozdonyvezetőt. Ehhez figyelembe veszi a szakképesítést, a végzett munkát, s természetesen azt, hogy hol van szükség rá.

V. Kiss Sándor M 41-es mozdonyon teljesített szolgálatot éveken keresztül, többek között tavaly is, amikor személyvonatokat továbbított. Ez kiemelten fontos terület. Itt előfordultak vele olyan problémák, gondok, amelyek *nem konkrétak* ugyan, de levonható volt belőlük olyan következtetés, hogy *az ő szolgálatvégzése azon a mozdonysorozaton nem elégítette ki a szolgálatvezetés követelményeit.*

Kiss Sándor maga is elismeri, hogy akkor volt egy pár keresetlen szava az átvevőhöz, a karbantartókhoz, s nem rejtette véka alá a véleményét.

— Nem lehet az, hogy szókimondó indulatossága miatt szálka ez az ember sokak szemében?

— Az biztos, hogy a hangneme sem a szerelőkkel, sem a közvetlen főnökeivel sok esetben nem megfelelő.

— Amikor a mozdonyvezető a vontatási főnöktől kérdezte meg, hogy miért vették le a gépről, állítása szerint az behívatta az üzemeltetési csoportvezetőt, aki azzal indokolta a döntést, hogy akadt olyan eset, amikor Kiss „vonatfűtést nem eszközölt", valamint, „a vonatra való járást a géppel megkésleltette". Ezeket ő nem tudta valós oknak elfogadni.

— *Igen, hibázott is. Szolgálatképtelen is maradt a mozdonya, amit a reszortosa meg is beszélt vele, és ő be is látta, hogy hibát követett el.* A ma érvényes szabályok szerint a mozdonyvezetőt ilyesmiért legfeljebb „ejnye-bejnyével", vagy írásbeli figyelmeztetéssel tudjuk büntetni. Nagyon ritkán fordul elő, hogy vonali szolgálatban lévő mozdonyvezető műszaki ténykedéséért súlyos büntetést szabjunk ki. Ehhez már nagyon komolyan kell hibázni, ez pedig nálunk szerencsére csak elvétve fordul elő.

— *Kiss Sándor* részesült valamilyen fegyelmi felelősségre vonásban?

— Nem. De akár a reszortosa, akár a részlegvezetője, akár a vontatási főnök élhet azzal, hogy behívatja magához beszélgetésre, hogy „ide figyelj, elrontottad, máskor ne így csináld". *Ez felér egy írásbeli figyelmeztetéssel, s a jobb, pontosabb munkavégzésre serkent.*

— Őt hányszor rendelték raportra?

— Legalább ötször biztosan, s miután ez nem érte el a kívánt célt, s továbbra is problémák voltak vele, ezért úgy láttuk jónak, hogy a munkáját nem ezen a mozdonysoron hasznosítjuk.

— De ő pontosan azt sérelmezi, hogy „a büntetés" aránytalan, kivált, ha figyelembe vesszük szolgálati idejét, szakmai képesítéseit.

— *Ő, nem, dehogyis, mi nem érezzük ezt büntetésnek. Egyébként tudomására is hoztuk, hogy azon a mozdonysorozaton ténykedése nekünk nem felel meg.*

— Abban az esetben, ha mostani szolgálati helyén munkavégzése megfelel a követelményeknek, akkor visszakerülhet a saját gépére?

— Nem, ugyanis sorban állnak erre a beosztásra, s meg kell mondanom, *vannak nála erre a sorozatra jobb mozdonyvezetőink is.* De ahogy a szolgálati vezénylést nézem, a nyári szabadságolások miatt holnap éppen egy M 41-esre van beosztva . . .

T. J.

A körülményeket még vizsgálják

Két ember halála a síneken

„A főnökségen a vezetők egymással foglalkoztak"

Augusztus 7-én a tiszafüredi híd közelében meghalt két ember a síneken. Egy pályamunkás, aki második hónapja dolgozott a vasútnál, és egy 15 éves gyerek. A kettős tragédia körülményeinek vizsgálata, a felelősség megállapítása még tart.

Azon a reggelen *Kiss Lajos* 6 óra előtt jelentkezett munkára a tiszafüredi állomáson. *Petrányi Barna* főpályamester közölte vele, hogy a Tisza-híd túloldalán, egy hosszú ívben kell megjelölni a mérési pontokat. Nyolc óra után érkezett meg Balmazújvárosból *Dudás Ferenc* tanuló, aki a szünidőre vállalt munkát a MÁV-nál. Ekkor a raktáros kiadta a jelöléshez szükséges olajfestéket, a főpályamester pedig többek előtt utasította *Kisst*, hogy amíg *Dudás* a jelölést végzi, neki figyelni kell, nem jön-e vonat. *Külön felhívta a figyelmet a közvetlenül a sínek mellett húzódó 33-as főút zajára, amely elnyomhatja a mozdonyzakatolást.* Amikor kilenc körül *Kiss* és *Dudás* elindultak, *Petrányi* még utánuk szólt, hogy az élénksárga munkavédelmi mellényt vegyék fel. *Kiss Lajos* elmenőben visszaszólt: *„Ráérünk, ha kinn leszünk a pályán".*

Testek görögtek a síneken

Az M44-es „Bobo" mozdony menetrenden kívül, gépmenetként jött Tiszafüred felől, hogy szerelvényt hozzon visszafelé. A híd előtt hangjelzést adott, majd 78 kilométeres sebességgel belehajtott a hosszú, balra kanyarodó ívbe. A mozdonyvezető a jobb oldalon ült, mert ezen az oldalon vannak a jelzőberendezések, s ezért az előrenyúló motorháztól nem látta be a pályát. A híd után mintegy 340 méterrel valami koppanást hallott a mozdony elején, és olyan hangokat, mintha kövek verődnének föl a kerekekhez. Visszanézve még látta a testeket görögni a két sínszál között. Ekkor a gyorsfékhez nyúlt, de a mozdony már lassult. A nyomásmérőre pillantva látta, hogy a fővezetékben a nyomás nulla: *feltehetőleg a baleset következtében az Ackermann-váltó letörött, s ez állította meg 230 méteres fékút után a gépet. A szakértők szerint az M44-es mozdony szabványos fékútja ennél a sebességnél több mint 300 méter.*

Petrányi Barna főpályamester 28 éve vasutas, s 16 éve pályamester. A helyszínen komor arccal mutatja, hogy a pályán mindkét irányban messzire látni, a töltésen nincsenek bokrok, tehát ha *Kiss Lajos* ellátta volna a figyelőőri teendőket, nem következett volna be a tragédia.

A baleset után a debreceni vasútigazgatóság szakértői megállapították, hogy ebben a kanyarban a mozdonyvezető legfeljebb 70 méterrel korábban láthatta volna meg a pályán tartózkodókat. *Tolnai Attila*, az igazgatóság munkavédelmi vezetője elmondta, hogy a vezetőállásból készített videofelvételek is azt bizonyítják, hogy az ide-oda rázkódó motorház teljesen eltakarta a pályát. *Kissnek* viszont a síneken kívül, a jobb oldalon kellett volna állnia, hogy belássa a kanyart mindkét irányban.

Felvetődik a kérdés: *vajon Kiss Lajosnak volt-e figyelőőri vizsgája?*

Miért vitték ki a műszert?

— Nincs elegendő vizsgázott figyelőőr a szakaszomon — mondja a főpályamester. — De azt néztem, hogy Kissnek a legjobb, első csoportos vasútalkalmassági egészségügyi papírja volt, és értelmes, érettségizett ember lévén igen gyorsan sajátította el a korábbi oktatások anyagát. Jobban bíztam benne, mint más pályamunkásban.

— Egy újonc vasutast hány hónap után lehet önállóan a pályára engedni vizsga nélkül?

— *Tíz napot felügyelet alatt dolgozott, aztán meg mindenről beszámolt nekem* — kerüli meg a választ *Petrányi.*

— A gyereket szünidei könnyű fizikai munkára vették fel, s ennek megfelelően vizsgálták meg egészségügyi szempontból — veti fel *Pásku Jenő*, a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi főellenőre. — De ahhoz, hogy valaki a pályán dolgozzon, legalább harmadik csoportos vasútalkalmassági kell!

— Én nem kapom meg az egészségügyi vizsgálat eredményét — védekezik Petrányi. — Csak annyit tudtam, hogy figuránsnak vették fel. A MÁV munkavédelmi szabályzata helyi függeléke szerint pedig nyári munkán lévő tanuló mérősegédként foglalkoztatható a pályán.

A tragédia pontos körülményeiről csak feltételezések születtek. Szemtanúk nincsenek. Senki sem tudja, miért álltak mindketten a sínek között feltehetőleg háttal a közeledő mozdonynak. Az előzményeket a jegyzőkönyvi vallomások őrzik. Részlet *Petrányi Barna* jegyzőkönyvbe diktált vallomásából:

„. . . Mindketten bejöttek a pályamesteri irodába. Dudás Ferenc az anyagostól átvette a festékesdobozt, Kiss Lajos meg magához vette a Plasser-féle vágánymérőt (kézi) *és az ívadatokat tartalmazó kimutatást."*

— Ön azt mondta, hogy figyelőőrnek küldte ki *Kisst*. A jegyzőkönyvből viszont az derül ki, hogy mérési munkát akart végezni, ami közben viszont nem tud figyelni. Nem lát itt ellentmondást? — kérdezi *Petrányit* a szakszervezet képviselője.

— *Nem tudom, miért vitték ki a műszert. Én csak kinn láttam meg, a helyszínen, s csak azért mondtam így a jegyzőkönyvbe, mert az a műszer valahogy kikerült.*

A későbbiekben *Petrányi Barna* elmondta, hogy amikor 3 éve idehelyezték, rajta kívül még egy elszámoló, egy munkáltató és két felügyeleti pályamester volt a szakaszon. A múlt hónapra azonban már csak ketten maradtak. Kollégája az éjszakai gépláncnál dolgozott, így *Petrányi* 14 napig egyedül látta el a szolgálatot a közel 100 kilométeres szakaszon. Amikor két hónapja főnökei meg akarták hosszabbítani a megbízatását 1992-ig, a főpályamester kijelentette, hogy ilyen körülmények között csak október elsejéig vállalja a munkát. Hiszen nincs elég vizsgázott embere, hogy a fegyelmezetleneket ki lehessen cserélni, s egyébként is *minden területen egyre rosszabbak a munkavégzés és ellenőrzés feltételei.* A sors különös fintora, hogy a debreceni főnökségen korábban úgy döntöttek, hogy augusztus tizedikén ide helyeznek még két pályamestert. De addigra már bekövetkezett a megmásíthatatlan. Most, hogy már négyen vannak, felsőbb utasításra ideiglenesen az eddigi munkáltató pályamester látja el a főpályamesteri feladatokat.

Visszatérve a vizsgálatra: *megállapították, hogy az élénksárga munkavédelmi mellényt nem viselték a szerencsétlenül jártak, s hogy a papírforma szerint mindketten csak felügyelet mellett dolgozhattak volna a pályán.*

Öt év alatt négy vezető

Amíg Tiszafüredről a pályafenntartási főnökségre mentünk, *Tolnai Attila*, a debreceni vasútigazgatóság munkavédelmi vezetője elmondta, hogy a felismerhetetlenségig összeroncsolt holttestek látványa nem rendítette meg annyira, mint a hozzátartozókkal való találkozás: két nappal a baleset után személyesen adta át a vezérigazgató által kiutalt gyorssegélyt mindkét családnak. Nem először képviselte ilyen alkalommal a vasutat, de minden esetben a tehetetlen düh fűti, ha gondatlanság miatt hal meg valaki.

— Azt nem mondom, hogy törvényszerűen következett be a baleset — folytatja indulatosan —, de a főpályamester elmondta a helyi gondokat. Én meg tudom, hogy az utóbbi öt év alatt már a negyedik szolgálati vezető, a harmadik vezetőmérnök és a harmadik munkavédelmi vezető dolgozik a főnökség központjában, ahol *a szükségesnél többet foglalkoztak egymással és önmagukkal* — ideértve a társadalmi szervek vezetőit is —, és ezáltal kevesebb idő és energia jutott a területen folyó munka szervezésére, irányítására, ellenőrzésére, és a feltételek biztosítására!

A pályafenntartási főnökség munkaügyi csoportvezetője és a pft főnök szabadságon van. Utóbbi helyett *Tóth László* vezető mérnök kérdésünkre elmondta, hogy ők megbíztak egy vasutast a szakaszon dolgozó gyerekek felügyeletével. Kettőjükkel ki is ment egy másik területre, de a harmadikat, *Dudás Ferit* a főpályamester bízta rá egy olyan emberre, akit javasolt ugyan figyelőőri vizsgára, de akit gyakorlatlansága miatt csak későbbre — szeptemberre — osztottak be.

— De *Petrányi* jelezte önöknek, hogy nincs elég megfelelő végzettségű embere — jegyzem meg.

— Az egyedül rajta múlik — így *Tóth László*. — *Nincs korlátozva, hány embert küld vizsgára!*

— Ám azt is elmondta, hogy nem tudja rávenni az embereket arra, hogy vizsgázzanak, mert a megnövekedett felelősség nem áll arányban a bérükkel.

Sándor Zoltán szb-titkár veszi át a szót:

— A létszámhoz képest túl nagy, 25 százalékos a fluktuáció. *A gyakorlott, jó szakemberek kiöregedtek, vagy elmentek. Tehát olyan kalappal kell köszönni, amilyen van! Felvételkor a MÁV nem rostálhat úgy, mint egy jól fizető vállalat. Petrányi* a legjobb pályamesterek egyike, de lássuk be, hogy száz kilométeres pályát átlátni igen nehéz. Lehet, hogy adott esetben ő sem tudott mindent megfelelően mérlegelni. S ebbe belejátszhatott az is, ha a MÁV-nál az utasításokat mindenki betartaná, egy napon belül megállna a vasút.

A vonalat be kell járni

Sok vezető úgy van vele — folytatja az szb-titkár —, hogy nem gondolja át az intézkedést, talán a leterheltség miatt nincs is ideje rá. Mindez addig megy, amíg valami baj nem történik, de akkor már végtelenségig az előírásokat nézik.

A beszélgetés közben kiderül, hogy az a vonal, ahol a baleset történt, a legnehezebbek egyike. Nem véletlenül vették tervbe, hogy ősszel kettéosztják . . . A munkásállományról szólva pedig *Sándor Zoltán* a következőket mondja:

— *Egy példa: a beiskolázott vágánygondozókat a legnagyobb jóindulattal lehet levizsgáztatni, mert négy-ötezer forintért ki jön ide dolgozni? Nem lehet a 20-ból 10-et megbuktatni, pedig nem éri el a szintet, de a vonalat valakinek be kell járni, kell az ember . .*

Csűrjük-csavarjuk

„Csűrjük-csavarjuk, de másfél hónapra csak két pályamester maradt a szakaszon" — állapították meg a főnökségen, majd *Tóth László* hozzáfűzte:

— A kirendelés viszont nem olyan egyszerű Tiszafüredre, éppen a hosszú szakasz miatt. És máshol is vannak létszámgondjaink: például egy 80 kilométeres szakaszon csak egy pályamesterünk van. Tavasszal három fiatal szakemberünk vonult be katonának. Egyszerűen nem tudjuk betömni a lyukakat!

Végezetül hadd álljon itt *Füzy Lőrincnek*, a SZOT munkavédelmi főellenőrének véleménye.

— A fővonalon közlekedő mozdonyokon van rádió. A mellékvonalakon pedig *bármilyen állomáson lehetne figyelmeztetni a mozdonyvezetőt, hogy a pályán valamelyik szelvényben dolgoznak.* Ez a baleset sem következett volna be, ha a mozdonyvezető számít arra, hogy a síneken munkások vannak. Ha harminc éve ezt meg lehetett csinálni, ma vajon miért nem lehet?

Demeter Kálmán

Csendes napok Apátfalván

— Csendes, nyugodt napok vannak, alig történik valami — fogad *Apátfalván Csertusné Nagy Katalin* állomásfőnök. Majd így folytatja:

— Makó és Apátfalva között a Vízügy töltésátereszt épít, emiatt három napig Makó irányából nem közlekednek a vonatok. Az utasokat vonatpótló autóbuszokkal szállítják. Ez részünkről nagyobb figyelmet igényel, az utasok biztonságos átszállítását zavartalanul megoldjuk.

Beszélgetés során megtudom azt is, hogy az utasok, főleg a munkába és iskolába járók Makóra, Szegedre és a cukorrépakampányban Mezőhegyesre utaznak. Többen váltanak hosszabb útra menetjegyet, így bevételi eredményük emelkedik.

A kis létszámú — mindössze 14 fős — vasútállomás áruforgalma ezekben a hetekben igen csekély. A februári erős forgalom után (160 kocsi feladás) csökkent a szállítási kedv és júliusban mindössze csak 22 kocsit adtak fel. Leginkább egy magánfuvarozó homokszállítmányai adnak munkát. Sajnos az előzetes információk szerint a közeljövőben jelentősebb áruberakásra nem kerül sor. A leadási áruk zöme a Tüzépnek érkezik: szén, fa, cement és építőanyagok, s elvétve egy-egy műtrágya a helyi tsz-nek.

(G)

Hárman a munkásszállóról

„Intézeti srácok vagyunk"

Az egyik vasutas-munkásszállón három fiatalemberrel beszélgettem. Csak annyit tudtam róluk, hogy intézetben nevelkedtek, s azt, hogy néhány hónapja szegődtek a vasúthoz. Érdekelt a sorsuk, elképzeléseik a jövőről; elvégre már nem gyerekek, mindhárman betöltötték a 18. életévüket. A fiúk szívesen nyilatkoztak, ám mondandójuk, mi tagadás, meghökkentett. *Sz. Pista* beszélgetésünk kezdetén kérte, hogy a nevét és a szálló címét ne írjam le. A többiek is egyetértettek ezzel.

A környezet lenézi őket

— *Minket a környezetünk lenéz, mi intézeti srácok vagyunk. Nem szeretnénk, ha a vasutasújság „világgá kürtölné" nevünket, és így mindenki megtudná, hogy számunkra a családi otthon ismeretlen fogalom. Amíg lehet, titkoljuk, különösen a „csajok" előtt. Mert azt tudni kell, hogy rendesebb lány szóba sem áll velünk, ha megtudják, honnan jöttünk.*

S. László szavai voltak az igazán döbbenetesek, ugyanis ő arra a kérdésre, hogy milyen el képzelése van további életútjáról, határozottan kijelentette a következőket:

— Kimegyek Nyugatra, soksok pénzt fogok keresni és élem világomat. Ott vannak lehetőségek, itt viszont semmi sincs. Például vegyük csak a lakáskérdést. Ha megfeszulök sem tudok annyi „manit" összegyűjteni, hogy belátható időn belül saját otthonom legyen. Pedig erre vágyunk a legerősebben, ami talán érthető hiszen mi kicsi korunktól fogva közösségben éltünk folyton mások mondták meg, hogy mit csináljunk, mások osztották be pénzünket, mások szervezték meg szórakozásunkat, szóval mi nem ismerjük a maganyt. Pedig az kell az embernek, hogy időnként félrevonuljon, és egy kicsit eltöprengjen sorsáról; hogy csakis onmagával foglalkozzon. *Nyugaton lehet keresni, a nyelvet majd csak megtanulom. Meg különben is: miért éljek én itt? Apám börtönben van, és tudja, miért? Sohasem találja ki! Az én apám gyilkos . .*

B. Lajos is bekapcsolódott a beszélgetésbe, mert nem tagadom, László utolsó mondata után percekig nem tudtam szólni. Lajos törte meg a csendet.

— Pár hete kaptam levelet az anyámtól. Elcsodálkoztam, mert 18 évig egyetlen sort sem írt, azt sem tudtam, hogy a világon van. Kicsit érdekel, nem tagadom, de néha elfog az indulat, hogy miért ilyen kegyetlen, megszült, de elhagyott, most akkor mi a fenének kíváncsi rám? Azt hiszem, nem keresem meg, pedig mondom, kicsit izgat, jó lenne tudni, hogy milyen a haja, hogyan néz ki, miként él . . .

— Miért választottátok a vasutat?

— Kényszerből — feleli *Sz. István.* — A munkásszálló miatt, meg talán a szabadjegyért. De megbántuk mind a hárman. *Sok a meló, kevés, roppant kevés a pénz, még a kajára is szűkösen elég. A munkabeosztást pedig képtelenek vagyunk megszokni. 12 24-be járunk.* Jóformán csak dolgozunk meg alszunk. Az ünnepek nem érdekelnek bennünket. A többiektől gyakran halljuk a panaszt, hogy karácsonykor, húsvétkor is dolgozni kell. Mi kinél karácsonyozzunk? Szóval ez nálunk nem számít, de a 12 órai munkát nagyon nem szeretjük. És hiába van utána 24 óra szabadság, a fele elmegy az alvással, a másik fele mosás meg ilyesmik. Szórakozásra nincs pénzünk, még öltözködésre is alig jut.

— Különben én a munkahelyemre nem panaszkodhatom — jelenti ki határozottan. — *Vonatfelvevő vagyok, a kollégáim becsülnek, ők nem éreztetik velem, hogy intézetis voltam, mégsem tudom magamat elképzelni vasutas nyugdíjasként . . .* Nem látok jövőt a vasútnál. Nyugatra nem vágyom, és szerintem Laci terve gyerekes. Abban a világban inkább a tanult emberek érvényesülnek, a segédmunkást, pláne, ha külföldi, ott lenézik, s nekem abból már elegem van. *Inkább arra gondolok, hogy a katonaság oldhatja meg az én gondjaimat.* Úgy tervezem, hogy mint sorkatona igyekszem kitűnni, azután bent maradok, iskolákat végzek, s talán idővel a hadsereg lakást is tud adni. Szerintem ez reálisabb terv, mint nekivágni a nagyvilágnak.

Életük kelepce

— Vezetőitek tudják, hogy nem rajongtok a vasútért, és rövidesen továbbálltok?

— Mi erről nem beszélünk. Végezzük a munkánkat, amíg bírjuk. Különösebben nem ugrálhatunk, mivel a szálló mindenképpen a vasúthoz köt bennünket. Amint lesz egy jobb megoldás: „agyő", vasút . . .! Azután azt gondolnak rólunk, amit akarnak. Az intézetben nevelődött srácok kedvelik a szabadságot. Talán éppen azért, mert ritkán volt benne részünk . . . *Nem mondom, ha a MÁV adna lakást, nagyobb fizetést, akkor aláírnánk még húsz esztendőt is.* De hát ez álom, a MÁV ezt még a családos, nálunk iskolázottabb és idősebb munkatársainak sem tudja nyújtani. A mi sorsunk, úgy látszik, már akkor eldőlt, amikor drágalátos szüleink intézetbe adtak. Életünk kelepce, a kitörés nehéz, nem véletlen, hogy a bűnözők egy tekintélyes része intézetisekből „verbuválódik". A tehetetlenség, az előítélet, a rossz gazdasági helyzet minket jobban szorít, mint másokat.

Sárközi Gábor

Eszperantó találkozó Tatán

A Magyar Vasutas Eszperantó Mozgalom július elején rendezte meg országos seregszemléjét Tatán. A város vezetősége fogadást adott a számos országból érkező vasutas eszperantista küldöttségek tiszteletére.

A fogadás alkalmával *Bácskai István*, a Magyar Vasutas Eszperantó Szakosztály vezetője értékelte a vasutasság szerepét az eszperantó mozgalomban.

A külföldi eszperantisták közül többen köszönetet mondtak a város vezetőinek, hogy támogatják a mozgalmat.

A vendégeket üdvözlő tanácselnök-helyettes válaszában elmondta, hogy a mozgalom támogatása szorosan összefügg Tata város idegenforgalmával. Utalt arra, hogy a városban megforduló soknyelvű külföldi számára az eszperantó nyelv a legalkalmasabb egymás, illetve az ország megismerésére. Végül azzal zárta szavait, hogy a város vezetősége a jövőben is támogatni fogja a mozgalmat, figyelemmel kíséri az eszperantó nyelv megtanulására vállalkozókat, propagálni fogja a nyelv előnyeit.

A hat nagy vasutasüdülők egyike a Velencei-tó partján levő gárdonyi üdülő, ahol tízszer tíznapos turnusokban, egy-egy alkalommal 120 vasutas és hozzátartozója pihenhet június elsejétől szeptember 8-ig. Az üdülő kétágyas, kényelmes szobái, sportolási lehetőségei, napozói jó lehetőséget kínálnak a kikapcsolódásra, pihenésre. Gyermekmedence és játszótér várja a kicsiket. A parton a horgászok is hódolhatnak szenvedélyüknek. Mint baloldali képünk is bizonyítja, ezt a foglalatosságot a gyerekek is szenvedélyesen űzik. A beutaltakról 32 tagú személyzet gondoskodik. Az ízletes ételek a konyhai dolgozók jó munkáját dicsérik. Felső képünkön az üdülő tágas étkezdéje

(Zelman Ferenc felvételei)

Csak erős idegzetűeknek

Utazási próbatétel

Be kell vallanom, hogy (nem vasutas) barátaim mindig irigyeltek. Ha másért nem is, de a szabadjegyemért feltétlenül. „Tiéd a világ", mondták, *„utazhatsz, világot láthatsz, míg nekünk főhet a fejünk, miből fizetjük ki az útiköltséget, ha két országgal arrébb akarunk utazni".*

Mit tagadjam, jó érzéssel dőltem hátra ilyenkor, noha még sosem használtam ki a szabadjegy nyújtotta lehetőséget, hogy külföldre menjek, de már maga a tudat, hogy bármikor ingyen utazhatok, nagy önbizalommal töltött el. Ez az érzés mindaddig tartott, amíg a közelmúltban nem találkoztam egy (vasutas) ismerősömmel, aki elmesélte úti kalandjait. Pontosabban nem is az utazás alatt történteket, hanem azt a krimit, ami megelőzte az indulást.

Ismerősöm Leningrádon keresztül akart Helsinkibe menni átutazóvízummal. A MÁV Népköztársaság úti jegyirodájában két és fél órai sorban állás után átvette a jegyét egészen Leningrádig, de tovább nem, mert mint mondták, ezzel az IBUSZ foglalkozik. Hazafelé menet tehát beugrott a Déli pályaudvar IBUSZ-kirendeltségébe. Onnan elküldték a Tanács körútra, de mivel a nevezett körúton két iroda van, persze hogy a rossznál kezdte. Végül is aztán már jó helyen állt sorba újabb két órát, de hiába, mert innen is el akarták küldeni: vissza a MÁV-hoz. A kör bezárult. Mivel (vasutas) ismerősöm legalább olyan kitartó, mint a népmesék legkisebb királyfia, — de lehet, hogy addigra már megelégelte a hercehurcát —, a sarkára állt, s végül vonakodva bár, de felvették a jegyrendelését. *Igaz, választ nem kapott határidőre, így Leningrádba egy üres helyfoglaló kártyával érkezett, hogy tovább utazzon. Érdekes viszont* — csodák nemcsak a mesében vannak —, *hogy a Helsinki—Leningrád jegyet minden további nélkül megkapta.*

Helsinkiből már minden úgy ment, mint a karikacsapás, leszámítva azt az apróságot, hogy a szovjet kalauz nem akarta elfogadni a finn és a szovjet vasutakra szóló szabadjegyet, mivel még sosem látott olyat . . .

Kérem a tisztelt olvasót, ne izgassa fel magát, hiszen (vasutas) ismerősöm már közeleg hazafelé. Már csak egy próbát kell kiállnia.

Az történt ugyanis, hogy itthon nem kapott a Leningrád—Budapest viszonylatra helyjegyet, azzal, hogy azt odakint kell megváltania. Viszont az ötmilliós városból olyan sokan akarnak hazánkba látogatni, hogy hetekre előre elfogytak a jegyek. *Mit tehet ilyenkor egy magyar (vasutas), ha a tranzit vízumja csak 72 órás tartózkodást engedélyez?*

A MALÉV képviselőjének segítségével a saját megtakarított 98 rubeljéért (közel kétezer forint) hazarepül, hiszen szárnyakat adtak vágyainak.

Vannak emberek, akiknek semmi izgalom nem elég. Ismerősöm, nem tanulva az eddigiekből, Eurocity vonattal elutazott az NSZK-ba. Indulás előtt azonban — élve a gyanúperrel — megkérdezte, kell-e az EC vonatra pótjegyet venni? A Keleti pályaudvari információ szerint igen, de a pénztárnál nem adtak, mondván, hogy másodosztályra nem kell.

Sajnos kellett (volna). Így hát bátor ismerősöm Passautól Frankfurtig azon vitatkozott a kalauzzal, hogy ilyen esetben kinek kell kifizetnie a hat nyugatnémet márkás EC pótjegyet?. *Netán a MÁV-nak?*

Azt hiszem, ha nem vasutas barátaim is átélték volna a fentieket, nem irigyelnének annyira.

D. K.

Feledékeny szülők

Lassan vége a nyárnak, a gyerekek már iskolába készülődnek, s ha találkoznak az osztálytársak, természetesen elmondják egymásnak, ki hol nyaralt. Ilyenkor a szülők is elégedetten nézik a gyereket: sokat nőtt a szünidő alatt.

Ám, sajnos nem minden szülő viselkedik úgy, ahogy azt tennék. A kenesei üdülőből hazautazó gyerekek kísérői meghökkentő dolgokat mesélnek. Minden turnusnál előfordul egy-két olyan eset, amikor az anyuka egyszerűen megfeledkezik arról, hogy a gyereke a pályaudvaron várja őt.

A napokban például a munkahelyére, a MÁV Tervezőintézetbe vitték a kísérők egy feledékeny szülőnek a kisfiát, de cifrább eset is előfordult: a MÁV-kórházban dolgozó anyukát hiába hívták föl telefonon, ő éppen vidéken tartózkodott. Mi ilyenkor a teendő?

A kísérő fogja magát — őt nyilván nem várják sehol, tehát van ideje elég —, és hazakíséri a gyereket. De a kislány, ki tudja miért, a metrón megszökik. A kísérő kétségbeesetten taxiba vágja magát, megy a gyerek lakására, ahol a nagymama felháborodottan támad a szerencsétlen kísérőre, miért keresi azt a gyereket! Még szerencse, hogy szegény ártatlan tizennégy éves lány hazaszaladt.

A kísérő persze nem kap levegőt, egyrészt az izgalmaktól, másrészt a dolgok ilyetén fordulatától. El sem mondhatja, hogy felelősséggel tartozik még egy kamasz gyerekért is, amíg át nem veszi a szülő, akiről a véleményét esetleg nem is akarja elmondani.

d.

Emléktáblát a mártíroknak

Levelet kaptunk Hegyeshalomból, írója *Czotter Gábor* mozdonyvezető. Mondandója korántsem szívderítő, azt viszont egyértelműen igazolja, hogy lapunk figyelmes olvasója. Néhány figyelemre méltó részlet kissé indulatosan fogalmazott, ám a vasút szeretetét bizonyító leveléből:

„Nem olyan régen tudtam meg, hogy a világhírű 424-es gőzmozdony konstruktőre, *Varga László is a Rákosi-rezsim áldozata lett,* aljas pribékek felakasztották, holott bűntelen volt. A nagyszerű mérnök megérdemelné, hogy a MÁV méltó emléket állítson neki. Úgy vélem, erre a legegyszerűbb mód az lenne, ha az országban több helyen is felállított mozdonyok örökítenék meg alkotójuk nevét. Van egy eredeti formájában rekonstruált üzemképes mozdony is, a 424—009-es, ezzel vontatják a nosztalgiavonatokat. Ezen is lehetne egy felirat a tervezőről!

Olvastam az 1953-as, úgynevezett »fekete vasutasnapról«. Megrázó tényeket közölt a cikk! Úgy tudom, az áldozatok között volt *dr. Varga Károly* is, aki a szombathelyi igazgatóság egyik vezetőjeként dolgozott. Eltüntették őt is, mégpedig azért, mert akkoriban folytatott vizsgálatot egy nagy összegű sikkasztás ügyében. Eltűnésének körülményei ma sem ismeretesek. Azt hiszem, ő is megérdemelne egy emléktáblát az igazgatóság épületében!

Más témára térek át, de ez legalább annyira izgat, mint az ötvenes évek szörnyűségei. Bánt, és gondolom, ezzel nem vagyok egyedül, hogy *a mozdonyvezető egykori anyagi-erkölcsi megbecsülése szinte semmivé foszlott,* ennek a hivatásnak ma nincs tekintélye. Ráadásként még az is zavar, hogy az egyenruhánk inkább „maskara", mint tiszteletet kiváltó elegáns ruha . . ."

Felújítják az épületeket

Lapunk 10. számában riportot közöltünk *Ebek harmincadján két állomásépület* címmel. A cikkre *Csárádi János,* a budapesti igazgatóság vezetője válaszolt.

„Bicske állomás fejlesztési terve az 1970-es években lett jóváhagyva *(selejtpótlás),* amely illeszkedett a népgazdaság tervéhez, nevezetesen az eocénprogramhoz.

A kivitelezés időszakában, az 1980-as években látható volt a program módosulása, így a MÁV a tervezett beruházás csökkentett programját valósította meg.

A felvételi épület kivitelezésének befejezésénél egyértelmű volt, hogy az állomási funkció ellátásához a 2. emelet nem szükséges, ezért *rendelkezésemre* a szociális ellátás javítására, a munkaerőhiány enyhítésére női munkásszálló lett kialakítva a kelenföldi körzeti üzemfőnökség részére 7 szobával, 18 férőhellyel.

Az épület tervezését és kivitelezését a MÁV saját kapacitásával végezte, *a hibák helyreállítása is közös gond.*

A régi felvételi épület korábbi lebontási határozatát újratárgyaltattam, és a tanács vezetésével egyetértésben — MÁV-dolgozók számára — lakások kialakítására *rendelkeztem."*

*

Nem vonjuk kétségbe az igazgatóság erőfeszítéseit, de sajnos, az épületek látványa a tényeken aligha változtat. A legszomorúbb az, hogy egy néhány éve átadott objektum már pusztulásra kárhoztatott — és a hibák helyreállítása közös gond lett.

Egyébként pedig a cikkben olvasható, hogy a régi felvételi épületet lakásokká alakítják át. Utaltunk arra is, hogy az eocénprogram leállítása miatt Bicskén alaposan megváltoztak a fejlesztési tervek, közöttük természetesen a vasútra vonatkozóak is.

A valószínűleg igen költséges felújítást, helyreállítást várjuk, alkalomadtán arról is szívesen beszámolunk olvasóinknak.

(A szerk.)

Újabb kamatemelés!

A Budapest Bank Rt. Értékpapír Iroda megemelt hozammal kínálja 6, 12 és 24 hónapos

lejáratra határidős árfolyamgaranciás kötvényszerződését.

Ez a szerződés előre meghatározott névértékű (például 10 000 forint vagy többszöröse) kötvény megvételét és letétbe helyezését jelenti, amiről az ügyfél letéti szerződést kap kézhez.

A szerződés lényege ügyfelünk számára:

— a garantált, névértéken történő visszavásárlás a lejáratkor
— ugyancsak garantált kamat, amely

6 hónapra	10 000 Ft után	800,— Ft
12 hónapra	10 000 Ft után	1750,— Ft
24 hónapra	10 000 Ft után	3800,— Ft

Ez az összeg adómentesen kerül kifizetésre a lejárat napján.

Amennyiben a lejárat előtt fel kívánja bontani a szerződést, az alábbi hozadék illeti meg:

3 hónap után	10 000 Ft-ra	200,— Ft
6 hónap után	10 000 Ft-ra	520,— Ft
9 hónap után	10 000 Ft-ra	900,— Ft
12 hónap után	10 000 Ft-ra	1300,— Ft
15 hónap után	10 000 Ft-ra	1720,— Ft
18 hónap után	10 000 Ft-ra	2160,— Ft
21 hónap után	10 000 Ft-ra	2620,— Ft

ha 1989. július 20-a után kötötte meg a szerződését.

Ne hagyja ki ezt a lehetőséget!

Forduljon hozzánk bizalommal minden értékpapírügyben! Várjuk Önt a Budapest V., Deák Ferenc u. 5. sz. alatti központunknál és kirendeltségeinknél.

Kiss Attila grafikája

Versfröccsök Petritől

Úriember biztosra nem fogad, tartja a mondás. Mivel én sohasem tartottam igényt a gentlemeni paraméterekre, könnyű szívvel tettem mindig. Különösképpen, ha posztgraduálisan túlképzett értelmiségiekkel, kivált humán stúdiumok oktatóival, hallgatóival kerültem egy asztalhoz.

Kérdés, amely mindannyiszor egy bizonyos, kortársi magyar költőre vonatkozott szánakozó, szinte már győzelmes mosolyt csalt arcukra. Főleg, hogy könnyítésül hozzátettem: *alighanem a hetvenes-nyolcvanas évek legjelentősebb alanyi poétájáról van szó.* Röpködtek a nevek, de hát persze mindhiába. Költőből, legalábbis fröccsök vonatkozásában, soha annyi hasznot nem húztam, mint *Petri Györgyből.* Utólag is köszönet érte . . .

Arról, hogy az irodalmat nem középiskolás fokon tanítók sem nagyon tudtak róla, legkevésbé ő tehet. Még csak nem is a lestrapált pedagógusok. Sokkal inkább azon aczélos kultúrdiktátorunk, aki még ma is az országházi bársonyszékben szeret a legjobban aludni.

Történt ugyanis, még a '80-as évek elején, hogy az USA-ban megjelent versesfüzetében ez a megátalkodott magyar tollnok közzétett egy verset — *in memoriam Brezsnyev* —, amolyan „meghalt a cselszövő"-en „elvetemültet". Kiadónál heverő harmadik kötete ennek megfelelően azonnal indexre került.

Feltehetően előre megfontolt szándékkal elkövetett megfelelni nem akarásról volt szó; magyarul addigra *Petrinek* is elege lett itt mindenből. Ahogy az *Út vége* című jellegzetesen közép-kelet-európai versében írja *„Unom már, hogy kiötlöm / a kiötölt szavakat, s azután egymásba öltöm / a szavakat. Kopott öltöny testemen az európai líra."*

Hogy mitől jellegzetesen közép-európai (lásd: deviáns) az előbbieken túl még ez a költemény? Talán attól, hogy a költő akkor már nem az anonim hatalommal, hanem magával a Magyar Népköztársasággal áll perben és haragban. Mivelhogy állítólag annak a kérdés csak az, hogy miénknek vagy az övékének?! érdekeit merészelte veszélyeztetni . . .

Attól kezdve újságjuk mögül kukkoló, egyen-ballonkabátos „testőröket" is kapott, amit ha akarunk, úgy is felfoghatunk, hogy a hatalom mégiscsak fölismerte korszakos jelentőségét.

Nem tett túlságosan az sem jót *Petri* hivatalos megemésztésének, hogy 1981-ben ő kapta a Mozgó Világ Aszú-díját. Elég csak annyit megjegyeznünk, hogy ugyanakkor egy *Hajnóczy Péter* nevű rokon is kapott egy ugyanolyan üveggel . . . Koccintottak is, ahogy az illik.

Ha ezek után azt írom, az ítészek haragját vonva esetleg fejemre, hogy egy *Petri*-vers hangulata olyan, mint egy *Hajnóczy*-novelláé, aligha követek el unfair csúsztatást.

A napokban megjelent (hat évet késett) *Petri György*-könyv: a Valahol megvan ürügyén ragadtattam magam a fentiekre. Harmincezer példány is kevés lett volna belőle, kiadták hát háromezerbe. Ha már (hála a könyvkiadói leleménynek) kapni nem lehet, legalább halljanak róla azok, akiknek mégiscsak muszáj . . .

Egye fene, még az ilyenkor esedékes barkochbafröccsről is lemondok.

(Tódor)

CSÖVESEK

A Déli Pályaudvar „üvegpalotájából" kitekintve történelmi panoráma tárul elénk: A Vérmező, a Vár. Piros-fehér-zöld zászlórúdon, piros-fehér-zöld zászlót lenget a szél. A tér túloldalán éjjel-nappal nyitva tartó közért, lejjebb, szinte az utasváróval egybeépülve Non Stop presszó üzemel. Valószínűleg ezek a lehetőségek, s nemcsak a kényelmes ülőhelyek vonzzák azokat a „csöveseket", akik önhibájukon kívül, vagy éppen saját hibájukból állandó lakhelyüknek tekintik ezt a helyet.

Nappal a gondozott park, éjjel a gondozott váróterem az „otthonuk". Fiatalok és öregek, férfiak és nők. Vegyes a kórkép!

Pista bácsi már öt éve él a Déliben.

— *Szociális otthonba nem megyek, utálom az öregeket* — jelenti ki határozottan.

Elmondása szerint 70 éves, nyugdíjas.

— Hogyan került ide öregségére?

— *A feleségem, a fiaim, a törvény. Nem érdemes beszélni róla.*

— Hozhatok egy sört?

— *Tisztelettel megköszönöm.*

Szemein látom, nem hisz ígéretemben. Átvágok az éjszakai parkon a sörért. Nyár van. Nyári éjszaka. A bokrok alá behúzott padokon fiatalok enyelegnek.

— *Haver, van egy cigid?* — kiált utánam egy hang a sötétből. Megállok. Egy tizenéves, vézna, hosszú hajú kölyök botorkál ki a társaságból.

— Tessék — nyújtom felé a sárga Symphoniát.

— Maga hekus? — Válasz nélkül hagyom a kérdést és elindulok a fénypontokkal reklámozott éjjel-nappali felé. Visszafelé már nem állít meg senki. Előttem — a park főútvonalán — egy rendőrautó halad leoltott lámpáival, lépésben. Önkéntelenül a farzsebemben tartott igazolványaimat tapogatom. Mire visszaérek, az aluljáró, a Non Stop és a váróterem háromszögéhez, Pista bácsinak már „társasága" van: az állandóan itt tartózkodó Géza és még néhány ismeretlen.

— *Akkor holnap találkozunk a Moszkván.*

— *Ne higgy neki, csak linkel.*

Ezeket a mondatokat hallom mielőtt átnyújtom a sört. Fogaival kibontja. Kortyolgatás közben egyre oldottabbá válik.

— Ez egy mozdonyvezető — mondja Pista bácsi, s rámutat a „társaság" egyik tagjára.

Váratlanul ér a közlés. Vasutas a csövesek között? De H. J. szó nélkül előveszi igazolványát, még a munkakönyvét is megmutatja. Valóban az. Az volt. H. J. 47 éves, leszázalékolt, a hatvani kirendeltségen dolgozott.

— Mivel százalékolták le?

— *Hogy micsoda?*

— Mi volt a diagnózis?

— *Ideg.*

Kérdezetlenül mesélni kezd.

— *Kétszer kaptam kitüntetést baleset-elhárításért.*

A munkakönyvi bejegyzésben valóban szerepelnek ezek az adatok. Összefüggéstelenül beszél vallásról, politikáról.

— *Én vállalom azt is, hogy a Köztársaság elnöke legyek.*

Hallgatok. Nem tudom eldönteni, hogy a szeretett vasút, vagy a „vasút szeretete" betegítette-e meg.

Otthagyva az alkalmi társaságot, fölmegyek a váróteremben. A párnázott székeken szovjet, magyar katonák, lengyelek, NDK-sok és alkalmi utasok beszélgetnek, horkolnak. Az Alkotás utcát a peronoktól elválasztó mellvéden egy jó formájú nő könyököl.

— Utazik valahová, hölgyem?

— *Na kopj le!*

Szó nélkül továbbmegyek, de ő utánam szól.

— *Van egy kéglid?*

— Nem tudok segíteni.

Elhúzza a száját és visszakönyököl az éjszakába.

Kovács Gyula vasutas önkéntes rendőr a következőket mondja:

— Hát kérem, az idén már kevesebb „baj" van a csövesekkel. Az állandó ellenőrzés következtében 50 százalékkal csökkent az itt alvók száma. De így is kevesen vagyunk. Tavaly például 1700 órát töltöttem szolgálatban. A legnagyobb problémát az okozza, hogy a betolt szerelvényekben alszanak. *A kocsikat bepiszkítják, rongálnak, eldobálják a csikkeket. Augusztus 4—5-re virradó éjszaka például a Lővér expressz egyik kocsija teljesen kiégett. A Sasadi Tsz GMK-nak a többlettakarításért havi 10 000 forintot fizetünk.* Ez mind a MÁV pluszköltségét növeli. A váróteremben kevesebb problémát okoznak, mert állandó a rendőri ellenőrzés. De itt is előfordulnak kritikus esetek. Ellopják az alvó utasok csomagjait. Más gondok is vannak. Például az a bizonyos *Géza* a múlt héten lebukfencezett a lépcsőn, magam hívtam ki a mentőket. Összevarrt fejjel már másnap itt kódorgott. Pedig Gödöllőn kétszobás lakása van. Nem tudom megérteni. Létszámhiány miatt nem látok lehetőséget a hathatósabb ellenőrzésre. Már előre félünk a téltől.

Tarjáni Imre

Radnai Ketykó István:

Kelts fel, ha rosszat álmodom

Ha rosszat álmodom anyám
kelts fel, mert szívem megáll . . .
Őz-nyomból isznak a gerlék,
mégis borostásak napjaim.
Negyvenegy évem hordozom
— apánk sem sokkal élt tovább —
csak a ráncokat feledném arcodon,
bár simultak az utolsó ágyadon . . .
Ravatal-illatú ez az éj, anyám
és hűvös — fázom és mégis szomjazom
add reám hófehér ingem,
mint régen — — — csak azt fájlalom,
hogy úgy haltál meg, nem voltam melletted,
de az újságokban aznap versem rólad zengett
meg falunkról; a szülői házról — — —
Kelts fel, ha rosszat álmodom,
mert értem is jönnek szörnyű árnyak
futnék előlük a friss vetésben,
de a varjak csapatostól fölémszállnak
vergődöm a rögök között
csipkedik homlokom, szemem, állam — — —
Kelts fel, mert meghalok . . .!
Már zsibbad a kezem, lábam
jaj, de tíz éve föld alatt vagy
hogyan is kelthetnél fel, anyám . . .
Ravatal-illatú ez az éj
talán csak megvirrad . . . talán . . .

Büki Attila

Nagyapám portréja előtt

ha nem örökíted meg az arcát
talán saját arcomat se látom
koporsója és pólyám
az emlékezet udvarában

így szeme hátterében már
minden zölddé mosódék
de az arca maga a nyár
a lila-néma szájjal

Barcs János:

A határban

Csárdást jár egy akácfa,
kint a gyepűszélben,
tüskés lombját lóbálva,
táncol megszűrt fényben.

Kék ég alatt zöld a rét,
vidám nyár-vasárnap,
muzsikáló tücsök-nép
dús jókedvben járhat.

Hajnali szél lovagol;
alatta rét hajlik:
sugár hull fény-lovakról,
domb mögül pitymallik.

Porzik szürke országút,
lódobogás hallik.
Csillagporos csordakút
ágasán hajnallik.

A MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem

pályázatot hirdet

ipari üzemi igazgatóhelyettes (főmérnök) munkakör betöltésére.

Az üzem főmérnökének feladatait a 108566/1985. GJF. C. számú utasítás tartalmazza.

A MUNKAKÖR BETÖLTÉSÉNEK ALAPVETŐ FELTÉTELE:

— szakirányú műszaki egyetemi (gépész vagy közlekedésmérnöki) oklevél,
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,
— 10 éves szakmai gyakorlat, ebből 5 év vezetői gyakorlat,
— legfeljebb betöltött 45. életév,
— erkölcsi feddhetetlenség.

Az azonos feltétellel rendelkező pályázók közül a járműjavítási és üzemi gyakorlattal rendelkezők előnyben részesülnek. A kinevezés határozott időre szól (3 év), alkalmasság esetén meghosszabbítható.

BÉREZÉS:

MÁV Kollektív Szerződés szerint. A munkakör betöltésének időpontja: 1989. december 1.

A PÁLYÁZAT BENYÚJTÁSÁNAK HATÁRIDEJE:

1989. október

A PÁLYÁZAT BENYÚJTÁSÁNAK HELYE:

MÁV Járműjavító Üzem
személyzeti és oktatási osztály

Cím:

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

A PÁLYÁZAT TARTALMAZZA:

— eddigi munkahelyek, munkakörök, tevékenységek felsorolását, munkaköri besorolását (alapbérét), jövedelmét,
— szakmai és társadalmi (esetleg tudományos) munkáját és annak eredményeit,
— idegennyelv-tudását, kitüntetéseit, esetleges tudományos fokozatát,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban,
— részletes önéletrajzát,
— szakképzettségét, politikai iskolai végzettségeit, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát.

A pályázatokat bizalmasan kezeljük. A pályázatok értékelését szakmai bírálóbizottság végzi.

A pályázattal kapcsolatos részletes felvilágosítást Gőcze László főtanácsos, személyzeti osztályvezető a 13-316 postai, illetve a 07 28-13 üzemi telefonon ad.

Fotókiállítás

Hans Gustav Edőcs burgenlandi fotóművész képei több európai és hazai város után — a MÁV üzemi művelődési bizottságának jóvoltából — Záhonyba is eljutottak. Az állomás kultúrvárótermében megnyitott tárlatot sok százan tekintették meg, a több mint 40 nagyméretű, színes és fekete-fehér kép sajátos optikán keresztül láttatta a vasutasok tevékenységét.

Az alkotó a burgenlandi Vulkapordanyban született 1924-ben, de 1938-ban, szüleivel együtt Sopronba települt.

1981-ben az Osztrák Fotóművész Szövetség tiszteletbeli tagja, egy év múlva a rangos bécsi Művészház — Künstlerhaus, Wien — rendkívüli tagja lett. 1985-ben a Német Fotóművész Szövetség levelező tagjává választották. 1988-ban pedig hazánk művelődési minisztere a *„Pro Cultura Hungarica"* kitüntetésben részesítette a jószomszédi viszony és a kulturális kapcsolatok ápolásáért.

Nyelvi tábor Békéscsabán

A Vasutasok Szakszervezete a nyári üdültetés részeként 60 középiskolás részvételével nyelvi tábort szervezett Békéscsabán, a vasutas nevelőotthonban. Az ország minden részéből Csabára érkezett diákok kezdő és haladó angol, valamint német nyelvű oktatás közül választhattak.

Az idegen nyelv gyakorlásában, elsajátításában szakképzett nyelvtanárok, míg az egyéb foglalkozások megtartásában a nevelőotthon tanárai segítettek. A gyerekek részére olyan programot állítottak össze, amely során a tanulás mellett szórakozásra, kikapcsolódásra is lehetőségük volt. A napi kétszer kétórás idegen nyelvű felkészítést fakultatív programok egészítették ki, önismereti játékos foglalkozásokra, sportprogramokra (strandolás, úszás, kosárlabdázás, teniszezés, tollaslabdázás) került sor.

A közös programokban üzemlátogatások, kirándulások (például a dévaványai túzokrezervátumba, hajókirándulás stb.), kiállítások (például a szarvasi *Ruzicskai György* festőművészé) szerepeltek. Megtekintették a békéscsabai műrepülő Európa-bajnokságot.

A mágus

(Győri Zoltán grafikája)

A mesteredző bizakodó

A BVSC vívószakosztálya 15-20 évvel ezelőtt a világ legjobb szakosztályának számított. Manapság már nem ragyog olyan fényesen a csillaguk, de ki tudja, talán ismét feljönnek, ugyanis az Újpesti Dózsából átigazolt *Beliczay Sándor* mesteredző, akit jó néhány kitűnő versenyző követett.

— Hogyan látta a BVSC vívószakosztályának helyzetét, amikor a múlt év novemberében elfoglalta a vezető edzői posztot?

— Úgy láttam, biztató a helyzet, hiszen az ideigazolt versenyzői gárda — *Érsek, Szekeres, Hegedűs, Bálint Tamás* — révén nyugodtan vártam a jövőt, s itt egy jó magot, tehetséges versenyzőket találtam. Mindenesetre az utánpótlásra nagy gondot fordítunk: közel kétszáz gyerekkel foglalkozunk. A 8—10 évesekkel például *Bóbis Ildikó* és *Nedeczky György*.

— Ön 38 éves. Ilyen fiatalon hogyan lett vezető edző?

— *Való igaz, hogy manapság 35 éves korig vívnak a versenyzők, de én már 16 évvel ezelőtt edzősködésre adtam a fejem, és tavaly kaptam meg a mesteredzői címet, ami az eddigi munkásságomat ismeri el.*

— A hazai bajnokságon is jól szerepeltek . . .

— Tőr egyéniben *Érsek*, és a tőrcsapat aranyérmes lett, párbajtőrben *Szőke Attila* második, a csapat a harmadik helyet szerezte meg. A női tőr- és a kardcsapat negyedik lett.

— A vívás köztudottan pénzigényes sportág. Egy jó plasztron árát bizony ötjegyű számmal írják. Hogyan boldogulnak?

— Mindig támaszkodhatunk *Fenyvesi Csaba* szakosztályvezető és a *Balázs Ákos* vezette elnökség támogatására. Egyébként az egymást sűrűn követő nemzetközi versenyek, kupák azt is jelzik, hogy a pénz bevonult a vívásba, egyre több a pénzdíjas verseny, ami azt jelenti, hogy egy nemzetközi szinten eredményesen szereplő vívó egzisztenciát teremthet magának.

— *Dr. Fenyvesi Csaba* három éve vezeti a szakosztályt, amely az elmúlt években elég szerény eredményeket ért el. Manapság bizakodó-e?

— *Ha a saját sportmúltamra gondolok* — kezdte a többszörös olimpiai bajnok —, *megszoktam, hogy a jól végzett munka eredménye a siker. Ezért nehezen viseltem el az állóvizet:* a vezetéssel egyetértésben meghívtuk *Beliczay Sándort*, és úgy vélem, jó választás volt. Más lett a siker minősége, magyarán előtérbe került az olimpiai bajnoki cím, mint cél, mint sikertényező. És az is nagyszerű dolog, ha egy edzőt így követnek versenyzői, hiszen ez garancia a jó szellemű közösség összekovácsolására.

— Mi a véleménye a sport magyarországi helyzetéről?

— *Az anyagi lehetőségek beszűkülése és a magas szintű sportvezetés hibái rengeteg kárt okoztak. Doppingbotrány, labdarúgóbotrány, bunda. Ezeket nem a sportolók kezdeményezték, de őket állították bűnbaknak bizonyos vezetők.* Érdekes módon egyetlen vezető, vagy orvos, aki ezekben részt vett, nem került a vádlottak padjára. Ugyanúgy igazgatója annak a kórháznak, ahol kikísérletezték azokat a gyógyszereket, ugyanúgy igazgatója annak az intézménynek, ahol utasításba adták, hogy melyik mérkőzést hogyan kell „elrendezni". Utána pedig a játékosokra hárították a felelősséget, s ez lejáratta a sportot.

— *Érsek Zsolt* talán a legtehetségesebb magyar vívó. Eddig milyen eredményeket ért el?

— *Tőrvívásban idén szereztem meg a harmadik egyéni és az ötödik csapatbajnokságot* — mondja a 23 éves fiatalember. — *És junior vb-t is nyertem.*

(Tüttő)

Nyíregyházi VSSC

Már nem szólnak az „elvtársi" telefonok

A Nyíregyházi VSSC labdarúgói évekig állandó tagoknak számítottak az NB I-ben. A negatív fordulat esztendejeként 1984-et emlegetik a városban, amikor a helyi kedvencek botrányos körülmények között, dicstelenül búcsúztak az élvonalból. A bundabotrány ütötte sebek mély nyomokat hagytak, és az akkori csalódást, kiábrándultságot azóta sem sikerült elfeledtetni a szurkolókkal. A vasutascsapat máig is a második vonalban vegetál, s ez bizony a nézőszámon is meglátszik: a Fradi, a Vasas, és a többi neves együttes vendégjátékaihoz szokott nyíregyháziak az alacsonyabb színvonalú bajnoki mérkőzésekre nem szívesen pazarolják pénzüket és szabad idejüket.

— *Valóban, amikor a hetvenes években a mainál lényegesen erősebb NB II-ben szerepeltünk, még a húszezres telt ház sem számított ritkaságnak* — mesélte nem kevés nosztalgiával *Neuman Gábor*, a NYVSSC volt játékosa, mai szakosztályvezetője. — *Mostanában már annak is örülünk, ha két-háromezren belépőt váltanak a csapat találkozóira . . .*

— Egykor a Ferencváros után önöknek volt a leglelkesebb és a legnépesebb szurkolótáboruk. Mi történt 1984 óta?

— Az a bizonyos „fekete esztendő" szerencsére nem zárta be az összes kaput előttünk, Szabolcs-Szatmár megye és a város továbbra is támogatta a csapatot. Azóta a vezetőség átalakult s meggyőződésem, hogy a szakosztály mai irányítói valamennyien tisztességesen látják el munkájukat.

— Mi az oka annak, hogy mégsem tudnak előrelépni?

— *Erre a kérdésre nem olyan egyszerű pár szóban válaszolni. Ma már nem bízhatunk abban, hogy segítenek azok az „elvtársi" telefonok, amelyek oly sokszor meglökték egy-egy futballcsapat szekerét a múltban. Félreértés ne essék: eszem ágában sincs a régi időket visszasírni, sőt, politikai hitvallásom szerint nagyon örülök a társadalmi változásoknak.*

— Tehát ezért az egyhelyben topogás?

— Részben igen. Valamikor a NYVSSC bajnoki helyezése politikai kérdésnek számított, ma már nem az. De helytelen lenne a változásokra fogni a gyengélkedést. Bennünket inkább az sújt, hogy a hazai labdarúgópiacon irreális viszonyok uralkodnak, s ez ellen tehetelenek vagyunk.

— Úgy veszem ki a szavaiból, mintha az anyagi helyzetük se lenne valami rózsás.

— *Tény, hogy nem dúskálunk a javakban, és minden fillérnek megvan a helye a szakosztálynál. Elég, ha annyit mondok: a legnagyobb támogatás, amit egy összegben kapunk, 200 ezer forint, miközben az éves költségvetésünk 5 és félmilliót tesz ki. Bevételeink nagy része jogi- és tagsági díjakból, valamint játékoseladásból származik.*

— Ilyen feltételekkel nem lehetnek valami vérmes reményeik a most rajtoló bajnokság előtt.

— Sokszor mondtam, hogy el kellene dönteni: akarjuk-e az NB I-et, vagy sem. Ha nem, akkor viszont a jelenlegi apparátus létszámát csökkenteni kell, mivel egy alacsonyabb osztályú csapatnak nincs szüksége ennyi ügyintézőre.

— Mi a célkitűzésük a következő idényre?

— A körülmények ismeretében nem tartom valószínűnek, hogy feljuthatunk az élvonalba. A terveinkben az 1-5 közötti helyezés szerepel, ami a keleti csoport erőviszonyait figyelembe véve nem elérhetetlen. Ez mindenesetre nagy előrelépés lenne, hiszen tavaly mindössze a 11. helyen végeztünk.

— A nehézségek csak a labdarúgókat érintik Nyíregyházán?

— *Nem, a többi szakosztály is hasonló gondokkal küzd. Nem kis eredmény viszont, hogy szorult anyagi helyzetünk ellenére még egyetlen sportolót sem tettünk ki az utcára, s ez nagyrészt Pók István elnök érdeme.* A legnagyobb tömegeket mégis a foci vonzza, vagy vonzaná, így érthető, ha a szurkolók sokat mérgelődnek a sikerek elmaradása miatt.

— Ön nem is olyan régen még a pályán harcolt a nyíregyházai színekért. Sokat változott azóta a hangulat a csapat öltözőjében?

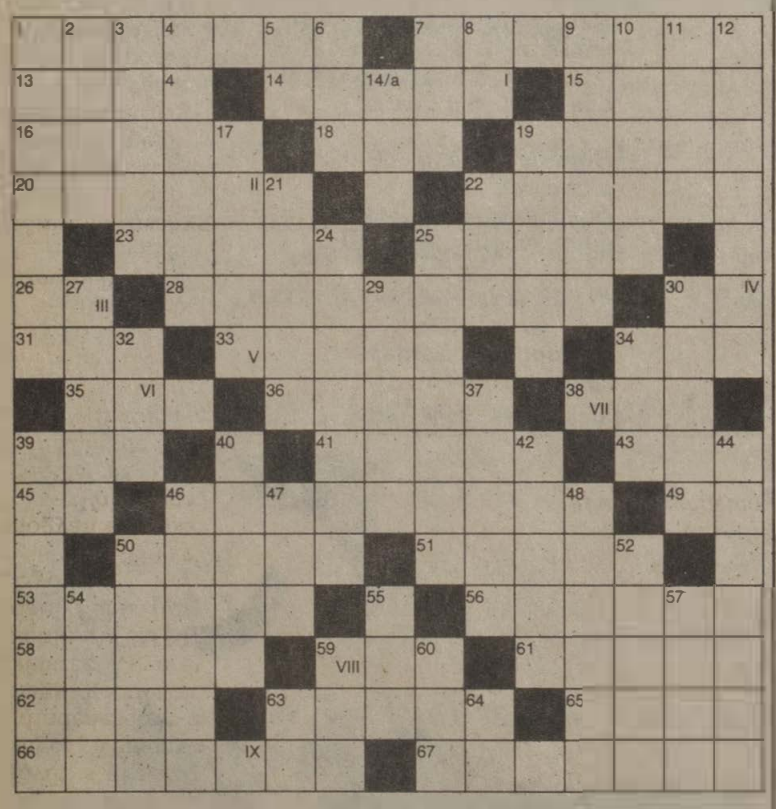
— Mint elmondtam, a hetvenes években viszonylag stabilabbnak tűnt a szakosztály helyzete. Az akkori vezetők magas beosztású emberek voltak, akik presztizskérdést csináltak a klub szerepléséből. Manapság a papírgyár kivételével a többi nyíregyházai vállalat főváros központú. A Taurus tevékenységét említeném példaképpen: a gyár működéséből a sport vajmi kevés hasznot élvez a városban.

— Szakmailag van esély a fejlődésre?

— Tavaly került a csapat élére *Buus György* vezetőedző, s az ő munkájáról eddig jó véleménnyel voltunk, s bízunk benne a jövőben is. Persze, hogy őszinte legyek: nagy gondban lennénk, ha valami szerencse folytán feljutnánk az NB I-be . . .

Papp István

Most szárító szél sürög



Vízszintes: 1. A Visztula mellékfolyója. 7. A legesélyesebb versenyző. 13. Somogy megyei község. 14. Vékony lap. 15. Ünnepély. 16. Hebeg. 18. Kerek szám. 19. Ilyen barakk is van. 20. Jereván, régiesen. 22. Szófia hegye. 23. Lengyel város. 25. Művégtag. 26. Opus. 28. Régi műveltségtörténeti akadémiai díj. 30. Nógató szó. 31. Hajó része. 33. Fogaiddal őrlöd. 34. Orosz béke. 35. Szekér része. 36. . . . et circenses! 38. Távolság. 39. Apró szemcse. 41. Földmunkagép. 43. Gléda. 45. Kimondott betű. 46. Ezer méter. 49. Ételízesítő. 50. Szabolcs megyei község. 51. Athéni vezér. Miltiadész fia. 53. Nyugati gót király. 410-ben elfoglalta Rómát. 56. Nemi vágy (latin). 58. Leszid. 59. Becézett Ádám. 61. Nadír ellentéte. 62. Közel-keleti állam. 63. A nyugati semiták főistene. 65. Fontos alkatrész. 66. Kanadai város. 67. Visszsza: élelmiszerajándék.

Függőleges: 1. Denis (1713—1784) francia író és filozófus. 2. Parlagon hagyott föld. 3. A 61. sz. ellentéte. 4. A nő kísérője, udvarlója. 5. Igekötő. 6. Tengeri emlős. 7. Marokkói város. 8. Névelő. 9. Tatár kán a XIII. században. 10. Odavet. 11. Becézett női név. 14/a. Római 1049. 17. Pince előtere. 19. Környezet. 21. Veszprém megyei település. 22. Erdei állat. 24. Észak-afrikai kikötőváros. 25. Védelmet nyújtó tereptárgy. 27. Görög sziget a Kikládokban. 29. Húzom. 30. Színvonalas. 32. A Tisza mellékfolyója. 34. Nem az. 37. . . . alkohol, faszesz. 39. Lítium-alumíniumszilikát. 40. Kikönyörög. 42. Villamoskocsiszín. 44. Automatikus munkagép. 46. Kipakoló. 47. Kis ház. 48. Férfinév. 50. . . illa, titkos kör, tanács. 52. A monda szerint Ninive alapítója. 54. Megfizet. 55. E helyre. 57. Olasz férfi. 59. Kerti szerszám. 60. Betűvető. 63. Az asztácium vegyjele. 64. Rangjelző.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. (Élt 1909—1944.) A keresztrejtvény címe a költemény egy sora.

Beküldési határidő: szeptember 7.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Gellért Oszkár. (A vers címe: Új sötétség.)

Egy-egy könyvet nyert:
Szűcs Lajos, Budapest, Egressy G. u. 30/D 1184; Buha Szilárd, Viss 3956; Tóth Gyula, Tapolca, Bajcsy-Zs. u. 46. 8300; Házi Józsefné, Budapest, Nógrádkövesd u. 9. 1171

Lövészverseny

A gyöngyösi Kitérőgyári Vasutas Lövész Klub vendége volt július végén a GTS Wiszla Krakow lövészcsapata.

A két egyesület sportbaráti kapcsolata pontosan húszéves, ezért nagy érdeklődés előzte meg a jubileumi versenyt, amelyen részt vett a budapesti KLK, a Chinoin és az Ikarus, valamint Salgótarján, Miskolc, Eger és Leninváros lövészei. A kétnapos viadalon 110 sportoló 21 versenyszámban mérte össze a tudását, s bár a gyöngyösiek ezúttal is jeleskedtek, az összesített csapatversenyt a lengyel vendégek nyerték meg. A vendéglátók viszont megfogadták, hogy visszavágnak jövő nyáron — Krakkóban.

Felújított állomásépület

Szeged-Rókus állomás több mint százéves felvételi épületét a szegedi igazgatóság mintegy 46 millió forintos költséggel felújította. A munka első ütemében az üzemi helyiségek és a központi kazánház készült el, a második ütemben pedig az utasforgalmi helyiségek (várótermek, jegypénztárak stb.), a szociális rész, az Utasellátó helyiségei és az üzemorvosi rendelő épült meg. A felvételi épület emeletén korábban is meglévő lakásokat szintén felújították, összkomfortossá alakították át.

A megfiatalodott épület az ott dolgozó vasutasoknak jobb munkakörülményt és szociális ellátást, az utasoknak pedig kényelmesebb várakozási és utazási feltételeket biztosít.

(g)

HÍREK

— **Mozdonyüzlet.** Egy osztrák üzletember, akinek a tulajdonában van Ausztriában a Felsőőrs és Rohonc közti szárnyvonal, egy M31-es mozdonyt vásárolt, amelyet egy hónap alatt újítottak fel a szombathelyi járműjavítóban. A már leselejtezett mozdonyért és a felújításért 500 ezer schillinget fizetett a külföldi vevő.

— **Vonatszörf.** Új nagyvárosi divat kergeti kétségbeesésbe a nyugatnémet vasutak dolgozóit. Főleg tizenéves fiúk csimpaszkodnak a vonatok kapaszkodójába, vagy másznak ki az ablakon, s így vitetik magukat — nemegyszer 120 kilométeres sebességgel, néha csak hajszálnyira süvítve el az oszlopok mellett. Hamburgban már van halálos áldozat, egy 14 éves lány pedig olyan szerencsétlenül súrolt fejével egy oszlopot, hogy az eszméletét nem nyerte vissza.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A szolnoki vontatási főnökség tiszaligeti üdülőjében a közelmúltban megtartották a hagyományos nyugdíjas-találkozót, amelyet a körzeti üzemfőnökség patronált. A szolnoki csoport augusztus 9-én megtartotta II. félévi taggyűlését. Horváth István, a csoport elnöke beszámolt az első félévben végzett munkáról, az üdültetéssel kapcsolatos eredményekről.

— **Tízezredik utas.** Szeged és Szabadka között május 29-én indult meg ismét a vasúti személyforgalom. Júliusban több mint tízezer utas fordult meg a röszkei határállomáson. A tízezredik utast a MÁV, a határőrség és a vámőrség virágcsokorral, ajándékcsomaggal és egy Szeged—Szabadka viszonylatú ingyenes menettérti jeggyel köszöntötte.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Hirdetés

Elcserélném Budapest VII. kerületi, Akácfa utcai 70 négyzetméteres 2,5 szobás, tanácsi, telefonos, összkomfortos lakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 226-166 városi telefonszámon este, vagy a 45-19 üzemi számon.

Elcserélném újpesti, 50 négyzetméteres, 2 szobás, félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 895-102 telefonszámon, hétköznap 16—20 óráig.

Eladó Budapesten a XXII. kerületben másfél szobás, kertes, családi ház. Érdeklődni lehet: a 780-967 városi telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egyszobás), mindkettő első emeleti, kertes egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 44-09 üzemi, vagy a 124-625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném balatoni kertes, 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet telefonon: 499-702-es számon egész nap.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti, 2 szobás, komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználattal) budapesti garzon vagy másfél szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: 635-180 városi telefonszámon.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat hasonló, vagy másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emeleti, nem panel.) Érdeklődni lehet: mindennap Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D I/E.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: a 200-079 városi telefonszámon.

Elcserélném Keletinél levő 50 négyzetméteres, 1 szoba, komfortos, gázfűtéses lakásomat közel hasonló alapterületű másfél, kétszobás komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 665-011/1438 városi telefonszámon.

Elcserélném XVII., Borsó u. 38. szám alatti egy plusz két félszobás öröklakásomat, egy plusz félszobás tanácsi lakásra ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Miskolcziné, 217-275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném óbudai 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett), 1 plusz félszobás vagy nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 220-660/664 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi 72 négyzetméteres 2,5 szoba hallos, összkomfortos, IV. emeleti, 2 erkélyes, telefonos újpalotai lakásomat, rákospalotai MÁV-telepi kizárólag földszinti hasonló vagy 3 szobás, telefonos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 01/45-18-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti 3 szobás gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-bérlakásomat, hasonló 1 szobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Négy-öt tagú családnak kényelmes. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: 273-963 vagy 836-066 városi telefonszámon.

Elcserélném 96 négyzetméteres 2 és félszobás, lodzsás MÁV-telepi összkomfortos lakást, kettő 1 + félszobás összkomfortos tanácsi, vagy egy 1 + félszobás lakásra ráfizetéssel. (IV., XIV. XV. ker., előnyben.) Érdeklődni: 327-950/26 városi telefonszámon.

Eladó Érd, Kerékgyártó u. 19. szám 120 négyzetméteres családi ház (központi fűtés, víz, villany, melléképületek, kert, gyümölcsös). Érdeklődni lehet: mindennap a helyszínen vagy telefonon: a 73-94-es üzemi számon.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges, összkomfortos (gázfűtéses) MÁV-bérlakásomat egy 2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) és egy 1 + ½ szoba összkomfortos lakásra (Rákospalota vagy Újpest). Érdeklődni lehet: Darlaczi János, Bp., Lenin útja 11. II. lépcsőház 7. sz.

Elcserélném százhalombattai távfűtéses II. emeleti 64 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos tanácsi bérlakásomat, kettő és félszobás vagy 2 szoba étkezős, összkomfortos MÁV-, vagy tanácsi lakásra II. emeletig (kis kertes is lehet), Érdligetre vagy Budapestre. Érdeklődni lehet: Sárközi János, 2440 Százhalombatta, Tóth J. u. 8. II/9. Levélben, vagy az 52-21 üzemi telefonszámon.

Eladó Kőbánya-Újhegyen 3 szobás, 68 négyzetméteres szövetkezeti lakás 27 ezer Ft/négyzetméterenként. Érdeklődni lehet: 16 óra után a 780-697-es városi telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úton lévő, 2 szoba komfortos, telefonos MÁV-bérlakásomat tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 685-545 telefonszámon.

Elcserélném váci, 2 szoba összkomfortos, telefonos, nagyméretű tanácsi lakásomat budapesti, vagy közvetlen Pest környékire. (Bármilyen megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: Berki Adrienn, Vác, Vám u. 14. X/4. Telefonon az esti órákban: a 27/12-110 számon.

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp., VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—1662. Szikra Lapnyomda,
Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. SZEPTEMBER 14.

Demonstráció Pécsett

Együttérzés a bányászokkal

Tisztességes munkáért tisztességes bért!

Az augusztus 30-i bányászdemonstráció nemcsak a bányászok ügye volt. Valamennyi ágazati szakszervezet képviseltette magát a megmozduláson, így a Vasutasok Szakszervezete központjából és a pécsi területi intézőbizottságtól egyaránt érkezett küldöttség a sportcsarnokbéli nagygyűlésre. Határainkon túl is visszhangra talált a tiltakozó akció: a Nemzetközi Bányász Szervezet telexében hatmilliós tagságának támogatásáról biztosította a magyar szaktársakat, s a tiltakozó gyűlésen részt vett a Brit Bányamunkások Szövetségének delegációja is.

Mi élesztette fel az évtizede halottnak hitt munkásszolidaritást azon az augusztus végi délutánon? Vélhetőleg nem a propaganda, az öntudat, hanem a

napjainkban nagyon is erősen fenyegető létbizonytalanság. *Ezért biztosította együttérzéséről a bányászokat a többi szakszervezet, hiszen a több évtizedes rossz gazdasági és munkaerőgazdálkodási koncepció erőteljesen érezteti hatását az élet minden területén. A bányaipart érintő kapkodások sorozata azonban modellértékű.*

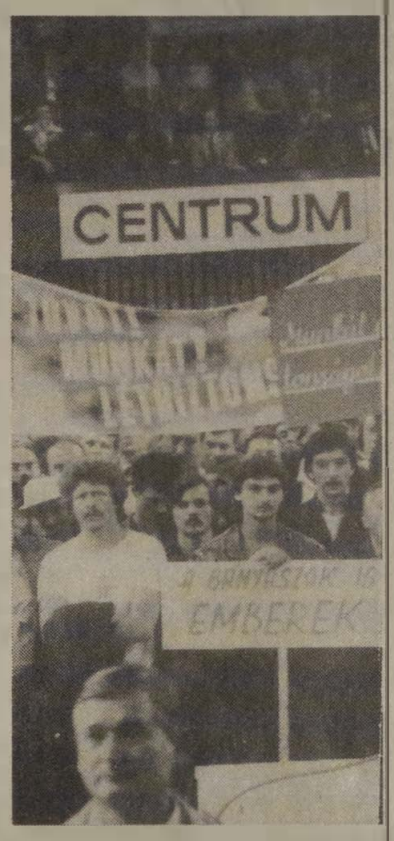
Emlékezetes, hogy 1967-ben a tudományra hivatkozó kormány sorozatban záratta be a bányákat, s az MSZMP KB szentesítette ezt. Akkoriban is az volt az indok, hogy a szénbányászat gazdaságtalan. Azután begyűrűzött két olajárrobbanás, és a szénbányászat egyből gazdaságos lett, olyannyira, hogy a hetvenes évek közepén már se szombatjuk, se vasárnapjuk nem volt a bányászoknak. Ezért a Minisztertanács határozata mindenféle kedvezményt beígért azoknak, akik leszállnak az aknákba. Lett toborzás, béremelés, bányászlakás-akció, ám napjainkban az Állami Tervbizottság ugyanazt az érvrendszert használja, mint húsz évvel ezelőtt. *Nem gazdaságos, be kell zárni. Nem csoda hát, hogy a bányászok végsőkig elkeseredtek. S az elkeseredettség néha türelmetlenségre sarkall.*

A pécsi demonstrációra összegyűlt bányászok — nemcsak helybéliek, de itt voltak a Bakonyból, Mátrából, mindenhonnan — bizony türelmetlenek voltak. *„A dumából nem lehet megélni”*, kiabálták közbe, amikor a Szakszervezetek Baranya Megyei Tanácsának titkára a korábbi beidegződéseknek megfelelő módon próbált szólni hozzájuk. Beszéde elején kijelentette, hogy aggódva figyeli, hogy csökkenteni akarják a széntermelést. A munkások válasza az volt, hogy ez kevés. Később, amikor előre megírt beszédében odáig jutott, hogy *„nem vonjuk kétségbe a kormány tisztességes szándékát . . .”*, füttykoncert szakította félbe, s a hangzavar csillapultával felolvasott mondatát már nem tudta befejezni. A mondattöredék így hangzott: *„Körültekintően, ha kell, tudományos ismeretekkel alátámasztva . . .”*

— Nem tudomány kell nekünk, hanem biztos munka! — kiabálták be az *„Ökölbe szorítjuk tenyerünket, ha elveszik a kenyerünket”* táblát tartó munkások.

Igen forró lett a hangulat, mire Nagy Sándor lépett az emelvényre. A SZOT főtitkára azonban már az első mondataival megnyerte a hallgatóságot, s a bevezető után a többi közt kijelentette:

— A hatalmat gyakorló politikai tényezők egy része már rég elfelejtette azt, ami a szocialista berendezkedésű társadalom értéke: a dolgozó, munkavégző ember. Azt meg még nem tanulták meg, amit a tőkés



A demonstráció céljáról, a szakszervezeti mozgalom szolidaritásáról szólva *Nagy Sándor* a következőket mondotta:

— *Mit akar, minek az érdekében lép fel a szakszervezeti mozgalom? A szükséges szer-*

(A szerző felvételei)

vállalkozók rég tudnak: a dolgozó ember megnyerése, munkájának megbecsülése nélkül nincs gazdasági eredmény.

— Mivel korlátozottak természeti erőforrásaink, s tőkével sem rendelkezünk, tilos megfeledkezni a legfőbb erőforrásról, a dolgozó emberről. Ha nem törődnek vele, akkor az Európához való csatlakozási álmaink kudarcba fulladnak — fejtette ki a SZOT főtitkára, majd hangsúlyozta:

— *A Szakszervezetek Országos Tanácsa támogatja az urán- és szénbányászok, az ózdi kohászok, a szabolcsi munkát keresők, az elhelyezkedni nem tudó fiatalok, a munka nélkül maradt értelmiségiek jogos követeléseit.*

Az előttünk álló hónapra úgy tekintünk, mint a szakszervezeti szolidaritás hónapjára, amikezetváltás, a valóban indokolt felszámolások, a gazdaságtalan tevékenységek megszüntetése ellen?*

Nem! Mi azért lépünk fel mindenekelőtt, hogy az érintett emberek egzisztenciális, foglalkoztatási gondjai megoldódjanak. Úgy is mondhatnám: *azért lépünk fel, hogy azok a dolgozók, akik nem voltak alakítói a gazdasági szerkezetnek, ne egyedül viseljék a gazdasági szerkezetátalakítás összes terhét.*

Azért lépünk fel, hogy megfelelő kormányzati programok és garanciák szülessenek a szerkezetváltás foglalkoztatási követelményeinek megoldására is. Szülessenek új munkahelyek, ahol tisztességes munkáért tisztességes fizetést kapjon a dolgozó.

(demeter)

CEGLÉDEN

Kihelyezett elnökségi ülés

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és MÁV-bizottsága augusztus 22-én Cegléden tartotta kihelyezett ülését. A napirend szerint az elnökség először *Koszorus Ferenc* szóbeli tájékoztatóját hallgatta meg a szabálytervezetek tagsági vitájáról és az időszerű szakszervezetpolitikai kérdésekről. A főtitkár egyebek mellett kifejtette, hogy elképzelhető egy pártoktól független szakszervezet, majd utalt arra is, hogy a pártok keresik a szakszervezetekkel való együttműködés lehetőségeit, de szakszervezetünk csak azt a pártot, illetve pártokat támogathatja, amelyek programja legközelebb esik érdekvédelmi céljainkhoz.

Az elnökség egyetértett az előterjesztésben megfogalmazottakkal, így többek között azzal is, hogy a Vasutasok Szakszervezete soron következő, 12. kongresszusát a jövő év októberében tartsák meg. A továbbiakban három szabálytervezetet vitatott meg az elnökség: a választási útmutatót, az ideiglenes alapszabályt és a sztrájkszabályzat tervezetét. (Az első kettőt lapunk 4. és 5. oldalán közöljük, a sztrájkszabályzat tervezetére a következő számunkban térünk vissza.) Az ülés résztvevői megszavazták a szabálytervezetek KV elé kerülését.

Döntés született a felosztható évközi lakásalap-pótkeret ügyében is. *A tervezetből azt a változatot hagyták jóvá, amely a létszámarányos felosztás mellett a lakások elidegenítését is figyelembe veszi, tehát, hogy az egyes vasútigazgatóságok a területeken hány lakást tudtak eladni a bérlőknek, s ezáltal mennyi pénz folyt be. A továbbiakban ennek arányában történik az elosztás.*

Halogató taktika

Órákat késik a Puskin

Tárgyalások a szovjet partnerekkel

A rádió az utóbbi hetekben gyakran sugározta azt a hírt, hogy a Szovjetunióból érkező expresszek több órás késéssel lépik át a magyar határt. Az okokról *Mészáros András* üzemeltetési vezérigazgató-helyettes augusztus 24-én tájékoztatta a sajtó képviselőit.

Elmondotta többek között, hogy a rendellenességek eleinte főleg a Budapestig közlekedő Tisza és a tranzitkocsikat továbbító Puskin, valamint a Budapest expresszvonatoknál egyre nagyobb késésekben mutatkoztak. Ez utóbbi vonat állandósult késése miatt a Moszkva—Zágráb — Róma —Torinó rendeltetésű közvetlen hálókocsikat a Keleti pályaudvarról induló Dráva vonat helyett kénytelenek voltak hat órával később a Déli pályaudvarról a Maestral-

lal meneszteni Jugoszlávia felé, ahol a csatlakozások hiányában természetesen újabb hosszadalmas várakozás után lehetett csak továbbítani.

A Puskin tetemes késése miatt közlekedési zavarok keletkeztek Kiskunhalas—Belgrád viszonylatban is. Az ismétlődő késedelmes belépések Záhony határállomáson szintén érezték kedvezőtlen hatásukat a MÁV kezdeményezésére forgalomba állított kishatárforgalmú vonatoknál.

A nagy kihasználtságú vonatok feltartóztatása türelmetlenséget és Záhonyban (Csap késedelmes fogadása miatt) egészségügyi szempontból le sem írható állapotot váltott ki. A helyzet rendezésére a MÁV, felajánlva messzemenő segítségét, a fokozatosság elve alapján kezdte meg tárgyalásait szovjet partnereivel, kifogásolva azok halogató taktikáját.

Jelenleg a budapesti szovjet nagykövetség nyilatkozatára várnak. A mostani helyzetről elmondhatjuk, hogy a többoldalú nemzetközi megállapodáson alapuló szovjet—magyar vasúti menetrend **esetlegessé** vált, kulturált utazásról pedig egyáltalán nem beszélhetünk.

A MÁV mindent elkövet az utasok kényelmének biztosítására. A jugoszlávokkal például megállapodtak abban, hogy Csap és Szabadka között egy ülőkocsis nemzetközi gyorsvonatpár közlekedik Budapest kikerülésével a túlterhelt Puskin expressz mentesítésére. A sajtótájékoztató napjáig azonban érre a szovjet partner nem reagált.

H. K.

A Ganz Vasúti Járműgyár Rt. nagy üzlete

Magyar szaktudás — nyugati komputertechnika

Augusztus 21-én írták alá azt a szerződést, amelynek értelmében a Ganz Vasúti Járműgyár Rt. 51 százaléka brit tulajdonná lett. A brit Telfos holdinghoz tartozó Hunslet vasúti járműgyár a többségi tulajdonért készpénzben kétmillió fontot fizetett, a többit gépekben, technológiákban adja majd át a brit tulajdonos a vegyes vállalatnak. Az új cég neve ezentúl: Ganz—Hunslet Rt.

A szerződés ünnepélyes aláírási ceremóniáján rövid beszédet mondott *Beck Tamás* kereskedelmi miniszter. A magyar és az angol ipari vezetők szerint a Ganz—Hunslet Rt. rövid időn belül megkétszerezheti a bevételeit. *A Telfos elsősorban azért vette meg a nagy hagyományú magyar céget, hogy ezáltal részt vehessen a brit helyiérdekű vasutak rekonstrukciójában, illetve a városi villamosközlekedés fellendítésében.*

A Hunslet részt vesz a csatornaalagút munkálataiban, s jó lehetőség van arra, hogy a Ganz szállítsa a La Manche alatt húzódó vasút számára azt a hat 1000 lóerős mozdonyt, amelyeket az esetleges áramszünet esetén a szerelvények kimentésére kell használni. Az angolok szerint más cég nincs a piacon ilyen termékkel Európában.

A cég vezetői úgy számolnak, hogy három év múlva a Ganz—Hunslet termékei a brit államvasutak által jóváhagyott — tehát egész Nyugat—Európában is elfogadott — minőségi vonatok lesznek.

A brit tulajdonosok nagyra értékelik a magyar mérnökök, technikusok munkáját. A vasútijármű-tervezés egyébként is hiányszakma Nyugaton. Ezért arra törekednek, hogy a magyarok szaktudását nyugati komputertechnikával segítsék. Számítanak a szakmunkásgárdára is, és valószínű, hogy a vegyes vállalat jelentős béremeléssel rukkol elő hamarosan.

Felújított üdülő

A balatonszabadi vasútállomás mellett van az Utasellátó Vállalat családi üdülője. Az ötvenéves épület az idei nyárra megújult.

— Kifestették az épületet, a társalgó falait lambériázták. A teljes födémcserét is elvégezték, felújították a zuhanyozókat — mondja Boldizsár József üdülővezető.

— Meddig tart a szezon?

— Június 19-én nyitottunk és augusztus 29-ig fogadjuk az Utasellátós dolgozóit és családtagjait.

Egy turnusban — kéthetenként — ötvenen-ötvenöten üdülhetnek itt. Ez összesen 250 felnőttnek, gyermeknek nyújt felejthetetlen kikapcsolódást.

Az ellátás jó, a személyzet udvarias. Balatonszabadi strandja és a vize kiváló. Igaz, ez az üdülő nem olyan korszerű, mint a MÁV boglárlellei vagy a gárdonyi üdülője. Kikapcsolódásra, pihenésre és szórakozásra azonban alkalmas.

— Augusztus végén bezárnak?

— Nem. Két hétre a bolgár testvérvállalat dolgozói jönnek ide, utánna vállalati nyugdíjasokkal népesítik be az üdülőt, majd továbbképző tanfolyamokat szerveznek itt.

Sz. Jakab

Olasz tapasztalat

A vasutat érdemes fejleszteni

A közelmúltban (augusztus 21-től 25-ig) szakszervezetünk vendége volt az Olasz Közlekedési Szakszervezet (Uiltransport) főtitkára, Giancarlo Aiazzi és Carlo Berti nemzetközi felelős. Elutazásuk előtt beszélgettünk vendégeinkkel szakszervezeti törekvéseikről, programjaikról, itt szerzett tapasztalataikról.

— Olvasóink viszonylag keveset tudnak az önök szakszervezetéről, törekvéseikről, programjaikról. Mi most az Olasz Közlekedési Szakszervezet legfontosabb teendője?

— Olaszországban a vasúti közlekedés nagy változások előtt áll — válaszolja a főtitkár. — Lényeges fejlesztések, új technológiák bevezetése van napirenden. Ennek természetes velejárója a létszámcsökkentés. Mi arra törekszünk, hogy minél kevesebb dolgozó maradjon munka nélkül. Ennek az a feltétele, hogy új munkalehetőségeket teremtsünk, új beruházásokba kezdjünk.

Az elkövetkezendő öt esztendőben 40 ezermilliárd líra értékű beruházást akarunk megvalósítani, amely elsősorban a vasúti teherszállítás modernizálását szolgálja. Olaszországban az áruknak csak tíz százalékát szállítják vasúton. Mi ezt az arányt szeretnénk megváltoztatni. A vasút — mint az köztudott — kevésbé szennyezi a környezetet, mint a közúti járművek.

— A fejlesztés, átszervezés miatt hány vasutast bocsátanak el, és hogyan próbál segíteni a szakszervezett?

— *Öt év alatt negyvenezer vasutas veszíti el munkahelyét.* A jelenlegi 210 ezres létszám tehát 170 ezerre apad. Meg kell jegyezni, hogy régebben az olasz vasút állami vállalatként üzemelt, és vezetője a közlekedési miniszter volt. Nemrég az állami vasútból változatlanul állami tulajdonú, de gazdasági társulást hoztak létre, s vezetésével egy tapasztalt menedzsert bíztak meg. A fölöslegessé váló negyvenezer vasutas sorsát figyelemmel kisérjük. Egy részük előbb nyugdíjba mehet, a fiatalabbakat pedig átképzés után más államigazgatási területre irányítjuk.

— A két szakszervezet között korábban is volt kapcsolat, ez azonban csak a nemzetközi fórumok találkozóira korlátozódott. Ebben az évben szakszervezetünk főtitkára részt vett az önök kongresszusán, most pedig nálunk szerezhettek tapasztalatokat. Hogyan képzelik el a kapcsolatok fejlesztésének a jövőjét?

— Az eddigi kapcsolatok elsősorban a barátságra és a rokonszenvre épültek — veszi át a szót *Carlo Berti* nemzetközi felelős. — Természetesen politikai céljaink is vannak. Mint az köztudott, 1992-re a nyugat-európai határok megszűnnek. Mi nem szeretnénk, ha ez a folyamat megállna, azt akarjuk, hogy a szocialista országokkal is szorosabb legyen a kapcsolat. Reméljük, hogy ehhez Magyarország és Jugoszlávia nyújtja majd a legnagyobb segítséget.

A közlekedés elsősorban gazdasági tevékenység. A mi szakszervezetünk szeretne ezen túllépni, és társadalmi összefogásra, szolidaritásra építve elérni a környezet hatékonyabb védelmét, javítani a munka biztonságát. *A környezetkímélő közlekedésé a jövő, ezért a vasutat érdemes fejleszteni. Napjainkban a piac törvényei uralkodnak, a gazdaságosság a fontos.* A vasút is csak akkor lehet eredményes, ha gazdaságos, ha olcsóbban és gyorsabban szállít, mint például más konkurens vállalat. Éppen ezért az új technológiákra nem mondhatunk nemet csak azért, hogy védjük a foglalkoztatottságot. Arra törekszünk, hogy a fejlesztések mellett segítsük a munkanélküliség gondjainak megoldását is.

— Az olasz sajtóban is bizonyára sok cikk jelenik meg a magyarországi változásokról. Milyen benyomásokkal távoznak hazánkból?

— Az olasz sajtóban valóban sokat olvashatunk a magyarországi helyzetről. Az a kép alakult ki bennünk, hogy az ország komoly gazdasági nehézségekkel küzd. Ennek az oka az ország eladósodása. Írtak arról is a lapok, hogy Magyarország a világháborúk után nagy területeket veszített. *Amikor idejöttünk, vártuk, hogy találkozunk a gazdasági nehézségek jeleivel, de mi virágzó fővárost, jólétet, jól öltözött embereket láttunk. Vidéken is hasonlókat tapasztaltunk. A kép tehát pozitívabb, mint amit a lapok írásai alapján képzeltünk, és ennek őszintén örülünk.*

Végezetül egy javaslatot szeretnénk tenni a magyar vasutasoknak. Nálunk a szakszervezeti munkát nehezíti, hogy szakadásokra került sor a szervezeten belül, különböző csoportosulások jöttek létre. Mi arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a vasutas-szakszervezet tagjai törekedjenek az egységre, közös erővel lépjenek fel, ne pedig egymás törekvéseit hatástalanítsák.

K. S.

MEXIKÓ

Halottak az áradatban

Az ítéletidő nehezítette a mentést

A szibériai gázrobbanásos vasúti szerencsétlenség után (évtizedünk legpusztítóbb vasúti katasztrófájaként tartják számon!) a nyár közepén az amerikai földrészen is súlyos balesetekről érkeztek hírek az érintett országok vasúti központjaiból. Kubában például két, igen sok áldozatot követelő szerencsétlenség történt. Az egyik Matanzas tartományban következett be, amikor két szerelvény ütközött össze, és több százan sebesültek meg, a halottak száma 33 volt.

A másik kubai vasúti szerencsétlenséget Guantanamóból, a karibi szigetország legkeletibb tartományából jelentették. *A Guantanamo—Havanna között közlekedő személyvonat éppen a Jaibo folyó felett átvezető hídon ment át, amikor a mozdony váratlanul kisiklott, és a 25 méteres mélységbe magával rántotta a vonat tíz kocsiját. Tizenöten meghaltak, 219-en pedig megsebesültek.*

Hasonló hídi baleset volt Mexikó csendes-óceáni vidékén, Sinaola tartományban, ahol óriási esőzések következtében meglazultak a Bamos folyó felett átívelő híd pillérei, a hídszerkezet már nem bírta el a terhelést, amikor egy személyvonat haladt át rajta. A mozdonyvezető a híd előtt még meghúzta a vészféket, *a vonat azonban kisiklott, és a mozdonnyal együtt 15 kocsi zuhant a megáradt folyóba.* Az utasok többsége aludt és hazatérőben volt Kaliforniából. ahol idénymunkát vállaltak . . .

A mentőosztagot drámai kép fogadta: nyolcvanhárom halott a kocsikban és nagy területen szétszóródva a környező bokrok és fák között, ahová az áradat elsodorta őket. Az ítéletidő megnehezítette a mentést, száz sebesültet azonban sikerült elszállítani, igaz, az eltűntek száma sem volt csekély.

A súlyos balesetek egyébként nem ritkák a Mexikó csendes-óceáni partján vezető vasútvonalon. A régi, elavult sínpályákat gyakran alámossák az áradások, a rettentő viharok okozta víztömegek. A szerelvények is elöregedtek már, s így a balesetveszély igen nagy errefelé a síneken. Májusban is volt egy kisiklásos baleset: akkor „csupán" nyolcan haltak meg, a sebesültek száma pedig elérte a félszázat.

E. P.

„Örülünk az enyhülésnek"

Beszélgetés Georges Lanouval

Augusztus végén hazánkba látogatott *Georges Lanou,* a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetsége elnöke, a francia vasutas-szakszervezet főtitkára, és tárgyalásokat folytatott szakszervezetünk vezetőjével, *Koszorus Ferenccel.* A francia vendég elutazása előtt interjút adott a Magyar Vasutas számára.

– Elnök úr! Napjainkban két, eddig nem tapasztalt folyamat zajlik a világban, ami az érdeklődés homlokterébe került: az enyhülés, és a Nyugat-Európában bekövetkező integráció, amely a kontinens nyugati felét a világ egyik legerősebb gazdasági tömörülésévé teszi. Hogyan szemlélik önök ezeket a folyamatokat?

– *Az enyhülésnek feltétel nélkül örülünk, hiszen ez annak a hosszú ideje tartó következetes harcnak az eredménye, amiben a vasutas-szakszervezetek is részt vettek.* Ami az 1992-ben kialakuló európai helyzet várható következményeit illeti, annak már láthatók a negatív következményei is. Így többek között a vasutakra nézve is hátrányos lehet az integráció. A tervezett egységes szabályozás révén elvesztik nemzeti jellegüket a vasutak, s az általános munkakörülmények tekintetében – és bizonyos mértékben az életkörülményeket illetően – romlásra lehet számítani. Ugyanakkor meg kell jegyeznem, hogy az integrációnak nem feltétlenül így kell bekövetkeznie. *A pillanatnyi tervezet lehetővé tesz egyfajta politikai választást több lehetséges alternatíva között.*

– A nyugat-európai tömörülés miatt nem következik-e be egy újabb gazdasági-politikai szakadás a Kelet és Nyugat között? Hiszen *Helmut Kohl* éppen a közelmúltban mondta, hogy az NDK csatlakozzon az európai folyamatokhoz, különben elszigeteli magát.

– A pillanatnyilag élő elképzelés a tőke Európáját jelentené, ami például a honvédelem területén bizonyos tekintetben a nemzeti szuverenitás elvesztésével, a gazdaságban pedig a polarizálódással – a szegények még mélyebbre süllyedésével – járna együtt. Ezt a verziót tehát nem fogadhatjuk el. De lehetne egy más alapon nyugvó koncepció is. Hadd hivatkozzam *Gorbacsovra,* aki a közös ház fogalmát használta, egy olyan együttműködő Európáról beszélt, ahol a kapcsolatok erősödésével párhuzamosan javulnak az életkörülmények. Az a koncepció azonban, amit most Európára akarnak kényszeríteni egyértelműen a keleti tömbtől való eltávolodást jelenti.

– E változások milyen hatással vannak a nemzetközi szövetség munkájára?

– *A nemzetközi szövetségnek természetesen alkalmazkodnia kell ehhez a helyzethez, hiszen már megtörténtek és folyamatosan történnek azok a lépések, amelyek előkészítik a kapitalisták számára a könnyebb átmenetet.* Úgy tűnik, a nemzetközi szövetségnek ebből a helyzetből adódóan két területre kell összpontosítania. Az egyik az új helyzet politikus elemzése, s a lehetséges cselekvési variációk meghatározása, a másik a lehetséges cselekvési formák koordinálása, de nem csak a tagszervezetekkel, hanem mindazokkal a csoportosulásokkal, amelyekkel élő kapcsolatunk van.

– Kérem, tájékoztassa az olvasókat a magyar—francia szakszervezeti kapcsolatok alakulásáról, s hogy ezek a kapcsolatok milyen irányba mutatnak a jövőben?

– *Országaink vasutas-szakszervezeti kapcsolatai hagyományosan jók: eddig is számos alkalommal cseréltünk véleményt, s tájékoztattuk egymást a szakszervezet álláspontjáról.* Mindkét szakszervezet számára nagyon fontos, hogy e kapcsolatok minősége a továbbiakban is megmaradjon.

D. K.

Sztrájktörvény a Szovjetunióban?

A sztrájktörvény szovjetunióbeli szükségességének gondolatát először az Ekonomicseszkaja Gazéta, az SZKP KB hetilapja vetette fel áprilisi számában, amelyben másfél hasábos cikkben foglalkozott az üzemek vezetése és munkásai közötti konfliktusok megoldási módjaival. A cikk szerzői, *M. Panova* és *J. Jakutyin* elismerik a sztrájkok lehetőségét a szocialista társadalomban, de szerintük ez nem jelenti szükségszerűségüket is.

Véleményük szerint „*a sztrájktörvény elfogadása fontos eszköz lehet számos konfliktus megoldásához, a széles tömegek jogi, gazdasági és széles értelemben vett demokratikus kultúrájának emeléséhez*", és hozzáteszik, hogy a törvény egyben garancia lehetne arra is, hogy a munkások és kollektíváik kritikai észrevételei, véleménye nem marad kivizsgálás nélkül, nem kerül elolvasás nélkül a szemétkosárba, és így megszilárdítaná a munkások és kollektíváik jogát a termelés és az állam irányításában való részvételre.

A legrövidebb távra — a legmagasabb kamatot!

ÚJABB KAMATEMELÉS!

Az állami költségvetés 1989. július 1-jétől megemelt kamatokkal kínálja a

Kincstárjegy

ez évi I. sorozatát.

AZ ÚJ KAMATOK:

3 hónapra bruttó évi 16%
6 hónapra bruttó évi 17,5%
9 hónapra bruttó évi 19%.

Valamennyi júliusban, illetve azt követően vásárolt kincstárjegy már az új feltételek szerint kamatozik.

A kamatjövedelmet adófizetési kötelezettség terheli.

A kincstárjegyet mind belföldi magánszemélyek, közületek, gazdálkodó szervezetek és jogi személyek megvásárolhatják.

Államilag garantált.

CÍMLETEK:

10 000,– Ft
100 000,– Ft
1 000 000,– Ft

Megvásárolható az ország összes pénzintézeténél:

— ***az OTP egységeinél,***
— ***a takarékszövetkezeteknél,***
— ***a biztosítóknál,***
— ***és valamennyi banknál.***

Kártérítés gmk-tagnak

A bíróság a keresetet megalapozottnak tartotta

Az üzemi balesetet szenvedett gmk-tag részére jár-e kártérítés munkáltatójától, ha a gmk-ban sem tud munkát végezni? A periratokból olykor sok minden, máskor annál kevesebb derül ki a vitát indító perekről. A látszólag egyszerű jogi megoldást kínáló esetek végére — talán indokolatlanul is — a bíróságnak kell pontot tenni. Ezért tanulságul érdemes megismerni az alábbi esetet.

B. József munkavezető és csapata január 27-én reggel az építésvezetőtől azt a feladatot kapta, hogy az sz.-i MÁV-állomásnál levő gyaloghíd járólemezeit bontsák fel. A munka irányításával *B. József* lett megbízva, és munkatársaival együtt felhívták figyelmüket a munka veszélyességére, valamint arra, mivel a munkahely a vasúti vágányok közvetlen közelségében van, munkájukat fokozott körültekintéssel végezzék, és amennyiben szükséges, tartsanak figyelőszolgálatot.

A figyelőszolgálat ellátását B. József vállalta magára, akit egyébként a munka vezetésével bízott meg főnöke. Így a csapat négy tagja irányítás nélkül kezdte bontani a gyalogjáró lemezeit.

Fegyelmi büntetés

Az utolsó lemez kivételekor az megakadt, ezáltal a dolgozók önkéntelenül is elengedték emelés közben a nagy súlyú lemezt. *Z. Simon,* aki kevésbé volt éber, és akit társai nem tudtak figyelmeztetni, nem ismerte fel a helyzetet, és a visszaeső lemez középső ujjának első percét összezúzta, úgy, hogy azt néhány napon belül amputálni kellett.

A balesetet vizsgáló megállapította, hogy az esemény azért következett be, mert a munkavezető irányítási kötelezettségének nem tett eleget, csapatát indokolatlanul magára hagyta, és így a munka összehangolatlanul folyt. De a vizsgáló szerint hibáztatható a többi dolgozó is, mert nem hiányolták az irányítást, és nem fordítottak kellő figyelmet a megelőzésre.

A sérült dolgozó ettől függetlenül kárigényt jelentett be szolgálati főnökségénél. A főnökség vezetője a dolgozó igényét azzal az indoklással utasította el, hogy a balesetvizsgálatot követő fegyelmi eljárás lefolytatása során megállapították a dolgozók vétkességét, és az 5/1988. sz. fegyelmi határozatban megrovás fegyelmi büntetést alkalmaztak. Az indoklásban még az is szerepelt, hogy a munkát összehangolatlanul és felügyelet nélkül végezték.

A megrovás fegyelmi büntetés időközben jogerőre emelkedett, mivel Z. Simon a munkaügyi döntőbizottságnál kérelmet sem terjesztett elő. Ezt a tényt úgy értékelte a munkáltató, mintha a dolgozó ezzel vétkességét elismerte volna.

Ilyen előzmények után fordult kérelemmel a dolgozó a vállalati munkaügyi döntőbizottsághoz, ahol is kérte a baleseteből fakadó kárának megtérítését. Kérelmében előadta, hogy nem vagyoni kártérítésre tart igényt, ujjának csonkolása miatt, valamint elmaradt jövedelem címén gmk-tagságának szünetelése miatt kéri kárának megtérítését.

Z. Simon nem hagyta

A döntőbizottság a nem vagyoni kártérítés iránti igényt elismerte, a kár további részét azzal utasította el, hogy a kérelmező nem bizonyította, hogy amíg beteg volt, gmk-tagtársai milyen munkát végeztek és ezért mennyi pénzt kaptak.

A következő lépés, mert *Z. Simon* nem hagyta ennyiben, a bírósághoz vezetett a jogsegélyszolgálat közreműködésével. A Fővárosi Munkaügyi Bíróság hosszas bizonyítási eljárást folytatott le, és a kereseti kérelmet megalapozottnak tartotta. *Megváltoztatta a döntőbizottság határozatát, és kötelezte a munkáltatót, hogy a pernyertes dolgozónak elmaradt jövedelemként 56 000 Ft-ot fizessen ki. A bíróság az ítélet indoklásában a következőket állapította meg.*

A 13. Sz. Építésvezetőség dolgozója üzemi balesetet szenvedett, mégpedig olyanformán, hogy hídelemek szétszerelését végezte munkatársaival. Az utolsó járdaelem kiemelésénél a lemez sarka megszorult, azt *Z. Simon* három társa önkéntelenül elengedte, úgy, hogy ezt társuknak nem jelezték. A bíróság megállapította, hogy a felperes a baleset után táppénzes betegállományba került, így a gmk-ban sem tudott munkát végezni. A rendelkezésre álló és csatolt iratok alapján, valamint a felek meghallgatása után döntött úgy a bíróság, hogy a kereset alapos.

A munkáltató tudott róla

Nem vitás az, hogy az alperes az MT 62. § (1) bekezdése alapján az okozott kárért tárgyi felelősség alapján felel. Az összegszerűség vonatkozásában pedig a 26/1980. (XII.20.) MÜM sz. rendeletben foglaltak szerint kell a dolgozónak mind a vagyoni, mind a vagyoni kárát, amely a sérelemmel okozati összefüggésben áll, megtéríteni.

A perbeli esetben megállapítható volt, hogy a munkáltató tudott arról, hogy dolgozója 1983 óta gazdasági munkaközösségi tag. Az is perbeli tény, hogy táppénzes ideje alatt, valamint további négy hónapig, amely idő alatt kezét kímélő munkakörben foglalkoztatták, a munkaközösség nem tudta foglalkoztatni a társasági szerződésben meghatározott munkafeladatok elvégzésével.

A gmk tagjai a jelzett idő alatt bizonyítottan átlagosan 56 000 Ft jövedelemhez jutottak. Ettől a jövedelemtől *Z. Simon* azért esett el, mert balesetet szenvedett. Az összegszerűség vonatkozásában egyébként a gmk képviselője által adott igazolás alapján döntött a bíróság. Tekintettel arra, hogy az alperes pervesztes lett, a bíróság kötelezte az eljárási illeték megfizetésére is.

Dr. Péter Mihály

A pismányi domboldalon

„A belső emigráció, a saját nézetekbe való bezárkózás nem más, mint azokra a kérdésekre adott kényszerű felelet, amiket nem az egyén tett föl önkéntelen, hanem maga a történelem!"

A kemény tartalmú, ám csendesen elmondott mondat legördült a pismányi domboldalról. Hallgattunk. A csöndet csak a tolóhajó rekedt bőgése zavarta, amely erőlködve küzdötte magát, rakományát, a sodrás ellen. A pismányi kis kőház gazdája — beszélgetőpartnerem — az erőlködő hajóra mutatott:

— *Az csak gép, tud küzdeni. Én meg ember voltam — gyönge.*

— Úgy tudom — igyekeztem a tárgyra térni —, Gáspár bátyám vasutas volt, de már az apja is a vasút kenyerét ette. De azt is tudom, hogy magának, noha munkáját mindig pontosan és lelkiismeretesen végezte, mégis fölmondtak 1950. március 1-jén. Miért?

*

— *Nem fértem bele a képbe!* — így a válasz.

Furcsa. Ilyen „korszerűen" beszél a 89 éves *Szőke Gáspár* nyugdíjas segédmunkás, volt vasúti pályaszakaszfőnök. Ezzel a válaszmondattal bizonyította, hogy a mában, s nem a múltban él. Szellemileg fiatal, testileg megtöretett.

Tekintete — kékvizű hegyipatak — tisztán csillanó, keze, széltől borzolt eres levél, néha rebbenő. Két válla, dűlő fa billenése, két ferdére tört vonal. Régmúlt megaláztatásoktól mélyen árkolt homlok mögött a lemorzsolt évek keserű emléke.

Szőke Gáspár a század szülötte: 1900. november 10-én látta meg a napvilágot Vácott, ahol édesapja állomásfőnök volt. Egyetlen gyerekként született, többet nem adott a sors a családnak. Akkor, nyilván kényeztették? Aligha. Az önmagához is szigorú apa, kemény, célratörő, de szeretetteljes nevelést nyújtott fiának.

— *Legyél büszke arra* — mondta az édesapja, amikor a fia 1920. június 1-jén magára öltötte az egyenruhát —, *hogy vasutas lettél. Tisztességes kenyér, becsületes munka . . .*

Az újdonsült vasutas a budai Déli Vasút szolgálatvezetőjénél jelentkezett.

— *Hozok egy kis bort* — mondta *Gáspár* bátyám. Aztán még nyomatékkal hozzátette:

— *Saját!*

Elámultam.

— Ehhez is ért?

— *Igen. Konyítok valamit. A kényszer vitt rá.*

A bor hűs és testes. Vegyszert nem látott.

A fiatal vasutas élete sínre került. Szolgálatát jól és pontosan látta el. Felettesei továbbtanítattása mellett döntöttek. A tisztképzőt kitűnő eredménnyel végezte el, de az első aranycsillaggal bánat is érte: eltemette édesapját.

— *Tudja* — emlékszik vissza —, *különleges viszony volt a miénk. Édesapám már gyerekkoromban is felnőttként kezelt, s úgy is bánt velem. A szeretet, ami összekötött bennünket, a vérségi kapcsolaton kívül, két férfi tiszteleten és megbecsülésen alapuló vonzalma volt egymás iránt. Ő volt a példaképem . . .*

*

Az egycsillagos tiszt élete meglódult, önálló munkakört kapott Debrecenben.

— Debrecen 1928-ban még amolyan poros, elhízott mezőváros volt. Szélei, külső kerületei, akárcsak falvak is lehettek volna, de a történelmi mag szellemi életet élt. Bekapcsolódtam. Noha katolikus vagyok, jól éreztem magam a protestáns címisek városában . . .

1938-ban vezette oltárhoz *P. Ugray Erzsikét,* aki reverzálist adott férjének. (Vegyes házasságban a gyermek vallása tekintetében az egyik fél kizárólagos jogának elismerése a másik fél részéről).

— *Tudja, ehhez ragaszkodtam. Az apám emléke miatt. Számtalanszor mondta: a becsülettől, a vallásodtól soha ne térj el. Ne hagyd magad eltéríteni!*

Erzsike 1939 végén áldott állapotba került, majd a szíve alatt hordott magzatával elköltözött egy jobb világba. Talán jobb is, hogy az újszülött nem látta meg a közeledő világháború torkolattüzeit.

Szőke Gáspár élete összeomlott. Keserű, magába zárkózott ember lett belőle. Csak munkája adott némi vigaszt.

— *Meg az* — mondja elmélázva —, *hogy ismeretlen vasutasok is küldtek részvéttáviratot. Akkor értettem meg, hogy egy nagy családban, a vasutasok családjában élek. Fájdalom az enyém, de életem a vasúté.*

A háború alatt, 1943-ban Celldömölkre került főnöknek. Ott küldött egy gúnyos mosolyt a menekülő náci csapatok után, s ott tekintett bizakodóan a nyomukba lépő, keletről jött idegen katonákra. A koalíciós időkben távol tartotta magát a pártok acsarkodásaitól. Nem engedett a csábításnak, sem az erőszaknak. A szolgálatban viszont nem ismert pardont. Sok új ember jött a vasúthoz, hiszen a pártok marakodtak a pozíciókért. Ellentét feszült a régi és az újonnan jöttek között. *Szőke Gáspár* számtalan figyelmeztetést kapott, de nem engedett a negyvennyolcból.

— *Nézze, a vasútnál nem lehetett sem kommunistaként, sem kisgazdaként dolgozni. Ott csak vasutasként kellett gondolkozni, dolgozni. Mert tudja, a vasút márcsak ilyen. Ha nem a szakértelem az úr, akkor . . .*

Másfél esztendő múlva, 1950 februárjában — kemény tél volt — kézhez vette a felmondását. Indok: osztályidegen származású, reakciós gondolkodású. Alkalmatlan a szocialista vasúti munkára. Harminceszteni szolgálat után, három csillaggal a gallérján. Ötvenéves korában. Aztán — hiszen élni kellett — segédmunka különféle gyárakban egészen 1963-ig, a nyugdíjig.

— Nem harcolt az igazáért?

— *Az igazamért? Hát micsoda világ az, ahol a kétszer kettő négy igazságát csak harc árán lehet bebizonyítani.*

— Kijön a nyugdíjából? Gondolom, nem lehet sok.

— *Szerényen* — így ő. — *Nagyon szerényen. Meg a kis kert is segít* — mutat a ház köré. — *Meg aztán, mondja csak, mi kell már nekem? Jövőre kezdem a kilencedik ikszet, az utolsót . . .*

*

Megborzongok, noha meleg júliusi alkony van.

— *Gáspár* bátyám — mondom —, mit tud mondani a mai vasutasnak?

— *Mit? . . . Amit apám mondott nekem, amit aztán saját bőrömön tapasztaltam: a vasút, az egy nagy család!*

— Gondolja, korszerű tanács ez ma?

— *Az együvé tartozás mindig is korszerű lesz!*

Horpadt arcában mélyebbek lettek a ráncok. Amikor elbúcsúztam tőle, tekintetében a reménykedés csipkebokra égett. Ugyan miért? . . . Így csak erős és tudatos ember élhet, reménykedhet. Tudja, jövőre kezdi a kilencedik ikszet. ő mondta: az utolsót . . .

Karácsonyi István

A szolgálat utolsó félórája

Ma reggel is ötkor kelt, azután megitta a kávéját, azt hol ő, hol a felesége főzi, aki szintén itt dolgozik az állomáson, személypénztáros.

— *A negyedikről áll kifelé . . . áll kifelé* — mondja *Miklya András* a hangosbeszélő mikrofonja fölé hajolva, azután ismét hozzánk fordul.

— Hat óra tíz, mire átveszem a szolgálatot. Ilyenkor nyáron megnő a személyforgalom. A nap legnehezebb része tizenhárom és tizenhat óra között van, mert ilyenkor nagy személyforgalom közben tolatunk is.

A szúnyoghálóval borított ablakon át látni, piros mozdony halad át lassan az állomáson, kék sapkás vasutas sárga zászlóval vezényli.

— *Beállt a háromra, beállt a háromra . . .* — szólal meg ismét a megafon *Miklya András* hangján.

A pályaudvar egyben információs központ is, így van ez városon és falun egyaránt. Merre van a híres strandfürdő, hogy lehet eljutni a várszínházhoz, hol van a szép Körös-part? Számtalan kérdésre kell válaszolni egy városfia vasutasnak.

— *Szerbusz Pista bátyám* — köszönti a veszteglő Körös expressz kalauzát a szolgálattevő. — *Visszafelé nincs rendelkezés.*

A vasútállomás irodájának ablakához borzas, ősz hajú, idős asszony hajol. Először azt hinni, valamit kérdez, de a motyogás egyenletes és folyamatos. Választ nem vár zavaros gondolataira.

— *Minden nap átjön Csabáról* — magyarázzák az irodában. — *Itt motyog az ablak alatt egy darabig, azután valamelyik vonattal hazamegy.*

A háttérben a zavaros motyogás kíséretében *Miklya András* tovább mesél az állomás hétköznapjairól. Szó esik egyebek között arról, hogy Gyula a kishatárforgalom kedvelt célpontja. A román kocsik azonban nem jönnek be Magyarország területére, innen futnak át a magyar szerelvények Szalontára. Híres is a gyulai román piac.

— Ma szerda van — magyarázzák az irodában tartózkodók. — Ilyenkor csabán van a piacuk, csütörtökön meg itt.

— *Lejt is lehet kapni, egy az egyben, de hát kinek kell? Sokan vannak akik csak átjönnek, megebédelnek és otthon elmesélik, hogy mit láttak és persze, hogy mit ettek.*

Nagy a meleg. A szolgálattevő asztalra borított egyensapkájának peremén lusta légy mászkál.

Az ablak alatt lehajtott fejjel, akár egy siratófalnak fordulva, egyvégtében motyog, panaszkodik az öregasszony. Aztán egyszer csak megjelenik az ellenség. Egy másik öregasszony bukkan fel a peron bejáratánál, öklét rázza a csendesen panaszkodó felé, mire az sivalkodni kezd. Egy idő után szamárfület mutatnak egymásnak, sőt seprűt is ragad egyikük, hogy a másik „életét kioltsa".

— *Csend legyen már, halljak!* — szól ki az ablakon komolyságot erőltetve magára a szolgálattevő. A viszály elcsitul. Az ablak alatti öregasszony újra a falnak fordul.

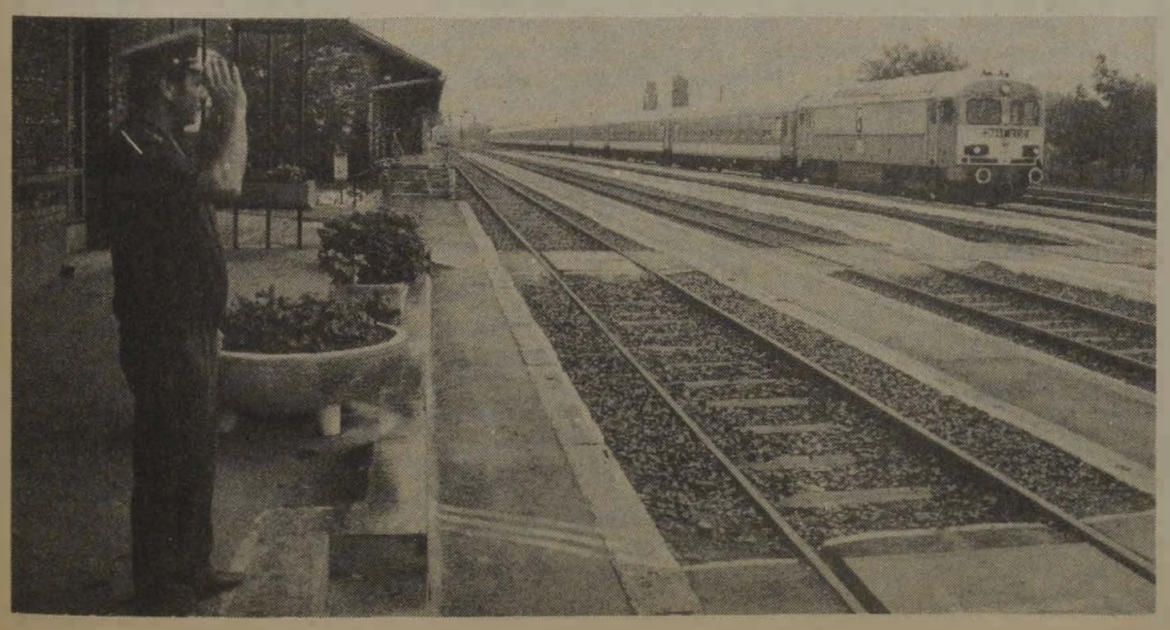
— *Beállt a negyedikre, beállt a negyedikre* — tölti be a szolgálattevő hangja a gyulai vasútállomás peronját.

A falon bekeretezve a vasutas rangjelzések színes ábrái, ha valaki nem tudná, kinek ki a felettese, innen leolvashatja.

Bajuszos fiatalember lép a helyiségbe, ő állt az előbb egy beálló mozdony vezetőfülkéjében. Kissé gyanakodva teszi fel keresztkérdéseit, melyik lapban és mikor jelenik meg az írás, színes lesz-e a fénykép. Mentségére legyen mondva, közel a román határ.

A váltás már megérkezett. *Miklya András* átadja a szolgálatot. Ma, hála Istennek, ma nem történt semmi különös.

Pataki Kálmán



A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség

pályázatot hirdet

elemző közgazdász, valamint független belső ellenőr munkakörök betöltésére. A munkakörök betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

Elemző közgazdász:

— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség
— legalább ötéves szakmai gyakorlat.

Független belső ellenőr:

— Pénzügyi-számviteli főiskolai (közgazdaság-tudományi egyetemi) végzettség, vagy
— középiskolai végzettség felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítéssel együtt
— legalább ötéves szakmai gyakorlat.

A beküldendő pályázatok tartalmazzák:

— az eddigi tevékenység (munkakörök) felsorolását
— jelenlegi munkahelyét, beosztását, besorolását, bérét, jövedelmét
— iskolai végzettségét
— szakmai képzettségét
— részletes, kézzel írott szakmai önéletrajzot.

A munkakörök azonnal betölthetők.

Bérezés: a MÁV Kollektív Szerződésben foglaltak, illetve megegyezés szerint.
A pályázatot a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökségéhez kell benyújtani.
CÍM: 1103 Budapest X. ker., Kőér utca 3/D.
LEVÉLCÍM: 1475 Pf. 19.
HATÁRIDŐ: a közzétételtől számított 30 napon belül.
RÉSZLETES felvilágosítást ad: Mekes József személyzeti és munkaügyi osztályvezető, a 147-2555/321, vagy a 147-1970/321 postai, illetve a 01/73-21 üzemi telefonon.

A Vasutasok Szakszervezetének alapszabály-tervezete

Az új, egyesülésről szóló jogszabály alapján az eddigi egységes SZOT-alapszabály helyett minden önálló szakszervezetnek az év végéig saját alapszabályt kell készítenie, hogy annak alapján a cégbíróságnál bejegyzést nyerjen. Jelen tervezetünk ebből a célból készült. Természetesen a tagság igényei alapján az alapszabály a kongresszus időpontjáig is módosítható lesz, a végleges alapszabály elfogadásáról pedig a kongresszusnak kell majd döntenie.

A VSz ideiglenes alapszabály-tervezetének előzetesen megtartott alapszervezeti vitája alapján az alábbi fontosabb módosításokat hajtottuk végre.

A Vasutasok Szakszervezete jogállásának meghatározásánál lényeges új elemként vettük fel az *„országos jellegű szakmai szakszervezet"* kifejezést.

A III. fejezet 3. pontjában a tagfelvételt decentralizáltuk a javaslatok alapján. *Eszerint a VSz-nek tagja lehet más, állandó munkaviszonyban nem álló dolgozó, akinek tagságát az alapszervezet engedélyezi. Ezt a jogkört eredetileg a Központi Vezetőség gyakorolta volna.*

A 3.1. pontban is történt lényeges módosítás azzal, hogy a belépés feltételeinek meghatározásánál csak alapfeltételeket határoztunk meg.

A III. fejezet 4. pontját teljesen átdolgoztuk és a tagfenntartás. fogalomrendszerét megszüntettük, így csak „rendes" tagról, illetve jogfenntartóról beszélünk a továbbiakban.

Fontos változás az eredeti anyaghoz képest a fegyelmire vonatkozó részletes szabályok törlése, helyette csak a 6.1. pont maradt meg, utaló jelleggel.

Nagy vihart kavart a tagok jogai című 7. pont 7.2 pontjának megfogalmazása, ahol is a tisztségre választhatóság feltételéül 2 évet javasoltunk. Ez kompromisszumos megoldásként egy évre módosult, és csak a vezető tisztségviselők vonatkozásában jelent fontos megszorítást. Így elkerülhető, hogy külső „ejtőernyősök" kerüljenek a vezetésbe.

Több alapszervezet javasolta, hogy a szavazás módját helyben dönthessék el attól függően, hogy titkos, vagy nyílt szavazást kíván a tagság. A 9.1. pontot ennek megfelelően módosítottuk.

Az alapszervezetek kötelességeit igyekeztünk részleteiben alaposan megfogalmazni, ezért volt szükséges a 10.2. pont újragondolására és a jelenlegi szöveggel történő közreadására. A 10.2. pont harmadik francia bekezdésében lényeges kiegészítésként került be az, hogy a központi vezetőség határozza meg az alapszervezetek által fizetendő hozzájárulás mértékét az országos szövetség, illetve a VSz központi kiadásainak fedezéséhez.

A 13. pont új második francia bekezdésében pótlólag meghatároztuk a kongresszus összetételét.

Az alapszervezet tisztségviselői című rész (18. pont) negyedik francia bekezdéséből töröltük, a „ha tisztsége ellátására érdemtelenné válik, illetve" mondatrészt. Ezt több helyen bírálták, hiszen így a tisztességes visszavonulás lehetősége nem volt adott.

Ugyanitt módosítottuk a visszahívás kezdeményezéséhez szükséges legkisebb szavazati mértéket. E tekintetben nem alakult ki a társadalmi viták során egységes álláspont, így a legkisebb mértéket az eddigi gyakorlathoz igazodóan állapítottuk meg.

Az ideiglenes alapszabályt — amely a szakszervezet jövő évi kongresszusáig maradna érvényben — *központi vezetőségünk októberi ülésére kívánjuk előterjeszteni.*

Most abból a célból tesszük közzé, hogy tagságunk addig is közvetlen észrevételeket, javaslatokat tehessen a tervezetre.

Az észrevételeket, javaslatokat a VSz Jogi iroda (1068 Bp., Benczúr u. 41.) címére kérjük lehetőleg szeptember végéig elküldeni.

I.
Általános szabályok

A vasutasok szakszervezete országos jellegű szakmai szakszervezet, önálló jogi személy, amely az alapszervezetek önkéntes szövetkezése útján egységes szervezetbe tömöríti a Magyar Államvasutak, a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút, az Utasellátó Vállalat, továbbá a vasutas egyesületeknél foglalkoztatott magyar és külföldi állampolgárságú szervezett munkavállalókat, továbbá a szakszervezet működési körébe tartozó tanulókat, hallgatókat, nyugdíjasokat, a jog- és tagfenntartó szakszervezeti tagokat, valamint azon munkanélkülieket, akik előzőleg a szakszervezethez tartozó munkáltatónál dolgoztak, tanintézetnél tanultak.

A Vasutasok Szakszervezete (továbbiakban VSz) *ellátja a dolgozók érdekvédelmét és érdekképviseletét, csatlakozva a Magyar Szakszervezetek Szövetségéhez, elismerve azokat a szakszervezeti jogokat és kötelezettségeket, amelyeket az MSZMSZ alapokmánya, valamint nemzetközi alapokmányok biztosítanak.*

A VSz célja, hogy tevékenységével előmozdítsa a tagság élet- és munkakörülményeinek javítását, gazdasági, szociális, kulturális érdekeinek védelmét, képviseletét és érvényesítését.

A VSz székhelye: Budapest VI., Benczúr u. 41. sz.

A VSz alap- és középszervezeti önálló ügyintéző és érdekképviseleti testülettel, továbbá önálló költségvetéssel rendelkező önálló jogi személyek.

II.
Működésének alapelvei

A VSz biztosítja a szakszervezet működésének demokratikus formáit, a tagság érdekeinek demokratikus úton történő érvényre juttatását. Ellátja az egész tagság képviseletét, állami, gazdasági, illetve más érdek-képviseleti szervek előtt.

Biztosítja a VSz-hez tartozó tagok, csoportok, alapszervezetek önálló véleményének megismerését, elősegíti az egyeztetett közös érdekvédelmet és érdekképviseletet.

Biztosítja az alulról építkező önszerveződési kezdeményezéseket, elősegítve a munkáltatói, illetve döntéshozói szinteknek megfelelő szervezeti formákat, illetve az ezekhez kapcsolódó nyilvánossági fórumokat.

Biztosítja a tagság folyamatos és állandó tájékoztatását a hírközlő és saját sajtó útján, véleményt ad a mozgalomban kialakult eltérő álláspontoknak is.

A VSz feladatát pártoktól, állami és más szervezetektől függetlenül, önállóan látja el. A demokrácia, a munkavállalói szolidaritás és közmegegyezés alapelvei szerint működik.

Az alkotmányban, a Munka Törvénykönyvében és más jogszabályokban biztosított jogok gyakorlását elősegíti, illetve testületei e jogokat gyakorolják.

III.
A tagság feltételei, jogai és kötelességei

1. A VSz tagjai lehetnek nemre, fajra, vallásra, pártállásra, vagy bármely más körülményre való tekintet nélkül — az I. fejezet 1. pontjában foglalt természetes személyek.

2. *A VSz tagjai egyidejűleg más olyan érdekvédelmi szervezetnek is tagjai lehetnek, amelyek törekvései nem ellentétesek a szakszervezet törekvéseivel.*

3. A szakszervezetbe való belépés önkéntes írásbeli nyilatkozat alapján történik.

3.1 A szakszervezetve való belépés alapfeltétele, hogy a belépni szándékozó személy elfogadja a VSz alapszabályát, az alapszervezet szervezeti és működési szabályzatában foglaltakat.

3.2. Az alapszervezetnek joga van a nyilatkozat átvételétől számított 30 napon belül a felvételt megtagadni, ha a jelentkező a felvételi feltételeknek nem felel meg.

4. Jogfenntartónak kell tekinteni a sorkatonát, a gyermekgondozási díjban, illetve gyermekgondozási segélyben részesülőt, valamint azt, aki fizetésnélküli szabadságon van. A munkavégzéstől, tanulástól huzamosabb ideig távollevőt (például munkanélküli), ha azt a tag kéri és az alapszervezet elfogadja.

4.1. *A jogfenntartó a tagsággal együtt járó jogokat gyakorolhatja és a tag számára biztosított juttatásokban részesülhet.*

5. A VSz-tagság folyamatosságának elismerésére, az utólagos tagdíjfizetés engedélyezésére az alapszervezet jogosult.

6. **A szakszervezeti tagság megszűnése:**

— a tag írásban nyilatkozik a kilépésről,

— a tagdíjfizetés saját hibájából eredő 6 hónapot meghaladó elmaradásával,

— kizárással,

— a tag halálával.

6.1. Az alapszabály súlyos megszegése, a tagsághoz súlyosan méltatlan magatartás esetén a taggal szemben szakszervezeti fegyelmi eljárás indítható.

7. **A tagok jogai**

7.1 Munkavállaló jogainak, jogos érdekeinek védelméért, tanácsért, támogatásért fordulhat választott tisztségviselőjéhez, alapszervezetéhez, szükség esetén bármely vezető testülethez és tisztségviselőhöz.

7.2. A tag választó és bármely tisztségre választható, kivéve: *országos vezető testület tagjának legalább 1 éves tagság után választható.*

7.3 A tag közvetlenül, vagy közvetve részt vehet a szakszervezeti feladatok, állásfoglalások kialakításában, megvalósításában, azok végrehajtásának ellenőrzésében, értékelésében.

7.4. *A tag joga, hogy véleményét szabadon kinyilváníthatja az alap- és középszervek, értekezletek, a kongresszus és választott egyéb testületek előtt, valamint sajtó útján történő közzétételét is kérheti.*

Javaslataival, véleményével, észrevételével. beadványával, panaszával fordulhat alapszervezetéhez, vagy akár közvetlenül felsőbb szakszervezeti fórumhoz.

Ezekre 30 napon belül érdemi választ kell kapnia.

7.5. Valamennyi tag jogosult — az érvényes szabályok alapján — mind az alapszervezet, mind a VSz egyéb kulturális, szociális és sportlétesítményeit és intézményeit igénybe venni.

7.6 A tag munkaviszonyból keletkező és más jogkérdésekben jogosult ingyenes szakszervezeti jogsegélyszolgálatot igénybe venni, a jogsegélyszolgálatra vonatkozó külön szabályok szerint.

7.7 *A tag jogosult segélyekre a segélyezési szabályzat szerint.*

7.8 A tag jogosult közvetlen hozzátartozóival (szülő, házastárs, élettárs, eltartott gyermek) kedvezményes üdülésre az üdültetési szabályzat szerint.

7.9. A tagság érdekeit biztosító további jogosultságokat az alapszervek szervezeti és működési szabályzatukban rögzíthetik.

8. *A tag kötelességei*

8.1. Tartsa be a VSz alapszabályát.

8.2 Tartsa be a törvényeket, az együttélés normáit, szabályait és segítse azok érvényesítését.

8.3 Az alapszabályban megfogalmazott tagdíjfizetési rend szerint fizesse a tagsági díjat.

IV.
A VSz szervezeti felépítése

9. **Alapszervezetek**

9.1 A tagság az adottságok és szükségleteknek megfelelően bizalmi csoportokat hoz létre. A csoport tagjai titkos vagy nyílt szavazással bizalmit választanak. A bizalmi gyakorolja a jogszabályokban biztosított jogosítványokat, képviseli a tagságot az alapszervezeti, szakszervezeti testületekben és más szervek előtt. A bizalmi munkájáról rendszeresen beszámol a csoport tagjainak. A helyi viszonyoknak megfelelően a bizalmiak főbizalmit választanak, vagy ettől eltérő módon szerveződnek.

Az alapszervezet vezető testülete a taggyűlés, vagy a bizalmiak testülete. A tagság joga dönteni arról, hogy melyik formát választja, azaz a közvetlen, vagy közvetett képviselet keretében kívánja az alapszervezetben jogait gyakorolni. *A taggyűlés, illetve a bizalmiak testülete választja meg titkos szavazással az alapszervezet végrehajtó szervét, a szakszervezeti bizottságot.* Ezen belül külön az elnököt, a titkárt, továbbá az szb mellett működő pénzügyi ellenőrző bizottságot és más szakmai réteg, illetve munkabizottságok tagjait.

9.2. Az alapszervezetek hozzák létre a felettük lévő struktúrákat (középszerv stb.).

10. Az alapszervezet jogai és kötelességei

10.1. Az önálló költségvetéssel rendelkező alapszervezet jogosult:

— a saját szervezetét, működését a tagság igényeinek megfelelően meghatározni,

— a VSz testületeibe — a választási szabályzat alapján — küldötteit a szervezeti és működési szabályzat szerint megválasztani és visszahívni,

— a szakszervezet testületeinek napirendjére javaslatot, illetve indítványt tehet,

— *konkrét ügyekben, konfliktushelyzetekben a Vasutasok Szakszervezete, illetve a VSz-ben tagként részt vevő alapszervezetek támogatását igényelni.*

— A VSz koordinációs szolgáltató tevékenységét, például oktatás, adatszolgáltatás, üdülés, sajtó stb. igénybe venni,

— a VSz irataiba, ügyintézésébe és gazdálkodásába betekinteni és arról felvilágosítást kérni,

— a szakszervezetek megyei (budapesti) szövetségéhez csatlakozni.

10.2 **Az alapszervezet köteles:**

— az alapszabállyal összhangban a szolidaritás elve alapján a vasutas-szakszervezet tevékenységét aktívan támogatni,

— a szakszervezet országos testületeinek határozatait, ajánlásait, állásfoglalásait, gyakorlati tevékenysége során figyelembe venni, illetve végrehajtani,

— az MSZDSZ és a Vasutasok Szakszervezte fenntartásához, működéséhez szükséges anyagi hozzájárulást a KV által meghatározott százalékban biztosítani.

11. A VSz tagozatai

11.1. *Szakmai tagozatok*

— a dolgozók szakmai érdekeinek megjelenítésére szolgál.

11.2. Réteg jellegű tagozatok, amelyek az életkorral, foglalkozással, vagy egyéb rétegképző elemmel összefüggő érdekek megjelenítésére szolgál.

11.3. *Területi Bizottságok*

— a területi elv, vagy szakmai, rétegérdekek figyelembevételével szerveződött, középszinten elhelyezkedő területi, illetve szakmai érdeket koordináló testület.

V.
A VSz testületei

12. **A VSz választott testületei:**

— a Kongresszus,

— a Központi Vezetőség, (Titkárok Országos Tanácsa)

— az Elnökség, MÁV Vállalati Bizottság

— a Számvizsgáló Bizottság

Megjegyzés: a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság kifejezést a Számvizsgáló Bizottság helyett javasoljuk elfogadni, mert ez a kifejezés nem fedezi pontosan a bizottság nélkülözhetetlen tevékenységét, de ezt csak a kongresszus után.

13. *A Kongresszus*

— a VSz lefelsőbb döntési joggal felruházott testülete, amelyben közvetlenül megvalósul az alapszervezetek képviselete,

— tagjai: — az elnökség tagjai, a Számvizsgáló Bizottság elnöke és a küldöttek.

13.1. Megvitatja a VSz programnyilatkozatát.

13.2. Elfogadja, illetve módosítja a VSz alapszabályát.

13.3 Megválasztja a KV vezető tisztségviselőit (elnök, főtitkár, titkár, továbbá a KV és az elnökség tagjait, a PEB tagjait).

13.4. *Megvitatja és értékeli a központi vezetőség, az elnökség, a VSz két kongresszus között végzett munkáját.*

— 13.5. Meghatározza a központi vezetőség számára a következő kongresszusig végzendő munkát.

13.6. Megvitatja a Számvizsgáló Bizottság jelentését az általuk végzett munkáról és dönt ennek elfogadásáról.

13.7. Dönt az országos szövetséghez csatlakozás kérdésében. Dönt az esetleges szétválásról, egyesülésről.

13.8. Meghatározza a szakszervezet nemzetközi kapcsolatainak irányát, kereteit.

13.9. *Meghatározza a tagdíj fizetésének és felhasználásának elveit, valamint a szakszervezet pénzügyeivel, vagyonkezelésével kapcsolatos teendőket.*

13.10. Meghatározza a VSz szervezeti felépítését, az apparátus szervezetét.

13.11. Meghatározza a VSz viszonyát az egyéb érdekvédelmi szervekhez.

13.12. Meghatározza összehívásának rendjét.

13.13. Dönt a szakszervezet működésével kapcsolatban a kongresszus elé terjesztett fellebbezésekről, kérelmekről, panaszokról.

13.14. A Mandátumvizsgáló Bizottság beszámolója alapján dönt arról, hogy a KV megalakultnak tekinthető-e, és dönt az esetlegesen felmerülő vitás kérdésekről.

14. **A Központi Vezetőség**

A kongresszusok között a szakszervezet legfőbb érdekvédő, érdekegyeztető, érdek-képviseleti, döntést hozó, állásfoglaló képviseleti testülete.

Tagjai az alapszabályban meghatározott tisztségviselők, valamint a tagság küldöttei által választott arányos képviselet elve alapján delegált szakszervezeti tagok.

14.1. **A KV jog- és hatásköre**

— Az alapszabály és a kongresszus állásfoglalásai, határozatai alapján meghatározza a szakszervezet két kongresszus közötti legfontosabb feladatait.

— Elfogadja, és szükség szerint módosítja a szervezeti és működési szabályzatot.

— Elfogadja azokat a szabályzatokat, amely kérdéskörök ilyen formában szabályzandók.

— Elfogadja saját munkatervét, meghatározza az éves költségvetést és annak végrehajtását.

— Állást foglal a VSz-t érintő időszerű politikai, társadalmi, gazdasági kérdésekben.

— *Meghatározza az elnöki tisztség tevékenységének irányát és konkrét feladatok elvégzésére utasíthatja.*

— Meghatározott feladatokra tagjai közül állandó, vagy ideiglenes jellegű munkabizottságot hoz létre.

— Rendkívüli, előrehozott kongresszust hívhat össze.

Meghatározza a (rendes) kongresszus időpontját, helyét, a megtárgyalandó napirendet, állást foglal az alapszervezetek kongresszus elé terjesztendő indítványaival kapcsolatban.

— *A PEB észrevételeit is meghallgatva dönt a szakszervezet éves költségvetésének végrehajtásáról szóló elnökségi jelentés jóváhagyásáról és a következő évi költségvetés elfogadásáról.*

— Meghatározza a VSz apparátusának létszámát.

Kinevezi a központi apparátus osztályvezetőit.

— Dönt a VSz szintű általános, vagy szolidaritási sztrájk meghirdetéséről.

— Dönt az alapszervezetek által konkrét ügyekben előterjesztett kérelmekről, panaszokról.

— Jóváhagyja az ÖTA alapszabályát, működési szabályzatát, éves költségvetését, és a végrehajtásáról szóló beszámolót.

— Megválasztja az ÖTA ügykezelési bizottság tagjait.

14.2. *A KV határozatképességéhez a szavazásra jogosultak legalább 2/3-ának jelenléte szükséges.*

14.3. A KV, a VSz szervezeti, működési szabályzatának módosítása, sztrájk meghirdetése, az éves költségvetés elfogadása esetében minősített, azaz 2/3-os szótöbbséggel — egyéb kérdésekben szótöbbséggel határoz.

14.4. A KV-ben tanácskozási joggal részt vesz a Számvizsgáló Bizottság elnöke is.

14.5. *A KV szükség szerint, de legalább évente négy alkalommal ülésezik.*

15. *Az elnökség, MÁV Vállalati Bizottság*

Az elnökség a KV ülései között irányítja a szakszervezeti érdekvédelmi munkát és a VSz apparátusát. Állásfoglalást ad ki, véleményt nyilvánít a saját hatáskörét érintő kérdésekben, és dönt mindazon kérdésekben, amelyek nem tartoznak a kong-

A Vasutasok Szakszervezetének alapszabály-tervezete

resszus és a központi vezetőség kizárólagos hatáskörébe.

15.1. Az elnökség működésének főbb elveit a központi vezetőség határozza meg.

15.2. *Az elnökség operatív ügyekben intézkedhet.*

15.3. A MÁV Vállalati Bizottság jog- és hatáskörét az SZMSZ állapítja meg.

16. Számvizsgáló Bizottság

A kongresszus által választott, központi vezetőség mellett működő önálló, a kongresszusnak és a KV-nek felelős testület.

16.1. A Számvizsgáló Bizottság pénzügyi, gazdasági hozzáértéssel rendelkező képviselőkből, továbbá szakismeretekkel rendelkező tagokból kerül megválasztásra.

16.2. Tagjai sorából választja elnökét és titkárát. Tagjai nem lehetnek más szakszervezeti választott testületnek a tagjai, és nem állhatnak a szakszervezet apparátusában munkaviszonyban.

16.3. **Jog- és hatásköre:**

— előzetesen véleményezi a költségvetés tervezetét,

— évközi módosításokról, beruházásokról, rendkívüli kiadások indokoltságáról, a gazdálkodásról véleményt, illetve beszámolót készít,

— őrködik a VSz pénzügyi gazdálkodása, számviteli rendje, tulajdona felett, ellenőrzéseivel segíti a gazdálkodás hatékonyságát, a takarékosság szem előtt tartásával,

— vizsgálatot tart hatáskörében minden olyan esetben, amikor a gazdálkodás rendjét, vagy a vagyonkezelés szabályait sértő intézkedésre észrevétel, bejelentés, vagy panasz érkezik. A szabálytalanságok megszüntetésére intézkedik, határidőt ír elő, az érintetteknek válaszol és tájékoztatja a KV-t.

16.4. *Tevékenységéről beszámol a kongresszusnak, évente legalább egyszer a központi vezetőségnek, elnöke útján, felkérésre, tájékoztatást ad ellenőrzéseiről az elnökségnek.*

16.5. A Számvizsgáló Bizottság hatásköre nem terjed ki az alapszervezetekre és a középszervek pénzügyi ellenőrző bizottságaira, de azok működését köteles segíteni szakmailag.

17. **Középirányító szervek**

Az alapszervezetek a regionális, illetve szakmai érdekek képviselete céljából, valamint a területi, szakmai tevékenység koordinálása, összehangolása érdekében középirányító jelleggel működő intézőbizottságokat hoznak létre. Az IB az alapszervezetek szakszervezeti bizottságainak titkáraiból áll.

18. **A szakszervezet tisztségviselői**

A VSz tisztségviselői a bizalmiak, bizalmihelyettesek, főbizalmiak, szakszervezeti bizottságok tagjai, titkárai, bizottságok és munkabizottságok vezetői, középszervi intézőbizottságok titkárai, testületi küldöttek, a választott tisztségviselők és a bizottsági tagok.

— A szakszervezeti csoportok, testületek, bizottságok ügyeinek intézése, képviselete a demokratikusan választott tisztségviselők feladata. A tisztségviselők választóik megbízottjaiként tevékenykednek.

— *Az azonos szinten működő testületek tisztségviselői egyenjogúak. Határozataikat nyílt szavazással, szótöbbséggel, minősített többséggel, titkos szavazással, a tagság véleményének ismeretében kellő mérlegelés után hozzák.*

— A dolgozók nagyobb csoportjának érdekeit érintő kérdésekben a döntések kialakítása előtt a tisztségviselők kötelessége a tagság véleményének megismerése, képviselete, a vita szervezése, és ez alapján a tagság érdekének legjobban megfelelő döntés elősegítése.

— Bármely választott szakszervezeti tisztségviselő megválasztásának helyén tisztségéből felmenthető, visszahívható, ha azt választóinak legalább 20 százaléka kezdeményezi. A testületek tagjainak, tisztségviselőinek visszahívását a dolgozói kollektívák, csoportok és testületek is kezdeményezhetik. A megválasztott tagok visszahívásáról az illetékes testület dönt minősített szavazással.

19. **A tagok, az alapszervek, a tisztségviselők és a testületek kapcsolatainak alapelve.**

19.1. A testületek és alapszervek az üléseiket az alapszabályban, illetve a működési szabályzatban meghatározott időben rendszeresen, illetve szükség szerint tartják.

19.2. Rendkívüli módon összehívható bármely szerv és testület, ha a tagság, illetve testületi tagok legalább 20 százaléka azt kezdeményezi.

19.3. A csoportok döntéseiket titkos szavazással hozzák, ha azt a tagok igénylik. A vezető testületek személyi kérdések kivételével nyílt szavazással döntenek.

19.4. A KV és az elnökség akkor határozatképes, ha tagjainak legalább 2/3-a az ülésen megjelent.

A szavazás esetén, a tisztségviselők megválasztásakor, illetve visszahívásakor, valamint minden egyéb külön nem szabályozott kérdésben a szavazás akkor érvényes, ha a szavazásra jogosultak legalább 2/3-a jelen van és szavazatát érvényesen leadja.

A határozat érvényességének feltétele az 50 százalék + 1 fős többség.

Minősített szavazás esetén szintén kötelező legalább a szavazásra jogosultak 2/3-ának megjelenése és az, hogy a résztvevők az ügydöntő határozatot kétharmados többséggel hozzák (minősített többség).

19.5. Többségi döntések esetén a szavazók (tag, bizalmi, küldött, tisztségviselő) kisebbségi véleményét is ismertetni kell, ha ezt igénylik.

VI.

A VSz pénzügyi alapja, gazdálkodása

20. A VSz pénzügyi szabályozásának főbb kérdései.

20.1. A VSz pénzügyi alapja a tagdíjakból, valamint az egyéb bevételekből, juttatásokból áll. A tagság által fizetendő tagdíj összegét százalékos mértékben a kongresszus határozza meg (országos szövetség alapokmányától függően).

Nyugdíjasok, tanulók, keresettel átmenetileg nem rendelkezők, munkaviszonyukat szüneteltetők, munkanélküliek, jogfenntartók tagdíjfizetési hozzájárulását százalékos, vagy konkrét összegben a kongresszus határozza meg.

20.2. A VSz anyagi forrásait vagyonának felhasználási elvei — a testületek által elfogadottak —, valamint a költségvetésben rögzítettek szerint lehet felhasználni.

20.3. A VSz vagyonát a szakszervezeti bizottságok, illetve a testületek felhatalmazása alapján megjelölt egységek kezelik. A VSz részletes költségvetését, vagyonleltárát a választott Számvizsgáló Bizottság évente, a leltár elkészítésekor és az év végi mérleg készítésekor köteles felülvizsgálni és megállapításait nyilvánosságra hozni.

20.4. A tagdíjbevételből az alapszervezetnél maradó részt, illetve a központi szervek részesedésének arányát a kongresszus, két kongresszus között a központi vezetőség (Titkárok Országos Tanácsa) határozza meg.

Jelen alapszabály a VSz működésének, szervezeti életének alapdokumentuma. Jóváhagyta a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége.

Az alapszervezetek, valamint a testületek — ezen alapszabály keretei között — működési feltételeiket szervezeti és működési szabályzatban rögzíthetik.

Választási útmutató

A Vasutasok Szakszervezete alapfeladatainak ellátásához, működőképességének javításához olyan szervezeti keretekre van szükség, amelyben a tagság leginkább biztosítottnak látja érdekeinek kifejezését. Az alulról építkezés elvének érvényre jutása érdekében az alap- és középirányító szervezeteknél a Vasutasok Szakszervezete XII. kongresszusát megelőzően indokolt a tagság szándéka alapján és aktív közreműködésével létrehozni — megújítani vagy megerősíteni — a különböző testületeket, kialakítani szervezeti és működési rendjüket. A szakszervezeti testületek létrehozásánál célszerű figyelembe venni a munkahelyi szerveződési formákat.

A tisztségviselők megválasztásában a választásra jogosultak akarata a meghatározó! A Magyar Szakszervezetek Szövetségi Kongresszusa küldötteinek megválasztására az alapszervezetek választói értekezletén kerül sor.

Az alap- és középirányító szervezetek a választásokon saját hatáskörben, a tagság igényének megfelelően alakítják ki szervezeti felépítésüket, határoznak a réteg- és munkabizottságokról, s azok létszámáról. Ahol a tagság a jelenlegi szervezeti formát megfelelőnek tartja, nem szükséges változtatni.

A választásokon minden tisztségviselőnek és testületnek számot kell adnia választóinak a végzett munkáról.

A választás elveivel, a választás módjának újszerűségével, és a szervezeti struktúrára tett javaslatokkal kívánjuk szolgálni a jobb, hatékonyabb működést. Központi vezetőségünk a választási útmutatóval segítséget kíván nyújtani a szakszervezeti szervezetek kialakításához, a választások lebonyolításához.

A választások időrendje

I. alapszervezetek: 1990. jan. 2.—ápr. 30. középirányító szervezetek: 1990. máj. 2.—jún. 30.

Szakszervezetünk XII. kongresszusának javasolt időpontja: 1990. október. A MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem Művelődési Házában.

II. Ajánlás az újjáválasztandó tisztségviselőkre és testületekre.

1. **Munkahelyi szervezetek**

A) Szakszervezeti tisztségviselők köre:

— szakszervezeti bizalmiak, bizalmihelyettesek,

a) főbizalmiak, főbizalmi-helyettesek, vezetői főbizalmiak és helyettesek,

b) műhely-, illetve osztálybizottsági titkárok, — munkahelyi szervezet titkára,

— PEB, társadalombiztosítási tanács elnöke,

— a testületek, a munka- és rétegbizottságok, tagozatok tagjai.

B) **Alapszervezet szervezeti felépítése:**

Általában kétszintű felépítés célszerű.

a) — taggyűlés,

— szakszervezeti bizottság;

b) — bizalmitestület — szakszervezeti bizottság,

c) — az a) és b) változat kiegészülhet a műhely, illetve osztálybizottsággal.

Az a) változat szerint egy testületet választanánk.

(Szakszervezeti bizottság 3—13 fő, tagjai a rétegbizottságok, munkabizottságok, tagozatok vezetői közül kerülnének megválasztásra.) Évente legalább kétszer, illetve a tagság igénye szerint adna számot választóinak a végzett munkáról.

A b) változat szerint a szakszervezeti bizottság ugyanaz, mint az a) változatnál. A bizalmitestület tagjai bizalmiak, főbizalmiak lennének (illetve ezek küldöttei), létszámukat max. 30 főig célszerű meghatározni.

Minden alapszervezetnél szükséges létrehozni pénzügyi ellenőrző bizottságot (3—5 tagú). A 100 fő alatti létszámú alapszervezetnél e feladatok ellátására 1 személy is elegendő. Társadalombiztosítási tanács létrehozása szükséges minden alapszervezetnél, ahol kifizetőhely van. A munkaügyi döntőbizottságok tisztségviselőit a hatályos jogszabályok, valamint a kollektív szerződés (munkaügyi szabályzat) szerint kell megválasztani.

2) **Középirányító szervezetek**

Működésük, tevékenységük javítása érdekében az alábbiakat javasoljuk:

Titkári Tanács

Tagjai: az szb-titkárok, munka- és rétegbizottságok, tagozatok vezetői.

Intéző Bizottság

Tagjai: a szakszolgálatok képviselői (5—7 fő)

(Ezt a szervezeti felépítést elsősorban a hat vasútigazgatóság és a központi hivatalok területén javasoljuk).

3) **Központi vezető testületek**

Kongresszus

Küldötteit a középirányító szervezetek választói értekezlete választja — az alapszervezetek javaslata alapján — az alapszervezetek létszámának megfelelő arányban. Biztosítani kell, hogy az 1000 főnél nagyobb taglétszámmal rendelkező alapszervezetek közvetlenül delegálják küldöttüket. *A kongresszuson az elnökség tagjai, valamint a számvizsgáló bizottság elnöke küldött mandátummal bírnak.*

Meghívottként lehet biztosítani részvételét:

— a jelenlegi központi vezetőség azon tagjainak, akiket nem delegálnak az új központi vezető testületbe.

A kongresszus dönt: — a szakszervezet szervezeti felépítéséről —, az MSZDSZ-hez történő csatlakozásról —, a munka- és rétegbizottságok létrehozásáról, létszámáról.

Megválasztja: — a Vasutasok Szakszervezete elnökét

— a Vasutasok Szakszervezete elnökhelyettesét —, ügyvezető titkárát —, tagokat választ a vezető testületekbe —, a pénzügyi ellenőrző bizottságot —, a munka- és rétegbizottságok vezetőit.

Kinevezi:

— a VSz osztályvezetőit

A VSz XII. kongresszusának időpontja: 1990. október

Napirendjei: — alapszabály jóváhagyása —, választások —, a KV írásos beszámolója —, a kongresszus határozattervezete —, az ÖTA jelentése —, a számvizsgáló bizottság jelentése —, csatlakozási szándék megerősítése a szövetségi szaktanácshoz.

A két kongresszus közötti időszakban működő vezető testületek:

Az Országos Titkári Tanács, tagjai: alapszervezeti titkárok, rétegbizottság-vezetők . . .

Vezetője: a VSz elnöke. Elnökség: Tagjai: középirányító szervezetek titkárai, a rétegbizottság vezetői (21—23 fő)

Vezetője: a VSz elnöke.

Ajánlás a választások előkészítésére és lebonyolítására. Javasoljuk, hogy az alap- és középirányító szervezetek a tagság igényét figyelembe véve készítsék el választási feladat- és ütemtervüket, amelyben rögzítsék elképzeléseiket:

— a beszámolások és választások ütemezéséről.

(Bizalmitól az alap- és középirányító szervezet vezető testületeinek, tisztségviselőinek megválasztásáig bezárólag):

— a beszámolás módjáról (írásban, vagy szóban) az esetlegesen újonnan kialakításra kerülő szervezetről, munka- és rétegbizottságok, tagozatok létrehozásáról. Az alap- és középirányító szervezet vezető testületeinek létrehozásáról. A választás módjáról (egyszakaszos, vagy kétszakaszos, titkos, nyílt).

A beszámoló és választói értekezleteket megelőzően — legalább 30 nappal — a feladat- és ütemtervet a tagsággal (taggyűlés, bizalmitestületi ülés, intézőbizottsági ülés, vszb-ülés) jóvá kell hagyatni.

Ugyanezen az ülésen kell megválasztani a választói értekezleten közreműködő munkabizottságokat és tisztségviselőket. (Jelölőbizottság, szavazatszedő bizottság — szükség esetén mandátumvizsgáló bizottság — a levezető elnököt, a jegyzőkönyvvezetőt és hitelesítőket.)

A tisztségviselők és testületek választásának általános elvei: minden szakszervezeti tag választó és választható. A választásokat demokratikusan az egyszerű többség elve alapján kell lebonyolítani. A választott tisztségviselők csak az őket megválasztóknak tartoznak felelősséggel, így választhatóságuk (visszahívhatóságuk) felsőbb testület vagy politikai szervezet hatáskörébe nem tartozik. A választások során törekedni kell a többes jelölésre és a közvetlen választás elvének érvényesítésére.

A vezető tisztségviselőket a tagság lehető legszélesebb körének bevonásával kell megválasztani. A választói értekezlet akkor határozatképes, ha a küldöttek és a választásra jogosultak kétharmada jelen van. (A választáson szavazati joggal résztvevők száma legalább háromszoros legyen a megválasztott tisztségviselők számának.)

Megválasztottnak az tekinthető, aki az egyszerű többségi elv alapján a legtöbb szavazatot (a szavazatok legalább 50 százaléka + 1 fő) megkapta. A választások egész folyamatában biztosítani kell a nyilvánosságot és a szakszervezeti tagság számára az ellenőrzés lehetőségét.

A választói értekezlet javasolt napirendjei:

— A határozatképesség megállapítása,

— a választói értekezlet tisztségviselőinek megerősítése,

— a vezető testület beszámolója a végzett munkáról, ennek vitája,

— a számvizsgáló bizottság jelentése,

— a VSz XII. kongresszusát előkészítő dokumentumok megvitatása,

— jelölőbizottság — a jelölést végző — jelentése,

— jelölés,

— a választás nyílt vagy titkos szavazással.

A választásokat lehetőleg munkaidőn kívül, illetve a legkisebb munkaidőkieséssel javasoljuk megrendezni. Azokra a kérdésekre, melyre az útmutató nem tér ki, az érvényben lévő választási szabályzat mérvadó.

A szakszervezet közbenjárt

Felemelték a kiküldetési átalány összegét

Már közvetlenül a befejezés előtt álltak a MÁV Kollektív Szerződés 1989. évi módosításának munkálatai, amikor a Minisztertanács módosította a kiküldetésről és külszolgálatról szóló 1951 óta hatályos előírások egy részét és ezzel vállalati hatáskörbe utalta a napidíj összegének megállapítását.

A minél előbbi bevezetés érdekében a kollektív szerződés alkotói úgy állapodtak meg, hogy alapjaiban nem változtatnak a kiküldetés és a külszolgálat szerkezetén, hanem 100 százalékkal felemelik a jelenlegi díjazásokat. Ez is előrelépést jelentett, mert a MÁV vezetői eredetileg csak 60 százalékos emelést akartak végrehajtani. A szerkezet alapvető fenntartását az is indokolta, hogy időhiány miatt nem készülhetett teljes körű felmérés a díjazásban részesülők köréről.

Később szakszervezetünkhöz és a MÁV vezetőihez eljuttatott levelekből, információkból tapasztalhattuk, hogy az átalánnyal kapcsolatban nem sikerült a napidíj mértékének rendezése. Vajon miért? Megállapítottuk, hogy a MÁV dolgozói egy 1962 óta hatályban lévő belső utasítás alapján — amely tulajdonképpen az akkori hatályos jogszabály kötelező előírásának a megkerülését jelentette — átalány formájában nagyobb összegű külszolgálatos napidíjat számolhattak el. Ez azt eredményezte, hogy a 100 százalékos alapdíj emelése mellett lényegében 1,— forinttal csökkent a külszolgálatos dolgozók napidíja, átalánya.

A kialakult helyzetet elfogadhatatlannak ítélte szakszervezetünk, és ezért írásban azonnal kezdeményezte a probléma orvoslását. Többszöri tárgyalások után született kompromisszum, amelyről a következő távirati rendelkezést adták ki:

„A 103 572/1989. Pü- F. sz. utasítás 3.) pontját a továbbiakkal kell kiegészíteni: *„Azokban a munkakörökben, amelyekben az utasítás hatályba lépésekor a dolgozók átalányban részesültek, az új átalány összege el kell, hogy érje a korábbi átalányösszeg kétszeresét."*

Így tehát az átalány összegét a jelzett utasítás hatályával egyidejűleg, tehát 1989. június 1-től 100 százalékkal emelik. A gyakorlatban várhatóan több probléma is a felszínre kerül, amelyeket a tapasztalatok értékelése után az év végén rendeznek.

A MÁV vezetése egyúttal ígéretet tett arra, hogy az év végén komplex módon felülvizsgálja a kiküldetés és a külszolgálat rendszerét és javaslatot tesz a hideg élelmezés és az utazó dolgozók étkeztetési gondjainak megoldására is.

Sz. L.

Festői tájakon

Elindult az új Bimbó

Bensőséges ünnepség, nagy közönségsiker! Augusztus 15-én, délben a szalagátvágás után útjára indult a nyugdíjas mozdonyvezető, *Berti* bácsi parancsának engedelmeskedve az *„új Bimbó”*, a zöld dízelmozdony, hogy három kocsijával felkapaszkodjon a pálházai erdészettől a kőkapui kastélyüdülőig. A régi „Bimbó”, a 357 311-es keskenynyomközű mozdony már csak romjaiban érte meg ezt a napot: 1965-ös nyugdíjba vonulása után még 18-20 évig gőzt termelt a parkettaüzemnek, majd vandál kezek hamar szétszedték, széthordták darabjait, a maradék már műemléknek sem állítható helyre. Így történt, hogy a negyedszázadosan újjászülető C-50-es dízelmozdonyt „új Bimbó”-ként köszöntötte a felújított állomás falára helyezett transzparens.

Két éve kevesen hitték volna, hogy Kemence-patak völgyében lesz még egyszer vasút: talán csak az a néhány elszánt és lelkes ember bízott az újjászületésben, akik 1981-ben, amikor a Hegyközi Kisvasutat (Sátoraljaújhely—Füzérkomlós) egy hibás, de kierőszakolt döntés nyomán — ami akkoriban nem ment ritkaságszámba! — megszüntették, és szinte nyomtalanul eltörölték a zempléni föld színéről. *Az erdei vasútnak csak egy kicsi szakaszát bontották el, felszedés helyett csak üzemszünetet rendeltek el a vasúton!*

Nekik lett igazuk: 1985-től egy csendes folyamat indult meg a helyreállítás érdekében, meggyőzve a helyi és idegenforgalmi vezetőket, hogy a helyreállítás szükségességének elismerésén túl még anyagi támogatással, sok-sok társadalmi munkával is segítsék — vállalatok, szövetkezetek, a honvédség, a környékbeli MÁV-szervek, Budapestről az Északi Járműjavító Üzem néhány lelkes aktívája, és természetesen a MÉM és az erdészet — a forgalom újraindítását.

A vonal centenáriumán, 1988-ban még semmi sem mutatta, hogy Pálházán készül valami, de ősszel kezdték felhalmozni a pályafelújításhoz, építéshez a kőanyagot, tavasszal már az átereszeket, hidakat betonozták, megindult a kocsik, mozdonyok felújítása.

Hetekig tisztították a földtől, erdei szeméttől betemetett pályaszakaszokat. Sajnos, a kőkapui alagutat még nem sikerült biztonságosan, az űrszelvénynek megfelelően helyreállítani — így a látogatók ott gyalog kelnek át —, de hamarosan megoldódik ez a gond is.

Máris megvan a menetrend: naponta két vonatpár közlekedik, a heti pihenő- és munkaszüneti napokon egy további

vonatpár. A menetidő 31 perc, két közbeeső megállóval. Sajnos, Pálházát csak autóbusszal lehet megközelíteni, elsősorban Sátoraljaújhely irányából, tehát a kisvasút főleg a zempléni hegyeket felkereső turisták, sátorozók, és környéken található — még nem túl nagyszámú — üdülő vendégeinek igényeit elégítheti ki.

A vendégek és turisták pedig napról napra szaporodnak: a *festői, szinte még érintetlen táj olyan szépségekkel szolgál, amilyeneket országunk más részein nem találunk meg.* Sokan tudják, tudták ezt, nem véletlen, hogy az erdészet adatai szerint a 70-es évek közepén a kisvasút utaslétszáma elérte a 20 ezret is. Igaz, akkor még a Hegyközi kisvasút hordta fel a közönséget!

Az erdei vasút felújítása nyitánya lehet egy ésszerűbb közlekedéspolitikai koncepció kialakításának a környéken, mintegy „arccal a régi vasút felé”. Fel kell ismerni a környék hatalmas idegenforgalmi lehetőségeit, de ne harácsoló, kapkodó üzletpolitikával, hanem a környezetet kímélő, utódaink érdekeit is figyelő, megfontolt befektetésekkel. Ha így cselekszünk, akkor az erdei kisvasút — amely nyolc évig csipkerózsika-álmát aludta — megérhet még újabb 100 esztendőt!

Parragh Péter

Utaspanasz

Salgótarján és Debrecen között július 1-jétől augusztus 27-ig közlekedik gyorsvonat szombat és vasárnap.

Augusztus 5-én utaztam ezen a gyorsvonaton, és sajnos, igen rossz tapasztalatokat szereztem. Az öt másodosztályú, illetve az egyetlen „párnás” kocsi WC-tartályaiban nem volt víz, még kezet mosni sem lehetett a négyórás utazás folyamán.

Egy héttel később egy másik vonaton értek kellemetlenségek. Az 582. számú gyorsvonatot a Keleti pályaudvarról mindössze négy kocsival közlekedtették, és már Hatvan állomáson alig lehetett a folyosóra felszállni, Salgótarjánig kénytelen voltam állva utazni. Utastársaim is joggal megjegyezték, hogy a gyorsvonatokkal az illetékeseknek gondosabban kellene foglalkozni, elvégre a menetdíj manapság nem olcsó mulatság.

Sz. F.

GESZTUS

A vasutasnak munkahelyi kötelessége az utazóközönség tájékoztatása. Vasutasnak vasutashoz már nincs mindig türelme. A segítőkészség és a jó üzleti magatartás példáinak bemutatásához kérek itt teret.

Olcsósága miatt jött divatba hétvégeken a munkahelyiek családos kirándulása. Az utazás díjmentes, étkezés az Utasellátóban rezsire, sőt vendégszoba is jut, ha elég korán fognak a szervezéshez.

Augusztusban 35 tagú társaság indult Pécsről Sárospatakra, hogy II. Rákóczi Ferenc nagyságos fejedelem emléke előtt tisztelegjen. Maguk előtt csak egy telefonon röpített kérés az ottani állomásfőnökhöz — akkor meg ekkor érkeznek —, legyen szíves őket a várhoz vezető útra irányítani.

Szécsi Dezső állomásfőnök egyenruhában fogadta az érkezőket, majd civil ruhát öltött. Egészen a várig kísérte messziről jött kollégáit. Útközben tudós lokálpatriótának bizonyult. Idegenvezető sem adhatott volna bőségesebb korrajzot a századok szelleméről s a tárgyi emlékekről. Szinte minden házat ismert s mesélt róla. Szinte minden szembejövő ember őt is ismerte s köszöntötte.

A jó közérzetben telt délelőttel sikeresnek vélt napra újabb figyelmesség következett. A szerencsi Utasellátó étteremében udvarias kiszolgálást, finom ebédet kaptak. E párját ritkító esemény után természetesen a vendégkönyvben rögzítették elismerésüket, dicséretüket.

K. T.

A névsorból senki nem maradt ki

Lapunk augusztus 3-i számában *Keserű vasutasnap* címmel közöltük egyik olvasónk panaszát, amelyre a következő választ kaptuk:

„A békéscsabai vontatási főnökségen a hagyományoknak megfelelően az szb egyetértésével valamennyi dolgozó megkapta az őt illető törzsgárda-kitüntetést. *Kovács József* (sz. 1941. december 24.) sem maradt ki a névsorból. A központi ünnepségen csak a magasabb kitüntetéseket és a törzsgárdaszolgálati emlékérmeket adjuk át.

A többi törzsgárdafokozatot csak szám szerint említjük, és azokat a részlegvezetők a főbizalmival együtt, úgynevezett házi ünnepségen adják át.

Mivel *Kovács József* a házi ünnepségen nem vett részt, így az aranymozdonyt sem tudta átvenni, amit azóta már megkapott.

Műhelyi István
vontatási főnök”

Helytörténeti vetélkedő

Az üzemigazgatóság területi művelődési bizottsága és az üzemi ifjúsági szervezet helytörténeti vetélkedőt hirdetett Záhonyban. A vasutasváros lakóterületi fejlődése különösen az utóbbi négy évtizedben igen szorosan kapcsolódott a vasútüzem bővüléséhez, gyarapodásához, ezért a rendezők a település története legérdekesebb, legfontosabb momentumainak feleleventésével szorosan kötődnek az átrakókörzet történetéhez is.

A vetélkedőn bármilyen összetételű négytagú csapatok vehettek részt, s selejtező feladatként valamennyi nevezőnek videoriportot kellett készítenie egy-egy érdekes személyiségről, eseményről vagy emlékről. A döntőben a legjobbak azután különféle gyűjtő-, mozaik-, információs, improvizatív stb. játékok, tesztek, villámkérdések során döntötték el a helyezéseket.

A rendezőkön kívül további 6 szerv és intézmény is támogatta a közművelődési akciót, amelynek győztesei jelentős jutalmakban részesültek, de alighanem valamennyi résztvevő és néző is nyertesnek tekinthető a szűkebb pátriáról szerzett újabb ismeretek révén.

Ötletes kezdeményezés

Kerékpárral a Balaton partján

A Zánka-Köveskál vasútállomáson már a harmadik nyár, hogy kerékpárkölcsönzéssel foglalkoznak. Ottjártamkor a budapesti *Kis Kéry János* két gyermekével vette igénybe a vasút e „sportos” szolgáltatását.

Kiss Tibor állomásfőnök — 1977 óta teljesít itt szolgálatot, 27 éve vasutas — a következőket meséli erről a vállalkozásukról:

— Három évvel ezelőtt, március elsején a Balaton-parton mi kaptunk elsőnek kerékpárokat, s csak egy évvel később a tapolcai állomás is. Rajtunk kívül kerültek még kerékpárok Kőszegre, Jánosházára, Csákánydoroszlóra is a MÁV-TOURS szervezésében. Ők azok, akik „átirányítják”, ha kell, egyik állomásról a másikra a bringákat.

— Hogyan lehet a kétkerekűeket kölcsönözni, egyáltalán mennyiért?

— *A személyi igazolványból vagy az útlevélből kiírják az igénylő adatait, akinek előre kell kifizetnie a tarifát. Az első napra 88, a másodikra 138, a harmadikra 175 forintot kell fizetni. Minden további nap plusz 88 forintba kerül.* Három éve 50, 80, 100 forinttal kezdtünk, csakhogy közben „bejött” az áfa is. Ami a bevételeinket illeti, havonta 4000-5000 forintot hoz az öt bicikli, de ez nem fontos adat, hisz valamelyik hosszabb-rövidebb időre másik állomáson szolgál.

— Ami azt illeti, nem olvasható sok helyen erről a kölcsönzésről. Talán nagyobb reklám kellene.

— A vasútállomásokon plakát hirdeti, s úgy tudom, más utazási irodák is tájékoztatnak erről. Nos, abban igaza lehet, nem ártana nagyobb reklám, de én nem vagyok szakember . . .

— Gondolom, megéri ezzel foglalkozni, bizonyára a jutalomosztásnál figyelembe veszik.

– *Hát eddig nem . . . Plusz pénzt ezért még nem kaptunk, igaz, nem is igértek. Nem kapunk jutalékot sem. Ez is bemegy a nagy kalapba, mi is hozzájárulunk a MÁV bevételeinek növeléséhez. Pénztárosunk, az adminisztrátor, a málházók adják ki a kerékpárokat, s ha kell, javítják is.*

– Ahogy elnéztem a bringákat, elég jó állapotban vannak. Úgy tűnik, a kölcsönzők vigyáznak rá.

– Igen, maradandó sérülést egyik sem szenvedett. Jó-jó, lesik egyik vagy másik csavar, de ezt inkább otthonról pótoljuk, mintsem elküldjük őket Szombathelyre, ahol ősztől tavaszig felújítják valamennyit. Ha valaki visszahozza a kerékpárt azzal, hogy kilyukadt a gumija, 10 forintot kérhetnénk tőle áfával. Ezek után a szerelőkhöz kellene küldeni a „járgányt”, de mivel ez az összeg az önköltséget sem fedezné, továbbá rengeteg adminisztrációval jár – sajnos, ez jellemző erre a kölcsönzéssel –, inkább mi elvégezzük a javítást.

– Tűnt már el bicikli?

– Csak egy alkalommal. A leszázalékolt fiatalembert felkerestük lakásán. Egészségügyi helyzetére való tekintettel a mintegy ötezer forintos hátralékát elengedték neki. De annyi esze azért volt, hogy a kerékpárról leszedje a MÁV feliratú táblát.

– Kik a kölcsönzők?

– *Magyarok és külföldiek, fele-fele arányban. Főleg a nyugatnémetek szeretnek kerekezni, ismerkedni a környékkel, de volt holland, belga, amerikai vendégünk is. Los Angelesből egy diáktól még levelet is kaptunk, továbbá egy nyugatnémet mozdonyvezető is képeslapon köszönte meg szolgáltatásunkat.*

– Hogyan lehetne még népszerűbbé tenni a vasút, úgy tűnik, jól bevált kezdeményezését?

– Ha a többi állomás is foglalkozna kölcsönzéssel, esetenként nem kellene arra várni, amíg a biciklik visszaérkeznek hozzánk, ugyanis akár Debrecenig elkerekezhetnek a túrázni vágyók. Mindehhez az is kellene, hogy kerékpárutak épüljenek a Balaton partján, mert itt közlekedni a szezonban elég veszélyes. De ez már valóban nem a vasút feladata lenne.

Mátételki András

Külsőség a homlokzaton

Vasutasok kérdezték a minap: miért kell vörös csillagot viselniök sapkájukon, miért virít vörös csillag a mozdonyok elején, amikor a vasút nem a kommunista párt tulajdona, hanem az egész országé, ha úgy tetszik — államvasutak lévén — a magyar államé, szűkítve a kört, a magyar kormányé. Azt pedig már a MÁV-alkalmazottak is tudják — igaz, csak néhány hete —, hogy a kormány nem a párt meghosszabbított karja.

Engem ugyan nem zavarnak az effajta külsőségek, a sapkán alig látszik, a mozdonyok orrán meg direkt jól mutat, legfeljebb ott tűnik irritálónak, ahová nem való. Mint például az esztergomi vasútállomás felvételi épületén, ahol a szokványosnál jóval nagyobb, mondhatni monstre méretű vörös csillag szinte ellenkezést nem tűrően uralja környezetét.

A műemlékekben gazdag kisvárosról, az egykori Regia Civitasról tudni kell, hogy nincsenek kiemelkedő munkásmozgalmi hagyományai, a „szocialista város” megkülönböztető jelzővel sem büszkélkedhet, a múlt század végén épült és az Esztergomban végződő vasútvonalak pedig értelemszerűen nem tartoznak a „népi demokrácia” vívmányai közé.

— *Én még csak rövid ideje dolgozom Esztergomban, az állomást is a vörös csillaggal együtt vettem át* — mondja a legilletékesebb, *Arany Elemér* állomásfőnök. — *Tény, hogy a vasút jelképe a szárnyas kerék, nem pedig ez.* Egyébként már mások is észrevették, szóvá tették. Ha a nosztalgiavonattal külföldi turisták érkeznek Esztergomba, az első, amit lefényképeznek, az az állomási névfelirat, fölötte a hatalmas vörös csillaggal.

— A vasút működési mechanizmusának minden apró részletét utasítások szabályozzák. Előírja-e valamilyen, akár helyi utasítás, hogy az épületen vörös csillagnak kell lennie?

— *Nem írja elő semmilyen utasítás. Meggyőződésem, hogy annak idején egyfajta túlbuzgóság, politikai túlteljesítés eredményeképpen került föl oda, ahol van.* Mára mindez már anakronizmus, én már régebben fontolgatom a levételét, és rövid időn belül — szépen, csendben — el is fogjuk onnan távolítani.

— Kell-e hozzá engedélyt kérni az üzemfőnökségtől vagy annak pártszervezetétől?

— *Szerintem nem kell . . .*

— Ezek után talán helyénvaló megkérdeznem: ön tagja a kommunista pártnak?

— Igen, de a kettőnek semmi köze egymáshoz.

Thorday Zoltán

Az szb-titkár útja

Túri Antal, a kecskeméti vontatási főnökség lakatos csoportvezetője régi vasutas dinasztiából származik. Apja és nagyapja nyomdokait követve, a négy polgári elvégzése után ő is a vasúton helyezkedett el. Lakatostanulónak jelentkezett az Istvántelki főműhelybe, ahol 1950-ben szabadult és a szerszámgépjavító részlegben dolgozott. Aztán két év katonaság következett, majd ismét szerszámgépjavító, később csoportvezető a Landler járműjavítóban. Innen kérte áthelyezését 1958-ban Kecskemétre, ahol immáron 31 éve dolgozik, előbb mozdonylakatosként, majd a lakatosok csoportvezetőjeként.

— *Idejöttemkor még gőzösökkel dolgoztunk, javítottuk a 424-es, és 375-ös mozdonyokat* — emlékezik vissza. — *Még most is kellemes érzés fog el, ha a füstös gőzparipákra gondolok, a szívemhez nőttek.* Évek múlva a dízelmozdonyok megjelenésével, új technológiát, javítási módot kellett megtanulnunk. Szerencsére itt Kecskeméten mindig jó szerelőcsapat volt, így nem okozott gondot az átállás. Jelenleg belsős csoportvezetőként dolgozom, feladatomhoz tartozik az elszámolások, az anyagigénylések és vételezések, és annak biztosítása, hogy a gépek alkatrészre ne várakozzanak.

— Ez mindig sikerül?

— *Néha azért előfordul alkatrészhiány, de a hosszú évek alatt a járműjavítókkal jó kapcsolatot építettünk ki, ők mindig segítenek nekünk.*

Munkatársaitól tudom, ha alkatrészhiány miatt fennakadás van a mozdonyjavításban, csak a *Tóni* bácsinak szólnak, sokszor még munkaidő után is. Ő felül a vonatra és estére megvan a hiányzó munkadarab. Előfordult az is, hogy M 41-eshez indító motort hozott, amit helyben beszereltek, s nem kellett a mozdonyt a járműjavítóba bevinni.

Túri Antal több mint két évtizede a szakszervezeti munkából is kiveszi részét. A vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára, korábban az üzemfőnökségi szb-elnöke, s egyben főbizalmi volt.

— *Jelenleg mintegy 300 szakszervezeti tagunk van, szervezettségünk meghaladja a 92 százalékot. Tagságunk gondját, baját jól ismerem —, hiszen közöttük élek és dolgozom.* Az ország gazdasági helyzetéből adódóan elsősorban megélhetési gondokkal küszködnek az emberek. Városban drágább a lakás, a megélhetés, drágább a piac. Így aztán a legkisebb lehetőséget is meg kell ragadni, hogy segítsünk az embereken.

A bérfejlesztésnél, a jutalmak adásánál a szolgálati főnökkel közösen döntünk. A lehetőségekhez mérten segítünk a lakásgondok enyhítésében, kamatmentes kölcsönök igénylésével. Az arra rászorulókat szakszervezeti segélyben is részesítjük. Egyre többen igényelnek segélyt, de vannak olyanok is, akik rászorulnak a támogatásra, de szégyellnek kérni. Ezekre a munkatársakra nekünk jobban oda kell figyelni.

— Van-e olyan kérés, amelyet hosszú idő óta nem tudnak teljesíteni?

— Sajnos van. *A kocsivizsgálók régi óhaja, hogy az utazókhoz hasonlóan ők is kapjanak korkedvezményt. Hiszen télen és nyáron az időjárás viszontagságainak kitéve dolgoznak, naponta sok-sok kilométert gyalogolnak, ami egészségükre is kihat.*

A munkatársakkal való törődést, a korrekt, fegyelmezett négy évtizedes munkát ismerték el a vasút vezetői, amikor *Túri Antalt* legutóbb, idén tavasszal a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki.

Gellért József

Ilyen üzletpolitikával elúszik a haszon

A Kisalföld nyugati peremén fekvő, mintegy 35 ezer lakosú Mosonmagyaróvárról annyit feltétlenül el kell mondani, hogy ez a nyugati turista- és bevásárlóforgalom által érintett első nagyobb magyar település. Főleg e ténynek köszönhető, hogy a belvárosban időnként a budapesti Nagykörúthoz hasonló tömegjeleneteknek lehet tanúja a bennszülött és a kósza idegen egyaránt. Ehhez persze jó volna rögtön hozzátenni, hogy a töméntelen valutát hozó turizmusból a vasút is kiveszi a maga részét, de helyileg nem ez a jellemző.

Kényszerű kirendelés

Ám, ha a jóféle osztrák schillingért vásárolgató szomszédainkat történetesen hidegen is hagyná, a környék lakosságát azért nagyon is közvetlenül érinti a vasút. *Mosonmagyaróvárott, a Kisalföld második legnagyobb ipari, mezőgazdasági centrumában tucatnyi üzem, gyár funkcionál, mint a Rába, a Timföldgyár, a Konzervgyár, a Mofém, hogy csak a fontosabbakat említsük.* Természetes, hogy a vonzáskörzet falvaiban élők elsősorban a város termelő szektoraiban keresnek munkalehetőséget, ami viszont a vasútállomás 18 millió forintos évi személyszállítási bevételeiben mutatkozik.

Még ennél is lényegesebb — és a környékbeli üzemek kiviteli tevékenységének enyhe növekedését is jelzi —, hogy tavaly 326 ezer tonna áru került vagonokba, tetemes részük nyugati exportként.

— *Ha a rendkívül mostoha körülményeinket is figyelembe vesszük, akkor azt kell mondanom, hogy a 326 ezer tonna feladás sok* — avat a mosonmagyaróvári vasutasok munkájába *Czuppon Jenő* állomásfőnök. — A feldolgozott elegy nagyságához képest szűkös a nyolcvágányos állomási keresztmetszet. Kilenc iparvágányt kell kiszolgálnunk, újabb kettő építését most tervezik. Igaz, hogy segítség a korszerű Integra-Dominó biztosítóberendezés, az alapvető problémák azonban továbbra is megmaradtak.

A fővonali rekonstrukció csak félig-meddig érintette Mosonmagyaróvárt, a két átmenő fővágányra ma sincs terelési lehetőség, vagyis érkező, induló, áthaladó vonatok közlekedése előtt a tolatási munkákat be kell fejezni. A rendelkezésre álló időt így maximálisan kell kihasználni. Az emberekkel borzasztó nehéz volt megértetni, hogy nem akkor reggelizhetnek amikor megéheznek, hanem akkor, amikor amúgy sem tudnak dolgozni . . .

— *Úgy tűnik, egyelőre megoldhatatlan a megfelelő térvilágítás* — sorolja tovább a negatívumokat *Czuppon Jenő.* — A jelenlegi vékony vezetékek oszlopoként csak egy-egy lámpát bírnak el, a biztonságos tolatáshoz viszont oszloponként legalább két lámpa fényerejére volna szükség. *A hegyeshalmi oldalon a hetedik és nyolcadik vágányok mentén teljes a sötétség.* Foglalkozom a gondolattal, hogy munkavédelmi megfontolásból itt az éjszakai órákban megszüntetem a tolatást. A létszámhelyzet nem lenne tragikus, ha embereinket nem kényszerítenék kirendelésbe. *Ezen az áldatlan helyzeten végre változtatni kellene.* A tavalyi eredményeket hatvan dolgozóval értük el, a munkaerő ésszerű felhasználásával még olyan járulékos bevételekre is szert tettünk, amelyek teherkocsik tisztításából, homokolásából erednek. Jó lenne megoldani a négytengelyes kocsik mérlegelését is, mert nem vagyok abban biztos, hogy a más állomásra utalt kocsikat valóban lemérik-e. Egy-egy mérlegelés ára 400 forint, nagyvonalúságból a vasút komoly pénzektől eshet el.

Legközelebb másokkal . . .

— *Legnagyobb exportőrünk a timföldgyár* — folytatja. — *Minden lehetséges eszközzel megpróbáljuk elérni, hogy ne közúton szállítsanak. Sajnos a vasút vaskalaposságának egyenes következményeként egyre nehezebb hatni rájuk.* Idejön például a gyár képviselője, mondván: holnapután rakodnának, közúton ötezerért vinnék el az árut, tudnánk-e valamennyi kedvezményt adni, hogy mindkettőnknek megérje. Nekem azonnal azt kellene válaszolnom, hogy mi elvisszük négyezerötszázért, de mire a hivatalos út betartásával az üzemfőnökségtől ki tudok csikarni valami engedményt, eltelik két hét. Az áru már három határral odább jár — kamionnal.

Lehetetlenség ez a merev, kötött díjszabás, csak az abban leírtak vehetők figyelembe. Nekem, az állomásfőnöknek nincs jogom a helyzet ésszerű mérlegelésére, improvizációkra, még akkor sem, ha emiatt az árut valóban teherautóval szállítják el. *Véleményem szerint a rugalmas üzletpolitikát a kocsiálláspénzekre is ki kellene terjeszteni.* Partnereinket rendszeresen „megvágjuk", mivel nem rakodnak ki időben, holott esetenként talán nem is tehet közvetlenül az állásidő meghosszabbodásáról, csak mondjuk éppen nincs embere. Aztán látják, hogy a fekbérezett kocsik még nyolc-tíz óra elteltével is itt „hömbölögnek" az állomáson, mert nincs alkalmas vonat, amibe be lehetne őket sorozni, vagy éppen a kutyának sem kellenek. *A fuvaroztató jogosan érzi, megfejték, becsapták. Legközelebb talán másokkal próbálkozik. Hát kérdezem: megér nekünk kétórai kocsiálláspénzt, hogy cserébe elveszítsünk egy szállíttatót?*

Bonyolult adminisztráció

— Megszámlálhatatlan esetben úszik el exportfuvar, mert képtelenek vagyunk elfogadható műszaki állapotú kocsit kiállítani — kesereg tovább a főnök. — Ha öt kocsira van szükség, legalább harmincat kell megvizsgálni és lehet, hogy végül csak kettő lesz belőlük használható. Javításba nem küldhetjük őket, mert belföldi forgalomra még alkalmasak. Összegezve: a vasút kocsiparkjának műszaki színvonala kritikán aluli. Ha ez tovább romlik, akkor néhány év múlva vagy idegen kocsikat használunk, ami óriási többletkiadás, vagy nem fuvarozunk.

— *Hogy látok-e reményt a közeli változásokra?* — kérdez vissza. — Nézze, nekem a szüleim kereskedőemberek voltak és azt hiszem, én is örököltem a vérükből valamennyit. Azt mindenesetre tudom, hogy *úgy nem lehet kereskedni, ha hátat fordítok a vevőnek.* Harminc évvel ezelőtt egy hízott libáért és egy demizson borért alkalmaztak a vasúton pályamunkásnak. Azóta végigdolgoztam néhány beosztást, de tapasztalataim szerint az elmúlt évtizedekben egyre bonyolultabb lett az adminisztráció, jóval nagyobb a bürokrácia. Ha majd ezek csökkennek, akkor talán lesz remény.

Thorday Zoltán

A kísérletezés határa

Olyan időszakban élünk, amikor a politikai, társadalmi, gazdasági életünknek kevés olyan eleme van, amelyet ne bírálnának a változtatás igényével. Ez az igény — és ez természetes is — nem kerülhette el a szakszervezeteket sem, hiszen az érdekvédelmi, érdek-képviseleti munka előtérbe kerülése, az érdekek integrálódásának kitapinthatóan új vonalai a szakszervezetek szervezeti felépítésének az újraformálását is követelik.

Ebben a folyamatban egyre-másra alakultak a különböző önálló-független szakszervezetek, tagozatok és csoportosulások. Kevés olyan ágazati szakszervezet van, amelyben ne történt volna valamilyen struktúra-módosítás. A tagság és a tisztségviselők közül sokan úgy érzik, hogy e kevesek közé tartozik a mi szakszervezetünk, hiszen a szervezeti felépítés döntően nem változott az elmúlt időszakban.

Többen felvetik, hogy ennek a látszólagos „megmerevedésnek" mi az oka? Miért nem történik itt is valamiféle struktúraváltás? Mi ismét lemaradunk?

Úgy hiszem, hogy a kérdések felvetése talán jogos, de a látszólagos változatlanság is érthető.

A kérdésfelvetés adódik a jelenlegi közhangulatból, a látványos struktúraváltás elmaradása pedig abból, hogy mi az érdemi változások jelentős részét már évekkel ezelőtt — amikor még nem volt „divat" — végrehajtottuk. Gondoljunk csak a szakmai középszervek létrehozására, az intézőbizottságok, a MÁV-bizottság, a szakmai rétegbizottság kialakítására, és egy sor olyan újításra, amelyet a közelmúltban folyamatosan megtettünk.

A mindenáron való változtatás híveinek nem szabad elfelejteni, hogy a szervezeti felépítés a céljaink elérésének csak a kerete. Tehát a szervezeti változásokat aszerint kell értelmezni, hogy azok mennyiben szolgálják a tartalmi munkát. A munka szempontjából teljesen egyértelmű, hogy a tartalomnak szavazzunk elsőbbséget, ne a formának.

Minden olyan változtatás, amely ez utóbbit szolgálja öncélú, és megközelítőleg sem hozza a várt eredményt. Ellenkezőleg: az állandó újítgatás elvonja az alkotó energiát, a figyelmet a valódi, érdemi munkától.

Az elmúlt években — az állami-gazdasági élet területén — végrehajtott, de végig nem gondolt szervezések, átszervezések „jó például" szolgálhatnak. Az óriási anyagi-szellemi ráfordítások ellenére, értékelhető „haszon" nem volt.

E kérdéskörnek azonban van egy másik oldala is: a jobb munkát elősegítő lépéseket nem szabad „csak" szervezetinek tekinteni, hiszen egy-egy ilyen lépés elmaradása súlyos működési nehézségekhez vezethet. *Nem szabad tehát a stabilitást sem mereven értelmezni, ezért szakszervezetünk vezető testületei nyitottak minden „alulról" jövő kezdeményezésre.*

Mindenki előtt világos, hogy ha a megújítást időben nem hajtjuk végre, később meg „improvizálunk", a szakszervezeti mozgalom súlyos helyzetbe kerülhet.

Remélhetőleg ebbe az indokolt, és a tartalmi változásokat elősegítő kategóriába tartozik a pécsi középirányító szervezetnél megalakuló *Területi Titkári Tanács,* illetve az *Operatív Területi Intézőbizottság,* valamint a *Szakszolgálati Érdekegyeztető Tagozat.*

Ezek a testületek a szakszolgálati képviselet hatékonyabb megjelenítése érdekében a tagság szándéka alapján és annak közreműködésével, kísérleti jelleggel jönnek létre. Fő célkitűzés, hogy ebben a szervezeti keretben a tagság jobban érezze biztosítottnak sajátos érdekeinek kifejezését, és érvényesítésének lehetőségét. *Olyan struktúra kialakítására törekednek, amelynek keretében külön-külön is feltárhatók az egyes „szakmák" legfontosabb érdekei.* (Meg kell említeni, hogy az eddigi erőfeszítéseink is egy „rétegérzékenyebb" szakszervezeti munkára irányultak.)

A lehetőség adott lesz, félő azonban, hogy egy-egy szakszolgálati ág között az egymás iránti türelem hiányát nem pótolhatja egy új szervezeti forma. A vélt, vagy valós szembenállás nem szerelhető le egyszerű különválással.

A Vasutasok Szakszervezete XII. kongresszusáig a működés során szerzett tapasztalatok alapján lehet majd érdemi, kísérleti jelleget megszüntető döntést hozni, avagy új „formulák" kialakításán gondolkodni.

Nem szabad túlértékelni a stabilitást, mégis úgy gondolom, hogy a mozgalomnak egy viszonylagos stabilitásra van szüksége. *A kísérletezéseknek is határt kell szabni,* s a kísérleti, „félüzemi" tevékenység után gyakorlati, érdemi munkára van szükség. Csak olyan átgondolt szervezeti lépéseket tehetünk, amelyek a szakszervezeti mozgalmat alkalmassá teszik a feladatok, a tagságtól kapott megbízatások eredményes végrehajtására.

Szelei Ferenc

Üdülő vendégszolgálati iroda

Belföldre 80 százalékos támogatás

Augusztus 21-től megkezdte működését a SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóságon az üdülő vendégszolgálati iroda, amely a szakszervezeti központok által újraelosztásra felajánlott kedvezményes SZOT belföldi és külföldi beutalók újbóli elhelyezésével foglalkozik.

Az utóbbi két és fél esztendőben az újraelosztásra felajánlott jegyek tételes listáját a Népszavában hetenként kétszer, hétfőn és szerdán *Hol van még szabad beutaló* címmel tették közzé, amely továbbra is rendszeresen megjelenik.

Tájékoztatás céljából közöljük az 1989. évi utóidényi (IX. 1.—XII. 31.) egy napra eső kedvezményes térítési díjakat, amelyek az üdülők osztályba sorolásától függően differenciáltak.

	1/A	I.	II.	III.
Gyógy, magaslati és felnőtt üdültetés	130	110	90	70
Szanatórium	—	100	80	70
Balaton—Dunakanyar	100	90	70	60

A gyermektérítési díj 2—20 év között kategóriától függetlenül napi 70 forint.

Azt is jó tudni, hogy a belföldi üdülésben a támogatás mintegy 80 százalékos, vagyis az igénybe vevők a fent közölt árakkal csak a költségek 20 százalékát fizetik ki a beutalójegy ellenértékeként.

Az üdülők szobáinak többsége — mintegy háromnegyede — kétágyas, emiatt elsősorban házaspárok vagy élettársak, illetve két azonos nemű felnőtt elhelyezésére alkalmasak. Arra is lehetőség van, mivel az üdülői szobák nagy része pótágyazható, hogy a kéthetes pihenésre a nagyszülők magukkal vigyék nem iskolás korú unokájukat. Ilyenkor a kedvezményes gyermektérítési díj a helyszínen fizethető.

Az iroda másik, nem kevésbé fontos feladatát képezi az úgynevezett forgalmi áras üdülői szabadhelyek folyamatos értékesítése. Az idén kedvezményesen közel 300 ezren, míg forgalmi áron mintegy 80 ezren vehetik igénybe a SZOT-üdülőket. Feltétlenül tudni kell, hogy a forgalmi áras helyek bevételi eredménye a kedvezményes beutalás támogatását egészíti ki, némileg ellensúlyozva az állami hozzájárulás 1980 óta tartó reálérték-csökkenését.

A teljes képhez az is hozzátartozik, hogy a forgalmi áras helyek jóval olcsóbbak, mint a kereskedelmi vendéglátás díjtételei. A SZOT-üdülőben egy személy a szállásért és teljes ellátásért az idei utószezonban általában 400—700 forint közötti összeget fizet. A gyógyüdülőkben és a fedett uszodás pihenőházakban az említett tarifa tartalmazza a fürdési költséget is.

Az üdülő vendég-szolgálati iroda minden érdeklődő rendelkezésére áll hétfő-szerda-péntek 9 és 18 óra között, a SZOT központi telefonszám 1-532-900/172 és 364 mellékén. Természetesen személyesen is fel lehet keresni az iroda munkatársait a megjelölt időpontban (Bp., Dózsa György út 84/B).

Ezúton ajánljuk az alapszervezetek figyelmébe a Népszava Kiadó gondozásában megjelent, a SZOT-üdülőket részletesen, a külföldi csereutakat és az Uniontours útjait lényegre törően bemutató Üdülési kalauzt, amely 197 forintos áron szerezhető be a kiadónál.

ÚJ ÉRDEKELTSÉGI RENDSZER

Teljesítmény nélkül nincs jutalom

A celldömölki építési főnökség a budapesti és a szombathelyi, valamint a GySEV Soproni Igazgatósága területén végez beruházási és ehhez kapcsolódó fenntartási munkát. A fennmaradó szabad kapacitásukat idegen vállalatoknál bérmunkában kötik le.

Július elején, a vasutasnap tájékán nagy volt az elégedetlenség a szolgálati főnökségen. Azon kevesek közé tartoztak a szolgálati helyek közül, akik a 39. vasutasnapon egy fillér jutalmat sem fizettek ki.

— Valóban igaz, hogy nem kaptak ezen az ünnepen jutalmat a dolgozók? — kérdeztük *Szigeti Sándort,* a főnökség igazgatóját.

— *Igaz. És kijelentem, hogy a jövőben sem osztunk teljesítmény nélkül jutalmat. Egyébként én sem vettem fel egy fillért sem.*

— Miért?

— Még az esztendő elején — a szakszervezettel közösen — elhatároztuk, hogy csak a valós teljesítmények alapján fizetünk ki bért. Július elején még nem volt, nem lehetett félévi mérlegünk. Így nem fizettünk, felvállaltuk ennek a kellemetlen ódiumát.

— Megérte?

— *Örömmel mondhatom, hogy igen! Az első félévi mérleg alapján közel hatmillió forintos többleteredményt értünk el. Ennek a 33 százalékát fizethetjük ki, nem jutalomként, hanem jutalékként.*

— Most megtörténik a kifizetés?

— Részben — mondja az igazgató. — A több mint 680 fizikai és nem premizált munkakörben dolgozók részére a megtermelt többletjutalékot szeptember közepén teljes egészében kifizetjük. A hetven irányító munkakörben foglalkoztatott a kifizethető jutalékának csak a felét veheti fel. Oka nagyon egyszerű: rajtuk múlik a munkálatok menedzselése, szervezése és irányítása. *Ezzel ösztönözzük őket a kollektíva megfelelő vezetésére. Amennyiben jó eredményt produkálnak, akkor az esztendő végén arányosan hozzájutnak a pénzükhöz.* A jutaléktömeget egyébként kiadjuk a nyolc építésvezetőségünknek. Ők ezt saját hatáskörben, differenciáltan osztják el a dolgozók között.

Miből született jobb termelési eredmény Celldömölkön? Az új ösztönzési forma megváltoztatta a vezetők és a beosztottak gondolkodását. Számos ésszerűsítést és újítást vezettek be. Eredményes vállalkozásokra késztették az egyes termelő csoportokat.

— Valóban így van — helyesel az igazgató. — Egy építési munkát például átadunk egy kollektívának. Norma szerint meghatározzuk ennek az elkészítési idejét, mondjuk 12 hónapban. *Ha ők ezt a feladatot tíz hónap alatt befejezik, megkapják az évi munkabérüket.* Természetesen szigorú minőségi ellenőrzést végzünk.

Hasonló módszert vezettek be a gépkocsivezetőknél is. Meghatározták a fuvarozás idejét. Ha előbb végeznek, jól jár a megrendelő, a főnökség és a gépkocsivezető is.

Ennek a jutalékolási rendszernek nagy előnye, hogy az így kifizetett béreket a jövő év elején alapbéresíteni lehet.

Sz. Jakab István

(Kesztyűs Ferenc grafikája)

EB lesz Várnában

Hatvanéves a szófiai vasutasklub

A bolgár fővárosban egy immár hatvanesztendős vasutasklub ünnepli a napokban születésnapját. A rendezvények és sportesemények sora az 1929-ben alapított Lokomotiv Szófiát, az ország egyik legnagyobb, legrégibb és legkiterjedtebb egyesületét köszöntik. Ebből az alkalomból arra kértem *Ilia Jankovot,* a klub elnökhelyettesét, hogy röviden mutassa be a szófiai Lokomotivot a Magyar Vasutas olvasóinak.

— *Tizenkét működő szakosztályunkkal jelenleg az egyik élvonalbeli klubnak számítunk Bulgáriában. Gondolhatják, hogy nálunk is egyre kevesebb pénz jut a sportra, mi pedig ilyen körülmények között is fenntartunk 1200-1300 versenyzőt. Érdekesség, hogy nálunk még olyan kevéssé elterjedt sportágak képviselői is lehetőséget kapnak, mint például a szambósok.*

— És a labdarúgás?

— A focistákat négy évvel ezelőtt elkülönítettük a többi szakosztálytól, ami annyit jelent, hogy ők teljesen önálló elszámolási rendszerben gazdálkodnak.

— A helyi vasutak milyen mértékben járulnak hozzá az egyesület költségeihez?

— A Bolgár Államvasutak, vagyis BDZS egyéves költségvetésünk tíz százalékát biztosítja. További bevételi forrásaink állami támogatásból, valamint a totó-játék nyereségrészesedéséből származnak. Hozzá kell tenni, hogy a Lokomotiv Szófia ebből a pénzből nemcsak a nagyszámú versenyzőnek biztosít lehetőségeket, hanem egy saját sportiskolát is működtetünk. Itt hétszáz gyerek tanul a hatodik osztálytól egészen az érettségiig.

— Sok vasutasklub működik Bulgáriában?

— Szófián kívül több nagyvárosban, így Plovdivban, Sztara Zagorában és Mezdrában is alapítottak hasonló egyesületeket.

— Úgy hallottam, hogy hamarosan egy igen rangos nemzetközi sporteseményt készülnek megrendezni.

— *Igen, rövidesen Várnában látjuk vendégül a kontinens legjobb vasutas vízilabdázóit az Európa-bajnokság alkalmából.* A nemzetközi vasutasszövetség keretein belül egyébként számos hasonló rendezvényen részt vettünk az utóbbi időben, így például női röplabdázóink rendszeresen járnak a miskolci nemzetközi tornára.

— Kik manapság a Lokomotiv Szófia legismertebb sportolói?

— Egyesületünk a múltban országos bajnokok egész sorával büszkélkedhetett, a maiak közül a sportvilág leginkább a birkózó *Kraszmir Radoev* és a cselgáncsozó *Pavel Botev* nevét ismerhette meg. A legnépszerűbb sportág persze Bulgáriában is a labdarúgás, így az egyesület megítélését nagyban a focisták szereplése határozza meg. *Nos, futballistáink sajnos több mint tíz éve nem nyertek országos bajnokságot,* és az elmúlt idényben csak a nyolcadik helyen végeztek. Ezzel természetesen sem az egyesület vezetősége, sem a szurkolók nincsenek túlzottan megelégedve.

— A beszélgetés elején említette, hogy szívesen látnának vendégül magyar vasutascsapatokat.

— Igen, amennyiben erre Önöknél igény van, sportolóink mindig szívesen mérik össze tudásukat magyar vendégekkel.

Papp István

A súlyemelő-bajnoknő Manchesterbe készül

A gárdonyi vasutas üdülőben sokan szemügyre vettek egy arányos testalkatú, csinos fiatal lányt. Kevesen gondolták, hogy az a mosolygós, közvetlen kislány — *Kóós Veronika* — a súlyemelés magyar bajnoka. A Szombathelyi Haladás VSE versenyzője a 48 kilogrammos súlycsoportban tavaly országos bajnokságot nyert. A szombathelyi Szavaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola most negyedik osztályos tanulóját arról faggattam, hogyan került kapcsolatba ezzel a „férfias" sportággal.

— *Két évvel ezelőtt ismerkedtem meg a súlyemeléssel — mondja. — Kíváncsiságból bementem az egyesület edzőtermébe. Odajött hozzám Berta János edző, és megkérdezte, hogy lenne-e kedvem a súlyemeléshez. Én azt válaszoltam, hogy megpróbálhatjuk. Szorgalmasan jártam az edzésekre délutánonként. Tavaly októberben rendezték a magyar bajnokságot. A 48 kilogrammos súlycsoportban én lettem a legjobb.*

— Hány nő hódol ennek a sportnak az országban?

— Körülbelül 120 versenyző van, az egyesületünkben nyolcan vagyunk. Összetettben én már 117 kilogrammot emelek. A magyar nők világviszonylatban is elismertek, az 1988-as VB-ről érmekkel tértek haza.

— A súlyemelés nem ártalmas a női szervezetre?

— *Semmivel sem ártalmasabb, mint más sportág.* Az idén nemzetközi konferenciát rendeztek erről a témáról, és egy portugál orvos kifejtette, hogy a súlyemelés egészségesebb mint az úszás, a torna vagy a kézilabda. Jobban növeli a szervezet kondícióját.

— A szülei hogyan fogadták elhatározását?

— Kezdetben nem örültek annak, hogy súlyt emelek, de most már nincs ellene kifogásuk. Korábban tornásztam, atletizáltam. Édesapám is vasutas. A járműjavítóban dolgozik tizenöt éve.

— Mik a tervei?

— Érettségi után szeretnék továbbtanulni a győri közlekedési főiskolán. Természetesen — ha felvesznek — a súlyemeléshez akkor sem leszek hűtlen. Most, a tíznapos üdülés után folytatom a kemény edzéseket, mert novemberben Európa-bajnokság lesz Manchesterben. Arra készülök.

(kaszala)

Nyugdíjasok küldöttértekezlete

Záhonyban, a vasutas nyugdíjasok küldöttértekezletét augusztus 25-én tartották. Az 1446 nyugdíjas szakszervezeti tagot képviselő 56 küldött közel négyórás értekezleten tárgyalta meg a nyugdíjas vasutasok helyzetét, s szabott irányt az elkövetkező választási ciklusra.

Az értekezleten *Sipos István* üzemigazgató bejelentette, hogy a nyugdíjasok ezentúl a MÁV autóbuszokon ingyen utazhatnak.

Továbbá azt is, hogy a vállalat üdülőit a nyugdíjasok előszezonban térítés nélkül használhatják.

Nemzetközi repülőstalálkozó

Veterán famadarak sikere

Hat évvel ezelőtt — a szocialista országokban először — már rendeztek nemzetközi old timer találkozót a farkashegyi sportrepülőtéren, s azon 43 megfiatalított repülőmatuzsálem jelentette a részvételi rekordot. Az akkori házigazdákat, a MÁV-os repülőket dicséri, hogy a magyar vitorlázórepülés kezdetének 60. évfordulóján ismét hazánkban kerülhetett sor erre a látványos eseményre. Igaz, ez a megtiszteltetés — bizonyos anyagi előnyökön túl — nagyon sok társadalmi munkát, ráfordítást igényelt. Annál is inkább, mert az előjelek ismét részvételi csúcsot sejtettek.

Bár a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub ezúttal alvállalkozóként kapcsolódott be az előkészületekbe, a vitorlázórepülők a rendezvény sikere érdekében közel kétezer órát dolgoztak — többnyire a sporttevékenység rovására — *társadalmi munkában a repülőtéren.* Eközben felújították a nyári vasutas gyermektáboroknak is otthont adó faházat, a hozzá tartozó csatornarendszert és az épület körüli „zöld övezetet". Így aztán nem jelentett gondot, hogy a 17. nemzetközi vitorlázórepülő old timer találkozóra érkezett közel 80 veterán famadár és tulajdonosa megfelelő elhelyezést és ellátást kapjon. (Ez utóbbiban nem kis szerepet vállaltak az MN 6145 alakulat katonái.)

A tervszerű felkészülés, a szervezett és feszített ütemű munkavégzés mellett — természetesen — a kedvező időjárásnak is meghatározó szerepe volt a másfél hetes rendezvény sikerében.

A július végi szép nyárnak köszönhetően a résztvevők mintegy kettőezer felszállásból több mint ezer órát repültek — ami valószínűleg szintén rekord e találkozók közel két évtizedes történetében. *S ha már a „leg"-eknél tartunk, érdemes megemlíteni, hogy a legöregebb — 54 éves — repülőgép* (Rhönbussard) *Belgiumból érkezett, a legrégebbi konstrukció pedig az 1932-es tervezésű — 53 éves — Gruna Baby IIB az NSZK-ból.* A legszebben újjáépített gép díját az északír *Alan Sands* vehette át, aki egy „kivénhedt" Grunau Baby III-at fiatalított meg mesteri ügyességgel.

A leghosszabb időt a számos szépségdíjat is elnyert Minimoa típusú gépek egyike töltötte a levegőben a holland *Hans Disma* pilótával. S mivel a veterán repülő szerkezetek pilótáinak többsége nem tartozott az idősebb korosztályhoz, a norvég *Bjarne Reiner* példája azt mutatta, hogy még 71 éves korban is lehet aktívan repülőgépet vezetni.

A program kiemelkedő eseményeként került sor a magyar repülés kezdetének 60. évfordulója alkalmából készült emlékmű felavatására, majd a sok ezer nézőt vonzó farkashegyi repülőshow-ra. *Ugyancsak nagyszerű élményt jelentett a magyar, illetve a nemzetközi est, melyeken az is kiderült, hogy az angol Christopher Wills, a nemzetközi old timer mozgalom létrehozásának kezdeményezője és a szervezet elnöke ismeri a legtöbb dalt — oroszul!*

A tíznapos találkozó sikerét pedig mi sem érzékelteti jobban: a résztvevők közül, aki tehette, még néhány nappal megtoldotta a farkashegyi táborozását. Ez a pozitív vélemény azért is fontos a házigazdák számára, mert a gazdasági feltételek szigorodásával jelentősen előtérbe kerültek a külföldiek repültetéséből, illetve a hazai „pénzes" utas-, illetve kiképzési repülésekből megszerezhető bevételek, mint a repülősport önfenntartóvá válásának fontos feltételei. S ennek kifejlesztéséhez a „nyugati" pilótáktól szintén sok hasznos ötletet, tapasztalatot szerezhettek. Sokak szerint ezen a téren a MÁV Toursnak is vannak kiaknázható lehetőségei.

Annak ellenére, hogy a nemzetközi találkozó lebonyolítása nagyon komoly szellemi és fizikai igénybevételt jelentett a rendezők számára, a MÁV-os repülők egyetlen napot sem pihenhettek. Még július 30-án rendbe kellett tenniük a repülőtéri faházukat és környékét, hogy másnap „steril" körülmények közt fogadhassák az immár hagyományosnak számító gyermektáborba érkező vasutasgyerekeket. Akik az elmúlt egy hónap tapasztalatai alapján — s a rendkívüli kánikula ellenére — ezúttal is remekül érezték magukat a repülőtéren.

Büki Péter

Sportlövők bajnoksága

A Magyar Honvédelmi Szövetség lövészsportosztálya a napokban rendezte meg Kecskeméten az MHSZ XXI. nyári sportlövő országos bajnokságát.

A háromnapos versenyen 36 lövészklub 500 versenyzője küzdött a dobogós helyezésekért. Az MHSZ Kitérőgyári Vasutas Lövészklub versenyzői 14 taggal, *Belkovics Béla* klubtitkár vezetésével vettek részt a versenyen. Az országos bajnokságra a versenyzők heti négy edzéssel készültek, *Tóth János* és *Szőke Csaba* irányításával.

A versenyen szép sikerek születtek. A serdülő korosztályú *Németh Zoltán* az ifjúságiak korcsoportjában új egyéni csúccsal, két körrel lemaradva az országos csúcstól, az Lpu 40 L számban 384 köregységgel III. helyezést ért el.

A légpuskás ifjúsági csapat *(Németh—Molnár—Tóth* összeállításban 1113 körrel) szintén III. helyezést ért el, 16 csapat közül. Jól szerepelt a junior fiúcsapatunk is *(Nagy—Bujáki—Jáger* összeállításban) a köspu 60 L számban III. helyezést értek el 1739 köregységgel, 4 körrel lemaradva a KLK csapatától.

A köspu 3—20 összetettben V. helyezést értek el 1643 körrel, még a légpu 60 L számban VI. helyezést értek el 1627 körrel.

Egyéniben *Jáger Jácint* a köspu 60 f. számban V. helyezést ért el. A junior fiúk így 9 olimpiai pontot szereztek.

Ugyancsak jól szerepeltek az ifi fiúcsapat tagjai az Stpu. 60 f. számban, 1681 körrel V. helyezést értek el, még az Stpu 3 x 20 összetett számban IV. helyezést értek el 1602 köregységgel.

Gál Csaba az Stpu 60 f. számban 573 körrel VI. helyezést ért el. Az ifjúsági leánycsapatunk az Stpu 60 f. számban 1689 körrel VI. helyezést ért el, még az összetett számban V. helyezést ért el a csapat 1565 köregységgel.

A háromnapos viadalon a gyöngyösi sportlövők 26 olimpiai pontot szereztek.

HÍREK

— **McDonald's étterem.** Várhatóan novemberben nyílik meg a második magyarországi McDonald's étterem a Nyugati pályaudvaron. A MÁV és a Bábolnai McDonald's Gyorskiszolgáló Étterem Kft. ez év februárjában írt alá megállapodást arról, hogy a Nyugatiban lévő utasellátó éttermet a gyorsétkező lánc egyik tagjává alakítják át.

— **Munkástagozat.** Mintegy háromszáz MSZMP-tag részvételével augusztus 17-én a debreceni járműjavító színháztermében megalakult az MSZMP munkástagozata, melynek tagsága a Debrecen tucatnyi nagyüzemében és lakóterületen tevékenykedő párttagok közül kerül ki.

— **Almaszüret.** Augusztus közepén megkezdődött a mezőgazdaság egyik legnagyobb mennyiségben külföldre jutó termékének, a téli almának az exportálása. Az ízletes gyümölcsre az idén is a Szovjetunió a legnagyobb vevő, a szerződések szerint december végéig 266 ezer tonnát vesz át.

— **Új üdülő.** Az idén májusban használatba vehették a vendégek a MÁV szentesi építési főnökség „Sárga" üdülőjét Szegeden, a Tisza partján. A főleg hétvégi üdülésre szánt épületet egy régi csónakházból alakították át jól felszerelt, esztétikus pihenőhellyé. A gépállomás dolgozói sok társadalmi munkát végeztek.

— **Tanfolyam.** Frissen érettségizett fiatalok részére szerveztek új rendszerű kiképzési formát a záhonyi üzemigazgatóságon. A fiatalokkal három hónapos tanulási időszakra kötöttek munkaszerződést. A 12 hetes intenzív képzésen a tanulók többféle vasúti munkakör betöltésére alkalmas képesítést szerezhetnek.

— **Fordítókorong.** A Hámán Kató vontatási főnökségen, az üzem számára létfontosságú fordítókorong javítását rekordidő alatt végzik el. A tervek szerint, a miskolci járműjavító szakembereinek segítségével szeptember végén befejeződnek a munkálatok.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Halálozás

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy **Belcsik János** nyugalmazott főtanácsos életének 82. évében rövid szenvedés után elhunyt. Hamvait augusztus 14-én helyeztük örök nyugalomra.

Hálás szívvel mondunk köszönetet mindazoknak a vasutas munkatársaknak, akik a drága édesanya és felejthetetlen feleség, Kővágó Istvánné, született Farkas Jusztina MÁV oktatótiszt temetésén részt vettek, és megjelenésükkel, virágaikkal gyászunkat enyhítették.

Lakáscsere

Elcserélném vasutassal rákospalotán lévő MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres 3 szobás összkomfortos, telefonos, pincével, kertrésszel, garázzsal rendelkező lakásomat, kisebb saját tulajdonú, szabad rendelkezésű tehermentes, vagy kisebb méretű MÁV-bérlakásra, értékkülönbözettel. Érdeklődni lehet: este 18—20 óra között az 184-3216 telefonszámon.

Eladó Újpest városközpontban egy plusz két félszobás, 53 négyzetméteres VIII. emeleti, erkélyes öröklakás reális áron. Esetleg hasonló nívójú nagyobb lakásra való csere is érdekel. Érdeklődni: 18 óra után az 169-9786 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVIII. kerületi KISZ-lakótelepi 1,5 szobás öröklakásomat legalább 3 szobás komfortos MÁV-bérlakásra, vagy családi ház bérleményre. Érdeklődni lehet: Polgár József 31-62 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos (gázfűtéses) MÁV-bérlakásomat egy 2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) és egy 1+1/2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) lakásra. Érdeklődni lehet: Darlaczi János 1155 Bp. Lenin u. 11. II. lépcsőház II. em. 7. ajtó.

Elcserélném Budapest VII. kerületi, Akácfa utcai 70 négyzetméteres 2,5 szobás, tanácsi, telefonos, összkomfortos lakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 122-6166 városi telefonszámon este, vagy a 45-19 üzemi számon.

Elcserélném újpesti 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy+félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: az 189-5102 telefonszámon, hétköznap 16—20 óráig.

Eladó Budapesten a XXII. kerületben másfél szobás, kertes, családi ház. Érdeklődni lehet: az 178-0967 városi telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egyszobás), mindkettő első emeleti, kertes egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 44-09 üzemi, vagy az 112-4625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném balatoni kertes, 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet telefonon: 149-9702-es számon egész nap.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti 2 szobás, komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználattal) budapesti garzon vagy másfél szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben) Érdeklődni lehet: 635-180 városi telefonszámon.

Elcserélném XVII. Borsó u. 38. szám alatti egy plusz két félszobás öröklakásomat, egy plusz félszobás tanácsi lakásra ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Miskolczné, 121-7275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat hasonló, vagy másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emeleti, nem panel) Érdeklődni lehet: mindennap Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D I/E.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: az 120-0079 városi telefonszámon.

Elcserélném Keletinél lévő 50 négyzetméteres, 1 szoba, komfortos, gázfűtéses lakásomat közel hasonló alapterületű másfél, kétszobás komfortos tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: munkaidőben az 166-5011/1438 városi telefonszámon.

Elcserélném óbudai 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett), 1 plusz félszobás, vagy nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: az 122-0660/664 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—1735. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. OKTÓBER 5.

Észak- és Kelet-Magyarországon

Megkezdődött a répakampány

Több termésre számítanak — Kedvező a világpiaci ár

Szeptember első napjaiban az Észak-Magyarország területén lévő cukorgyárak és az érdekelt vasútigazgatóságok vezetői, képviselői előbb Hatvanban, majd Szerencsen tartottak tanácskozást. A répakampányt megelőző, s az évenként szokásos tanácskozáson szinte a részletekbe menően vitatták meg a közös tennivalókat.

A Szerencsi Cukorgyárban *Domonkos Imre* kereskedelmi igazgatóhelyettes tájékoztatta a debreceni és miskolci igazgatóság szakembereit a termés várható mennyiségéről, az üzem fejlesztéséről. *Az előzetes becslések szerint a három megyében lévő termést adó területekről a tavalyinál valamelyest több, mintegy 440 ezer tonna cukorrépára számítanak.* Ennek kisebb része közúton, nagyobb része vaspályán jut be a gyárba.

Nagyarányú cukorrépa-termeléssel a Nyírségben és a Hajdúságban foglalkoznak. A szállítás nagyobb terhe így a debreceni igazgatóságra vár, amelynek 271 ezer tonna, a miskolcinak pedig 16 ezer tonna cukorrépát kell a Hegyalja kapujába szállítani. A répa átvételét szeptember 18-án kezdték. Az első, a Nyírségből vagy a Hajdúságból indított, répával megrakott szerelvény két nap múlva a gyárban volt. *A cukorgyárban a feldolgozást szeptember 22-én kezdték meg.*

A hatvani, s a hozzá 11 kilométerre lévő selypi üzemeket egyesítő Mátravidéki Cukorgyáraknak is a tavalyitól valamelyest több: 560 ezer tonna cukorrépát kell feldolgozniuk. Ennek kis része közúton, nagy része, több mint 440 ezer tonna vasúton kerül a két gyárba. A szegedi igazgatóságnak megközelítően 150 000, a debrecteninek 146 000, a miskolcinak 110 000, s a budapesti igazgatóságnak 38 ezer tonna alapanyagot kell a hatvani és a selypi üzembe fuvaroznia. Az átvételt a Jászságban szeptember 11-én kezdték. Tisztes mennyiség érkezett az üzemekbe, így *a hatvani cukorgyár szeptember 15-én, a selypi három nappal később meg is kezdte a répafeldolgozást.*

A miskolci igazgatóságra — mint azt a megbeszéléseken részt vevő *Ambrus Vince* kereskedelmi osztályvezető elmondta — a répakampány sikeres lebonyolítása érdekében többszörös feladat vár. Említettük, hogy Szerencsre csak 16 ezer, de a Mátravidéki Cukorgyárakba már 110 ezer tonna répát kell befuvarozni. Időben, s folyamatosan gondoskodnak a segédanyagok — mészkő, fűtőanyagok — üzembe juttatásáról is. Közel 80 ezer tonna cukrot kell a vasúton a három üzemből útba indítani a hazai ellátás biztosításához és az exportigények kielégítéséhez. A be- és kiszállítás mennyisége megközelíti a 400 ezer tonnát.

A gyárak folyamatos, gazdaságos üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen a répa, az alapanyaggal teli vagonsorok fogadása, a kocsik gyors ürítése, és a fordaszerelvények visszaindítása. A hatvani és a selypi gyár igényeinek zavartalanabb kielégítését könnyíti a hatvani csomópont tavaly befejezett rekonstrukciója. Korszerűsítették a répavágányt, az állomási és a gyári iparvágány csatlakozását, s ezeket is bekapcsolták az automatikus biztosítóberendezésekbe.

Ettől jóval nehezebb a helyzet a szerencsi csomóponton. Itt a gyár fejlesztése segít valamelyest. A cukorgyáriak szélesebbre cserélték ki a tárolóba vezető szállítószalagot, ez kb. 20 százalékkal növeli annak kapacitását.

Pál György, a szerencsi cukorgyár igazgatója elmondotta, hogy a miskolci és a debreceni igazgatósággal évtizedes jó kapcsolat alakult ki.

— Bízom benne — hangsúlyozta —, hogy a vasutasok segítségével még az idén sikerül befejeznünk a feldolgozást. *Ötvenezer tonna cukorra számítunk. A világpiaci ára kedvező, ezért a tavalyinál 30 százalékkal többet, hatezer tonna cukorrépát értékesítünk külföldön.* A répa most több, mint tavaly volt, de a sok esőzés következtében alacsonyabb a cukortartalma, ez növeli a feldolgozás költségeit. Ennek ellenére gyárunk létének 100. évfordulóján várhatóan 100 millió forintnál több nyereség elérésében reménykedünk.

(Csorba)

A vasutasok többsége elégedetlen

A béremelés az ígéretek ellenére sem tart lépést az inflációval

A július 1-jei bérfejlesztés területi és alapszervezeti vitáin elhangzott hozzászólásokból, az alapszervezeti információs hírekből és a Népszavában a vasutasokkal készített riportsorozatból az derül ki, hogy a dolgozók többsége elégedetlen az idei bértárgyalások eredményével. De nemcsak a vasutasok közérzete rossz. A számadatok alapján megvont mérleg is hiányt mutat. Az emberek pontosan érzékelik, az első félévi adatok pedig jól mutatják, hogy a MÁV-nál végrehajtott béremelés nem tud lépést tartani az inflációval, és — megannyi ígéret ellenére — a népgazdaság ágaiban végbemenő béremelési mértéket sem éri el, de még csak az elmaradás üteme sem mérséklődik.

1989-ben eddig az infláció átlagos nagysága — a KSH adatai szerint — 16—17% volt, a nominálbér-emelkedés a gazdaság egészében 16%, az iparban és építőiparban 19%, a MÁV-nál — a vezérigazgatóság adatközlése szerint — 13—14%. A szakszervezetünk közgazdasági osztályán végzett számítások szerint (bértételenként, a hozzájuk tartozó létszámmal súlyozott átlaggal számoltunk) *a vasutasoknak a gazdaság anyagi ágaihoz viszonyított bérelmaradása ezzel már abszolút értékben is meghaladja a 20%-ot.*

Előre kell bocsátani, hogy alig valamivel félév után még nem lehet az egész évre érvényes, pontos mérleget készíteni, de a tendenciák és az arányok így is jól érzékelhetők. A helyzet javulása az év végéig már csak azért sem remélhető, mert két dolog, sajnos, nagy biztonsággal becsülhető: az egyik az, hogy az infláció nem áll meg az első félévi értéken, és a másik, hogy — hacsak további béremelést nem hajt végre a MÁV — a vasutasok béremelése éves átlagban nem lesz nagyobb 12%-nál.

Ezek után nem lehet megkerülni a kérdést, lehetett volna-e többet elérni, volt-e elszalasztott lehetőség, vagy elmulasztott lépés, jók voltak-e az eredeti célkitűzések? A tárgyilagos válaszadáshoz vissza kell nyúlni a múlt év végén meghatározott országos tervszámokig és szakszervezetünk év eleji tárgyalási célkitűzéséig.

A népgazdasági terv 6% (nem tévedés, hat százalék!) *körüli átlagos nominálbér-növekedést irányzott elő, de még az ez év márciusi OÉT is csak 10%-os mértéket ajánlott a vállalati béremelések felső határaként.* A MÁV pénzügyi szabályozása és március elején jóváhagyott terve pedig mindössze 4%-os bérköltség-növekedéssel számolt, illetve ennél nagyobb bértömeg-növekedést csak terven felüli eredménnyel lehetne elérni.

Ebben a helyzetben tűzte célul szakszervezetünk a 10%-ot megközelítő bérszínvonal-növelést, amelyet áprilisban — érzékelve a gazdaságban végbemenő tendenciát — 10%-ot meghaladó mértékűre módosított. Ezt a tárgyalási pozíciót — amely a maga idején a tisztségviselők és a vasutasság előtt is széles körben ismert volt — lényegében elfogadta a vasutas közvélemény, itt-ott inkább kétkedést lehetett hallani a cél elérhetőségét illetően, mint elégedetlenséget a célkitűzés nagyságával.

Arra a kérdésre, hogy a későbbi tárgyalások folyamán — amikor már lehetett sejteni az ipar „bérelfutását" — elérhető lett volna-e az iparban várhatóan realizálódó béremelés, egyértelmű nemmel kell válaszolni. *Ismeretes, hogy a SZOT—kormány találkozó májusi második fordulójában mindössze 500 millió forintban sikerült a SZOT-nak megállapodni, amiből 400 millió forintot a vasutasok kaptak.* Ha mindehhez még hozzávesszük azt a tényt, hogy a vasutasszakszervezetnek az eddig elért eredményekhez az összes lehetséges sztrájkon kívüli eszközt — többszöri egyeztető tárgyalások, kemény hangú levélváltások, deklarációk, nyilatkozatháború, tömegdemonstráció — igénybe kellett vennie, akkor illúzió azt hinni, hogy pusztán tárgyalásokkal lépést lehetett volna tartani az ipari béremelési mértékkel.

Hogy hiba volt-e nem kezde-

(Folytatás a 3. oldalon.)

Hatmillió forint segély

Napjainkban az aktív dolgozók — a nagycsaládosok, a családalapító fiatalok — megélhetése egyre nehezebb. A Vasutasok Szakszervezete és a hozzá tartozó Önkéntes Támogatási Alap összesen 6 millió 250 ezer forint egyszeri segélyt utalt ki a legjobban rászoruló vasutasok támogatására. A területi és a szakmai középszervek a létszámarányosan kiutalt pénzt az alapszervezetek között osztják ki, s noha ez az összeg teljes körű segélyezést nem tesz lehetővé, arra azonban ügyelnek, hogy a legkisebb összeg se legyen kevesebb ezer forintnál.

Ezt az akciót a szakszervezeti központ és az ÖTA gazdálkodásának eredményessége, valamint az apparátusban végrehajtott létszámcsökkentés tette lehetővé.

A TARTALOMBÓL

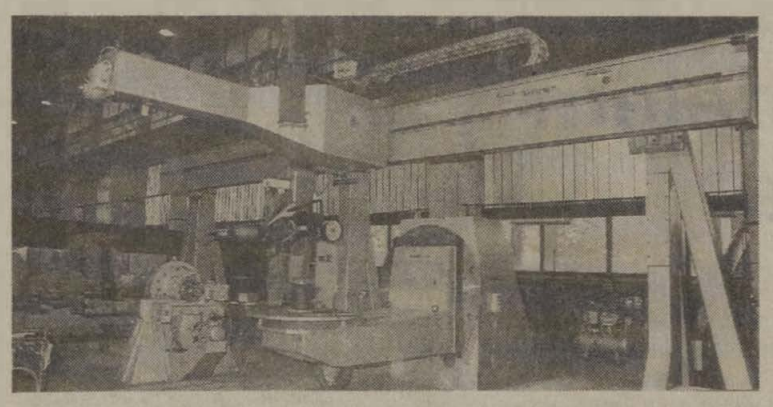
Némi nyomozás után sikerült az új szerveződés nyomára bukkannom; mint kiderült, a Keleti állomásfőnökség néhány dolgozója döntött úgy, hogy „elég volt a főnöki gyóntatószékből", az „érdektelen érdekvédelemből", s ha társakat talál hozzá, saját kezébe veszi sorsa irányítását.

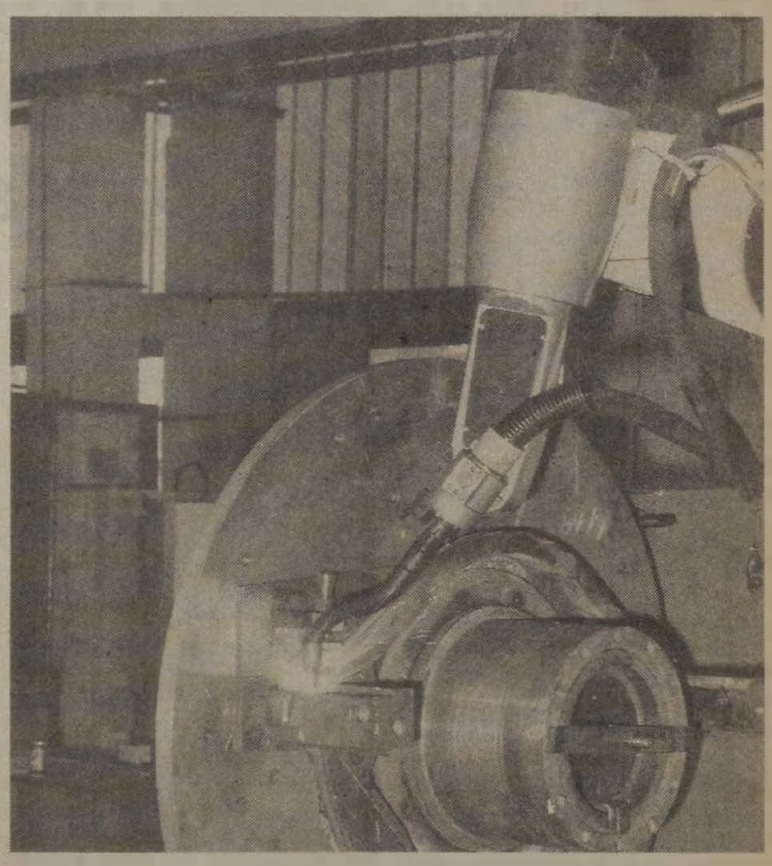
(Riportunk a 3. oldalon.)

*

Nagynevű vezetői külföldre menekültek, vagy börtönben ültek. Mindmegannyi koncepciós per. Az elnémított sokszázezres tagság pedig munkájával politizált. Ideáljukat szívük mélyén rejtegették átmentési szándékkal, noha azokban a csillagtalan, sötét esztendőkben még a remény is reménytelen volt.

(Zászlót bontott a Kisgazdapárt Közlekedési tagozata című riportunk a 7. oldalon található.)





A közelmúltban az Északi Járműjavító Üzem vezetése úgy döntött, hogy egy jó minőséget biztosító, embert és környezetet egyaránt kímélő ívhegesztő robotot alkalmaz.

A másfél éves előkészítő munka folyamán találtak rá a győri REKARD cég által forgalmazott RT 280—6 típusú csuklós ívhegesztő robotra. Az osztrák—magyar kooperációban készült automata a legkorszerűbb elveken alapul, és egész sor szabadalmat tartalmaz. Álló és függesztett helyzetben egyaránt beépíthető; a pisztoly elektromos ütközésvédelme a maximális biztonságot garantálja. A nagy forgástartományú mozgástengelyek mindenkor biztosítják a varrathelyek megközelítését, az optimális pisztolyszög-beállítást. A vezérlőberendezés központi egysége egy 16 bites mikroszámítógép, amely az alaprobot hat tengelyén kívül további öt külső tengely pályavezérlését teszi lehetővé. Memóriájában egyidejűleg hatvanhárom programot tárol. A kész programok mágneslemezen archiválhatók.

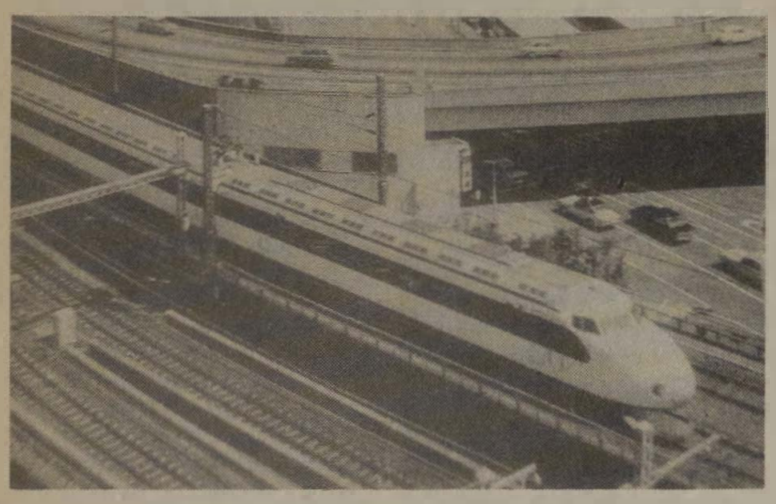
A robotállomást úgy helyezték el, hogy maximálisan megfeleljen a folyamatos üzem kívánalmainak. A fejlesztés ütemére jellemző, hogy a tárgyalásokat 1988 májusában kezdték, és a berendezést már idén augusztusban üzembe helyezték.

(Kép és szöveg: Tüttő Tibor)

JAPÁNBAN

Egy perc késésért büntetik a vezért

Jó tizenöt évvel ezelőtt olvastam egy útleírásban, hogy még a vezető napilapok is megírták a szenzációt Japánban, hogy a Sinkanzen, a világ első nagy sebességű expresszvonata több mint öt percet késett. Ez a történet jutott eszembe, amikor *Kotaki Rikuoval,* a kyotói Ritsumeikan egyetem professzorával beszélgettem, aki, mint a japán vasutas-szakszervezet munkavédelmi intézetének szakértője tanulmányúton járt hazánkban. A professzort fogadta *Koszorus Ferenc* főtitkár is és kicserélték tapasztalataikat a vasutasok, és ezen belül a mozdonyvezetők egészségügyi helyzetéről.



— Hány órát dolgoznak havonta a japán mozdonyvezetők?

— Nálunk a heti átlagos munkaidő 45 óra. Ezt úgy kell érteni, hogy ha a hónap első hetében túlórázik a mozdonyvezető, a második héten annyival kevesebbet dolgozik, s ez így megy a hónap többi hetén oly módon, hogy az egy hónapban ledolgozott időből heti átlagot számolva a heti óraszám nem lehet több 45-nél.

— Hány órát dolgoznak egyfolytában a mozdonyvezetők?

— Bár ez nincs pontosan meghatározva, az a bevett gyakorlat, hogy a 8 óra munkaidő körülbelül 50—55 százaléka az, amit kimondottan vezetéssel töltenek el. *Nálunk azonban akkora, és olyan nagy sebességű a forgalom, hogy már egy perc késésért nagy büntetést kell fizetni, s 10 perces késés már felborítaná az egész vasúti közlekedést.* Ezen kívül az állomásokon úgy kell megállni, hogy az ajtók pontosan a peronra festett jelnél nyíljanak, hogy megkönnyítsék az utasok ki- és beszállását. Nos, mindez igen nagy figyelmet kíván, s a büntetés réme is nyomasztja a dolgozókat.

— Milyen betegségek sújtják leggyakrabban a mozdonyvezetőket?

— Derék-, gerincbántalmak; a rossz időbeosztás miatt az álmatlanság; és a szellemi fáradtságból, idegkimerültségből fakadó betegségek a leggyakoribbak, köztük a gyomorfekély és a szívritmuszavar. *Sajnos egyre emelkedik az idegkimerültség miatti öngyilkosságok száma.*

— A szellemi, idegi fáradtság balesetet idézhet elő. Növekszik-e azok száma, akiket emiatt, vagy esetleg más betegség miatt el kell tiltani a mozdonyvezetéstől?

— A felvételkor az általános orvosi vizsgálaton elsősorban a látást és a hallást vizsgálják, s évente van kontroll. Természetesen, ha valaki nem felel meg a normának, ezt jelzi a munkáltatónak, ám hiába, hogy vannak nagyon jó eszközeink arra, hogy megállapítsuk a problémákat, ha a véleményünket nem veszik figyelembe.

— Bocsásson meg, lehet, hogy nem értettem jól. Az orvos nem tilthat le valakit a mozdonyról, ha úgy úgy látja, hogy a betegség veszélyezteti a közlekedés biztonságát?

— Nem hallottam olyan esetről, hogy az orvos ezt megtehette volna. Hazámban az orvosok véleményét a vezetők még nem veszik figyelembe. Műszaki és gazdasági téren Japán csodálatos eredményeket ért el, s ennek előnyeit a világ élvezi, azt azonban nem tudják, hogy milyen körülmények közt, milyen emberi áldozatok árán születtek ezek az eredmények. *1984-ig például 45—50 éves koruk után könnyebb beosztást kaptak a mozdonyvezetők, ma pedig az egészségügyi állapottól függetlenül dolgoztatják őket a nyugdíjig.* Egyébként érdekes tendencia, hogy a törvényes munkaidő Japánban is csökken, de amíg Európában a tényleges munkaidő csökkent, Japánban növekedés tapasztalható. Igaz, a teljesítmény meg ugrásszerűen nő.

— Önöknél jár nyugdíj-korkedvezmény a mozdonyvezetőknek?

— Nem, sőt két évvel ezelőtt a nyugdíjkorhatárt felemelték az addigi 60 évről 65-re. Ez a nőkre és a férfiakra egyaránt vonatkozik, bár a nők általában hamarabb hagyják abba a munkát. *Nálunk ugyanis az a helyzet, hogy hamarabb is abbahagyhatják a munkát, de nyugdíjat csak a hatvanötödik születésnapjuk után kapnak az emberek.* Igaz viszont, hogy ismert a végkielégítés intézménye. Ezt úgy számítják ki, hogy — mondjuk húszéves munkaviszony esetén — az egyhavi átlagfizetés hússzorosát még beszorozzák egy alfa szorzóval, ami a munkaviszony hossza, és a beosztás szerint 1,5-től 5-ig változhat.

(Demeter)

Kalandos történet

Hogyan építsünk versenyautót?

Határozat kísérleti üzem létrehozására

1987-ben, az „Ezer tó rali" idején Finnországban bemutatták a Lada Samarából kifejlesztett új szovjet versenyautót. A 2108-asból nem sok maradt meg — csak a szélvédő, az ajtók, a tető és a fenéklemez egy része eredeti. Lényegét tekintve az autó teljesen egyedi tervezésű (a szakértők különösen figyelemre méltónak találták a szélterelők kiképzését), a motor turbófeltöltős és 350 lóerő leadására képes.

Az autót a vilniusi autójavító üzem munkatársai tervezték és építették meg a tízszeres szovjet bajnok autóversenyző, *Statis Brundza* irányítása mellett. Ő egyébként az üzem főmérnökének a helyettese.

Finnországban a tervezők lehetőséget kaptak arra, hogy az „Ezer tó rali" néhány gyorsasági szakaszán kipróbálhassák az új autót. *Brundza* ült a kormány mellett és *Arvydas Virdauskas* — szintén híres versenyző — volt a mitfahrer.

Annyira gyorsan mentünk — vallotta be utána *Arvydas* —, *hogy időnként elfelejtettem beolvasni az itinert és csak arra gondoltam, hogy mikor kezd el végre fékezni a kanyar előtt.*

— A tesztelések után rengeteg fiatal finn vett minket körül, és mind azt kérdezték, hogy mennyibe kerül ez az új autó, és hogy hol lehetne megvásárolni — emlékszik vissza *Statis Brundza.*

Akkor Statis még nem tudott válaszolni a kérdésekre, mivel az autó még csak egy példányban létezett, és elkészítésének háromévi kálváriája óvatosságra intett a jövővel kapcsolatban.

Tehát hogyan jött léte az az autó?

Néhány évvel ezelőtt a volgai autógyárban (VAZ) elkészítettek néhány öntvényt egy majdani kísérleti motor számára. Azonban a kísérletről lassan megfeledkeztek és az öntvények majdhogynem a szemétbe kerültek. *A vilniusiak, akik gyakran megfordulnak a VAZ-ban, felfedezték és elkérték ezeket. Senki se tudja, hány napot és éjszakát töltött el az öntvényt javítgatva Zbignev Kivert, a csodaszerelő.* Végül is rengeteg különféle alkatrészből összeállított egy korszerű turbófeltöltős motort. És ez, a szakemberek nagy meglepetésére, minden utánállítás nélkül elsőre működni kezdett.

És ezzel még nem volt vége a kalandos történetnek.

A tervezők közül valaki „titkos ügynökei" révén megtudta, hogy a vilniusi repülőtéren ott áll egy leírt, félig szétszedett repülőgép. Minden hivatalos és nemhivatalos utat kihasználva sikerült beszerezniük néhány dúralumínium csövet, amiket felhasználtak az autó alkatrészeihez.

Nemrég határozatot hoztak a Szovjetunió első, versenyautókat előállító, kísérleti üzemének létrehozásáról. Ez Vilniusban lenne, így a mostani műhely önálló vállalattá alakulna, saját tervezőirodával, termelőegységgel stb. Ez az üzem szorosan együttműködne a SZU többi autógyárával, ami elősegíti a kölcsönös tapasztalatcserét. És ebből nemcsak a Lada-, hanem a Moszkvics- és a Zaporozsec-tulajdonosok is profitálhatnak majd.

Ezenkívül a vilniusiak szeretnék bővíteni kapcsolataikat más országokkal is. (Jelenleg is számos alkatrészt szállít nekik Csehszlovákia.) Például tárgyalásokat folytatnak angol partnerekkel vegyes vállalat létrehozásának a lehetőségéről.

A VAZ kísérleti műhelye 1976-ban jött létre Brundza kezdeményezésére. Rövid időn belül nagy tekintélyt szerzett magának, mint az ország egyetlen — versenyképes sportautókat előállító — üzeme.

Szovjet versenyzők a műhelyek által felkészített Lada 2105 típusú autóval versenyezve két ízben (1981 és 1982) nyerték meg saját kategóriájukban a világ egyik legnevesebb versenyét, Anglián, Skócián és Walesen áthaladó RAC ralit. 1980 és 1985 között többször értek el érmes helyezést olyan neves versenyeken mint az Akropolisz (Görögország), Hessen (NSZK), 1000 tó rali (Finnország) stb. Persze az 1600 ccm-es géposztályban.

Ugyanakkor mindezen győzelmek ellenére a szovjet versenyzők legtöbbször nem kerültek be az abszolút kategóriába, ahová — géposztálytól függetlenül — az első tíz helyezett kerül. Egyébként az évenkénti világbajnokságon is csak azok kapnak pontokat, akik bekerülnek az első tíz közé. A szovjet versenyzőknek, akik 1958 óta szerepelnek a világbajnokság egyes versenyein, ez mindössze négyszer sikerült. (Megjegyzem, hogy ebből kétszer *Statis Brundza* került a legjobb tíz közé.)

Az elmúlt néhány évben a külföldi autók jelentősen gyorsabbak lettek. A nagy ászok 400-500 lóerős gépcsodák felett uralkodnak. Nyilvánvaló, hogy a 2105-ös, ami még tuningolva is csak 160 lóerő (az alapváltozat 69 LE), nem képes felvenni velük a versenyt. Ezért érthető, milyen reményeket táplálnak a 2108-as versenyváltozata iránt. E nélkül az autó nélkül a szovjet versenyzők nem számíthatnak sikerre.

Andrej Batasev

A környezetvédelem stratégiája

Az Egyesült Nemzetek Szervezete megbízta az általa létrehozott Nemzetközi Környezetvédelmi és Fejlesztési Bizottságot (NKFB), hogy dolgozza ki a környezetvédelem és a „tartós fejlődés" hosszú távú stratégiáját 2000-ig és azon túl, továbbá: készítsen ajánlást a fejlődő és a fejlett országok közötti együttműködés módozataira.

A bizottságot — amely hat nyugati, három szocialista és tizenkét fejlődő országbeli képviselőből állt — *Gro Harlem Bruntland* norvég miniszterelnök fogta ösze. A bizottságban gyakorlatilag valamennyi földrész képviselve volt.

Az NKFB nagyon részletes mérleget készített Földünk állapotáról, ökológiai rendszereiről, népességéről, élelmiszer-, nyersanyag- és energiaforrásairól, urbanizációs és ipari problémáiról, a környezetet fenyegető súlyos szennyeződésekről, amelyek miatt már megkezdődött a vizek és a levegő minőségének a romlása.

A Bruntland nevével fémjelzett bizottsági jelentés megállapításai és következtetései nagy jelentőségűek a szakszervezeti mozgalom számára is, amely egyik fő feladatának tartja a környezetvédelmet.

A bizottság jelentése helyesen tárja fel a környezeti kérdések és más. ún. globális problémák közötti kapcsolatokat, mint pl. a szegénység és a fejlődés szükségessége; a társadalmi és gazdasági egyenlőtlenségek, valamint a demokrácia és a leszerelés problémái. A jelentés bemutatja, hogy a külföldi adósságkötelezettségek arra kényszerítik a fejlődő országokat, hogy mind több nyersanyagot adjanak el olyan áron, amely nem segíti elő az érintett országokra nehezedő pénzügyi nyomás csökkenését és a természeti erőforrások — köztük a természet egyensúlya szempontjából létfontosságú szerepet játszó tropikus erdők — végletekig történő kifosztásához vezethet.

A Nemzetközi Környezetvédelmi és Fejlesztési Bizottság előterjesztése olyan szempontból is jelentős, hogy a környezeti válság alapvető okainak világos elemzése mellett *rámutatott olyan tényezőkre, melyek reményt ébresztenek arra, hogy „eljön a gazdasági növekedésnek az az új korszaka, amely a Föld erőforrásainak kellő megbecsülésére és megőrzésére képes politikán fog alapulni, és a fejlődés, amelyből egyesek évszázadokon át csak profitáltak, mindenki számára hasznot hajt az elkövetkező években".* Melyek az említett tényezők?

Mindenekelőtt az emberi gondolkodás, az ész kimeríthetetlen forrásai és *„az ember együttműködési képessége"*; a tudomány és a technika fejlődése, amely lehetővé teszi a veszélyes jelenségek feletti uralmat, bármilyen kis mértékben állnak is rendelkezésre a szükséges eszközök.

A bizottság kétségbe vonja a szegénység, az igazságtalanság és az ökológiai egyenlőtlenség végzetszerű elkerülhetetlenségét. Annak érdekében, hogy megindulhasson egy *„elviselhető mértékű fejlesztés"*, amely megfelelne a jelenlegi igényeknek anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő generációinak érdekeit, a bizottság meghatározta a legszükségesebb feltételeket, nevezetesen: a döntések meghozatalában az állampolgárok tényleges részvételét biztosító politikai rendszert; társadalmi igazságosságot; a kiegyensúlyozatlan fejlődés szülte feszültségek megoldását elősegítő szociális rendszer kialakítását; a technológiai fejlesztést; a fejlesztést elősegítő beruházásokra irányuló gazdaságot; a természeti erőforrásokat és a környezetet kímélő termelést; a népek kölcsönös érdekeit tiszteletben tartó együttműködést.

Ezeknek a céloknak az elérésére a Bruntland-jelentés különböző, többek között pénzügyi eszközöket javasol nagyon konkrétan, számszerűleg is bemutatva a fejlődés és a leszerelés közötti kapcsolatrendszert. *Össszességében, az évi katonai kiadások 10 százalékos csökkentésével az évszázad végére lehetővé válna Földünk legjelentősebb ökológiai problémáinak felszámolása.*

Baranyai Zoltán

445 kilométer!

Vasúti világrekord

Titokban állított fel új sebességi rekordot a francia államvasutak híres TGV — nagy sebességű — vonatának egyik szerelvénye. A Le Parisien Liberé című lap jelentése szerint, a Párizs és az atlanti partvidék közötti, átadás előtt álló új vonalon a *próbajáratok egyike 445 kilométeres óránkénti sebességet ért el.* Az eddigi világcsúcs egy NSZK-szerelvényé volt, amely különleges pályán 407 kilométeres sebességre tudott felgyorsulni.

Az atlanti partvidékre vezető különleges vasúti pályát szeptember 20-án avatták fel, s a nagy sebességű szerelvények négy nappal később kezdik majd meg a menetrendszerű forgalmat.

Bár az államvasutak igazgatósága hivatalosan nem erősítette meg a sebességi csúcs felállítását, a lap úgy értesült, hogy a szerelvény egy Chartes közelében lévő pályaszakaszon érte el a rekordsebességet, amelyet öt kilométeren át tudott tartani. Az NSZK-vasutak szerelvénye csak néhány száz méteres szakaszon haladt a jelenlegi hivatalos vasúti csúcssebességgel.

Baleset

Negyvenöten megsérültek — tízen közülük súlyosan — Finnországban, amikor egy személyvonat és egy folyékony gázt szállító tehervonat összeütközött a közelmúltban a Helsinkitől 70 kilométerre északra fekvő Riihimaki közelében. A tehervonatban levő folyékony gáz szerencsére nem robbant fel, így nem történt nagyobb katasztrófa. A balesetet az okozta, hogy a Joenssu—Helsinki vonalon közlekedő személyvonat vezetője nem vette figyelembe a vörös jelzést.

Hátrányban a jövedelemelosztásban

(Folytatás az 1. oldalról.)

ményezni a vasutassztrájkot, ezt a kérdést csak azok válaszolhatják meg, akik a sztrájk egzisztenciális kockázatát viselték volna, vagyis a vasutasok tízezrei. Mindenesetre az ország közhangulata (és közállapota) abban az időben nem volt alkalmas arra, hogy elfogadjon egy komoly zavart okozó általános vasutas bérsztrájkot. A szakszervezeti alapszervezeteink és az intézőbizottságok túlnyomó többsége maga is elvetette a sztrájk gondolatát — ezt többször, több formában ki is nyilvánították —, de nyilvánvaló, hogy anyagilag is nehezen lett volna vállalható egy ilyen lépés.

Ha mindez így igaz, akkor óhatatlanul adódik a kérdés, mit lehet tenni? *Megváltoztathatatlannak kell tekinteni a helyzetet? Tudomásul kell venni, hogy a vasutasság tartós hátrányba kerül az inflációs jövedelemelosztásban?* Előre el kell könyvelni a bérharc kudarcait, el kell fogadni sikernek a részeredményeket? Ez a perspektíva nyilván nem fogadható el. A megoldást sokunknak és sokféleképpen kell keresni, de véleményem szerint két dolog mindenképpen elkerülhetetlennek látszik.

Az első és talán legfontosabb az, hogy a vasutas-szakszervezetnek rövid időn belül politikailag, szervezetileg és anyagilag — akár a központ működési költségeinek radikális csökkentése árán is — alkalmassá kell válnia egy sztrájkhelyzet kezelésére és szükség esetén a sztrájk végigvitelére.

A sztrájkhelyzet kezelésére való politikai alkalmasság alatt azt értem, hogy *a szakszervezet kritikus helyzetekben is képes legyen a tagság* (sőt, a szervezeten kívüli dolgozók) *cselekvését befolyásolni.* Egy sztrájkfelhívást, vagy éppen a sztrájk beszüntetésére vonatkozó felszólítást el tudjon fogadtatni, vagy a követelések elérése érdekében végsőkig kiélezett, feszült helyzetben is képes legyen például a sztrájk ellen dönteni.

Tömörebben fogalmazva, a szakszervezeti vezetők tudjanak hatni a tagságukra, ugyanakkor a tagság bizalmának biztos tudatában önálló cselekvésre is képesek legyenek. Ehhez persze hiteles vezetők kellenek . . . A sztrájkra való anyagi és szervezeti alkalmasság nem szorul különösebb magyarázatra. *Mindez nem biztatás a sztrájkra! Annál is inkább nem, mert véleményem szerint nem szabad sztrájkot felülről kezdeményezni. Ellenkezőleg! A tisztségviselőknek és az apparátusnak minden lehetséges eszközzel azért kell dolgozniuk, hogy a konfliktusok békés eszközökkel rendezhetők legyenek,* és tárgyalások útján el lehessen érni a kitűzött célokat.

Sztrájkhangulat és sztrájkhelyzet azonban minden ellenkező szándék és törekvés dacára is kialakulhat. Hiszen a tárgyalások eredményeinek elégtelensége miatt a dolgzók még a szakszervezet ellenében is dönthetnek a sztrák mellett, ugyanis a sztrájk munkavállalói, nem pedig szakszervezeti jog. Erre az eshetőségre előre fel kell készülni, ez viszont már a szakszervezet felelőssége és kötelessége.

A második, nem kevésbé fontos feladat olyan vállalaton kívüli és belső tárgyalási mechanizmus kialakítása, amely a mostaninál alkalmasabb a vállalt célok elérésére, a konfliktusok kezelésére, a feszültségek legalacsonyabb szintjén megvalósuló egyensúly létrehozására.

Az érdekegyeztetési mechanizmus működőképessége szorosan összefügg a sztrájk kérdésével is. A szrájkok ugyanis ott kezdődnek, ahol a tárgyalások kudarcba fulladnak. Az egyeztetésnek és tárgyalásnak, mint a konfliktusokat kezelő eszköznek a működőképessége azonban nemcsak a felek megegyezési készségétől és mozgásterétől függ, hanem az egyeztetési mechanizmus milyenségétől is, azaz döcögő, akadozó, zsákutcába vezető, megfelelő felhatalmazás, jogkör, vagy tömegbázis nélküli egyezkedési kísérletek is könnyen vezethetnek sztrájkokhoz. Mégpedig felesleges, értelmetlen, erőpocsékoló, bomlasztó sztrájkokhoz.

Ez lehetne talán az a fő érv, amivel tárgyalópartnereinket is meggyőzhetjük arról, hogy a tárgyalási mechanizmus átalakítása közös érdek. Külső tárgyalási viszonylatban ez az átalakítás azt jelentené, hogy a kormánytól ki kell kényszeríteni a szakszervezetünkkel folytatandó közvetlen kétoldalú tárgyalásokat. *Itt az évi béremelés általános mértékéről, a megegyezéstől eltérő folyamatok esetére vonatkozó garanciákról és kiegészítő intézkedésekről, a vasutasokat érintő foglalkoztatási törekvésekről és a béren kívüli juttatások globális mértékéről kellene tárgyalni és dönteni.* Ez egyértelműen azt jelentené, hogy a kormány ezeken a tágyalásokon a munkáltatót terhelő felelősséggel, kötelezettséggel és jogokkal venne részt.

Éppen az idei bértárgyalások tapasztalatai mutatnak rá a legvilágosabban, hogy a vasutasok gondjai eredményesen csak ilyen tárgyalásokkal oldhatók meg. Mi történt ugyanis az idén valójában? A VSZ elnöksége — látva, hogy a vállalat vezetőivel folytatott tárgyalásokon nem lehet a kívánt eredményt elérni — egyre kevésbé udvarias formában többször is a kormányhoz fordult a kezdeményezéseivel, amit a kormány rendre elutasított. *Csodák csodája, a májusi SZOT—kormány megállapodás részeként mégis megjelent a vasutasok számára elkülönített 400 millió forint.*

Vagyis a kormány a közvetlen tárgyalás gondolatát elutasította ugyan, de tartalmában a vasutasok követeléseinek részben eleget tevő megállapodást kötött — csak másokkal, így a SZOT-tal és az OÉT többi tagjával. Csakhogy az ilyen áttételek semmi másra nem jók, mint időhúzásra, a felelősség elkenésére, az egyeztetés hatásfokának rontására.

Könnyen belátható ugyanis, hogy a SZOT nem képes egyetlen szakma érdekvédelmét megkülönböztetett figyelemmel tartósan ellátni — ez ellenkezik a vállalt szerepével —, és előbb-utóbb az OÉT sem lesz hajlandó kompetenciáján kívül eső ügyben dönteni, vagy ha ezt megteszi, akkor súlyos konfliktushelyzetet idéz elő.

Tételezzük fel pl., hogy az OÉT-ben a kamara májusban vétót emelt volna a 400 millió forintos javaslattal szemben. (Ehhez joga lett volna, sőt fennállt ennek a reális veszélye!) Máris kialakulhatott volna a fentebb leírt — az egyeztetési mechanizmus hibás működéséből adódó — sztrájkhelyzet. *A vasúton belüli tárgyalási mechanizmus átalakítása, működőképességének megteremtése nem kevésbé fontos és nem is kevésbé sürgető, mint a külsőé.* Erre utaló tapasztalattal is szolgáltak bőven az idei bértárgyalások.

Egyes szakmai és területi rétegek között megmutatkozó éles ellentétek, helyenként ellenségeskedések, a korábban közösen elfogadott bérezési alapelveket felrúgó marakodás jellemezte a július 1-jei bérfejlesztés bérfelosztási vitáit. Mindez — véleményem szerint — mégsem a vitázókat minősíti, hanem magát a mechanizmust. Ha azt lehetett mondani a külső egyeztetési gyakorlatra, hogy hibás működése egy általános vasutassztrájk veszélyét hordja magában, akkor a jelenlegi belső mechanizmusra nyugodtan elmondható: *helyi tűzfészkek, sztrájkgócok kialakulásának, a szakmai ellentétek szakadásig fokozódásának, végső soron a vasutas-szakszervezet darabokra hullásának veszélyeit hordja magában.*

De hát miről is van szó valójában? Az első és legsúlyosabb feszültségpont az, hogy a MÁV-val folytatott bértárgyalások eddig adott bérösszegeknek a területek, szervezetek, szakmák közti felosztására irányultak. Ennek a gyakorlatnak egyenes következménye lett az egyes rétegek egymással szembekerülése, hiszen érdekeiket csakis mások rovására tudták érvényesíteni.

Másik következménye az lett, hogy a MÁV-nál mára olyan alapbérarányok alakultak ki, vagy ugyanazon szakmán, bértételen belül olyan alapbérkülönbségek jöttek létre, amelyek semmiféle munkaerőpiaci, munkaerő-gazdálkodási, vagy bérezési alapelvvel nem indokolhatók.

Amikorra ugyanis a jelenlegi bérezési gyakorlatban az egyes szervezetek béremelési keretéből egyéni alapbér lesz, akkorra annyi transzformáción megy keresztül, annyi befolyásoló tényezőről válik függővé (létszámgazdálkodás, túlóra, készenlét, műszakpótlék stb.), hogy nyugodtan állítható; *az egyeni alapbér-megállapítás teljesen esetleges és szubjektív.* Előállt az a képtelen helyzet, hogy ma nem az alapbértől függ a kereset (merthogy nem is az alapbéremelésről folynak a tárgyalások), hanem fordítva: *a kialkudott keresetnövekedéstől, valamint a túlórától és műszakpótléktól függ az alapbéremelés.*

Az elmondottakból elég nyilvánvalóan következik, hogy ha rendet akarunk teremteni az alapbérekben, az egyes szakmák egymás közti bérarányaiban és el akarjuk kerülni a különböző vasutas rétegek éles szembenállását, akkor a későbbiekben nem szabad tárgyalni adott bérösszegek felosztásáról. A tárgyalások és megállapodások témája véleményem szerint

— az egyes munkakörök bértételbe sorolása és a bértételbe sorolás feltételeinek megállapítása,

— az évi *alapbéremelés* nagysága,

— a kötelező minimális alapbéremelés nagysága és ezzel összefüggésben a szakmai, vagy bértarifa-minimumok megállapítása,

— a különböző kiegészítő munkadíjazási szabályok (túlóra, műszak, ügyelet, készenlét, stb. díjazása) meghatározása lehetne.

A vállalaton belüli béregyeztető mechanizmus további ellentmondása az érdekvédelmi munka területi szerveződése és az érdekek szakszolgálati-szakmai elkülönülése között feszül. Normális viszonyok között a munkavállalói érdekvédelem szakmai-foglalkozási alapon szerveződik. Olyannyira, hogy azokban az országokban, ahol a szakszervezetek külső kényszer nélkül szerveződnek, sok esetben egyugyanazon munkahelyen több szakmai szakszervezet is dolgozik.

Ebből természetesen nem az következik, hogy darabjaira kell szedni a vasutas-szakszervezetet. De az igen, hogy a keretein belül szabad teret kell adni a tényleges érdekek szerinti szervezeti átrendeződésnek. Olyannyira, hogy erről az érintetteknek közvetlenül maguknak kell dönteni, tehát nincs helye semmiféle „felsőbb" testületi jóváhagyásnak. Sem elnökségi döntésnek, sem másnak.

Ennek a folyamatnak bármiféle akadályozása, vagy hátráltatása könnyen oda vezethet, hogy a vasutasok egyes csoportjai a saját szakszervezetük testületeinek egyetértésével hozott döntések ellen lesznek kénytelenek demonstrálni, rosszabb esetben sztrájkolni. Ez pedig egyértelműen a tárgyalópartneri képesség elvesztését jelentené.

A tárgyalóképesség és a megegyezések hitelességének kérdése — bár más okból — szakszervezetünk központi testületeinél is felvetődik. *Elsősorban azért, mert nem tisztázott a ki kit képvisel kérdése.* Bár a választások során fontos szempont volt, hogy lehetőség szerint valamennyi réteg és terület képviseltetve legyen, azt mégsem lehet tudni, hogy kinek ki a választója, melyik testületi tag kinek tartozik felelősséggel, ki hívhatja vissza, kinek köteles beszámolni, vagy kitől kaphat megbízást egy adott álláspont képviseletére. *Így aztán ki-ki meggyőződése, szűk környezete érdeke, rosszabb esetben egyéni érdeke szerint vesz részt a vitában és a döntésekben.*

Ha ez aztán párosul egy egyszerű szótöbbséggel hozott döntési gyakorlattal (a döntések többsége ugyanis így születik), akkor könnyen előfordulhat, hogy a többség kisebbségben marad, már ami a tényleges tagsági érdekeket illeti.

Az itt leírtakkal nem az a szándékom, hogy kétségbe vonjam a jelenlegi működésben részes személyek és testületek jó szándékát és igyekezetét, és általában az sem vitatható, hogy a mai tisztségviselők a tagság bizalma révén kerültek a posztjukra.

Ami alapvetően változott a választások óta eltelt 3-4 évben, az a szakszervezeti munkával szembeni tagsági elvárás, ezért kétséges, hogy a korábbi bizalom érvényes-e, és a korábbi szervezet működőképes-e a mai helyzetben. Mindenesetre a kérdést a tagságnak, nem pedig a tisztségviselőknek vagy az apparátusnak kell megválaszolni. Mégpedig mielőbbi teljes körű választásokon.

Németh László

Hasznos szakdolgozatok

Diplomázás munka mellett

Bár a záhonyi üzemigazgatóság a térség egyik legjobban fizető és perspektívikus munkahelye, ám Szabolcs-Szatmár közismerten hátrányos helyzete, s egyáltalán az üzem mégiscsak periférikus földrajzi elhelyezkedése következtében nemigen vonzó a diplomás szakemberek számára.

Éppen ezért itt különleges jelentősége van a MÁV ösztöndíjakkal járó kedvezményekkel a munka melletti továbbtanulás támogatásának. Így azután különösen örvendetes, hogy a legutóbbi tanév után tovább gyarapodott az üzemben foglalkoztatott diplomás fiatal szakemberek száma. Legutóbb ugyanis felsőoktatási intézmények nappali tagozatán nyolcan, levelező tagozatán pedig öten fejezték be sikeresen tanulmányaikat. Előbbiek a vállalat ösztöndíjasai voltak, s most Záhonyban kapcsolódtak be a termelőmunkába.

A diplomázók szakdolgozatukban általában a közvetlen munkahelyükhöz szorosan kötődő témakörökkel foglalkoztak. *Így például szerepelt a témák között az őszi almaszállítási igény kielégítése számítógépes rendszeren, az üzemigazgatóság területén végzett szolgáltatások elemzése, a tengelyátszerelés hatása az áruforgalomra és a kocsigazdálkodásra.* Valamennyien közepes, vagy annál jobb eredménnyel diplomáztak. Nemkevésbé örvendetes, hogy a későbbiek folyamán szinte kivétel nélkül szeretnének újabb magas szintű szervezett (főiskolai, egyetemi postgraduális vagy kiegészítő) képzésben részt venni. Sokéves hagyomány különben, hogy a munka mellett diplomát szerzett fiatalokat az üzem vezetői jutalomban részesítik és baráti beszélgetésen látják vendégül.

Az említetteken kívül öt fiatal fejezte be tisztképzős tanulmányait, míg egy dolgozó az első ízben rendezett vállalati menedzserképző kurzust.

„Szimpla hőbörgés az egész"

Szeptember első felében két felhívás is megjelent két napilapban, a Magyar Nemzetben és a Magyar Hírlapban. Az Országos Sajtószolgálathoz eljuttatott dokumentumok arról adtak hírt, hogy megalakult a *Magyar Vasutasok Független Érdekvédelmi és Önsegélyező Csoportja.* A csatlakozásra felhívó programnyilatkozatból „csupán" az hiányzott, hogy hol, mikor és kinél jelentkezzen az a hagyományos szakszervezetben csalódott dolgozó, aki *„rendbe kívánja tenni közös dolgait"*. Némi nyomozás után sikerült az új szerveződés nyomára bukkannom; mint kiderült a Keleti állomásfőnökség néhány dolgozója határozott úgy, hogy *„elég volt a főnöki gyóntatószékből"*, az *„érdektelen érdekvédelemből"*, s ha társakat talál hozzá, saját kezébe veszi sorsa irányítását.

Muszáj ennek reklámot csinálni?

Lázár István, a Keleti állomásfőnökség szb-titkára készségesen áll rendelkezésemre, ám kissé elkomorul, amikor megtudja milyen ügyben is kérem a véleményét. Az állomásfőnök-helyettesi irodában szakmai vezetők körében várja a „vallatást", de még mielőtt bármit is kérdezhetnék, ő megelőz:

— Mondja, muszaj ennek reklámot csinálni?!

— *Szerintem alapvető szakmai és politikai botorság lenne* — válaszolom meglepve —, *ha országos sajtó- és rádiónyilvánosságot kapott ügyről éppen a vasutas-szakszervezet lapja hallgatna.*

— Nézze — mondja az szbtitkár —, való igaz, hogy szakszervezetünk nem minden esetben érte el azt amit akart. Mi, itt középszinten, az utóbbi négy évben, mást sem csinálunk, mint magyarázzuk a rosszul működő mechanizmust. Tesszük ezt a felső vezetők helyett. *Szó sincs róla, hogy én kétségbe kívánom vonni a független érdekvédelmi szerveződések jogszerűségét. Másfelől viszont ennek a csoportnak megkérdőjelezem a törvényességét.* Úgy lépnek föl, akár egy hivatalos szervezet, holott nincsenek tudomásom szerint bejegyezve. Azt is furcsának találom, hogy az általuk kritizált, becsmérelt hagyományos szakszervezetnek ma is valamennyien tagjai.

— Ennek a „csoportnak" a tagjai valamennyien forgalmi utazók — kapcsolódik az eszmecserébe, *Baranyi Imre* állomásfőnök-helyettes. — Nem tudom, honnan veszik a bátorságot, hogy kellő szakmai felkészültség nélkül felvállalják a magyar vasutasság érdekvédelmét. *Zentai* kolléga, aki a szervezkedés vezetője, aligha van tisztában a vasút felépítésével. *Egy szimpla hőbörgésbe fognak belemenni, amire akár azt is ráfoghatom, hogy forgalmat akadályozó tényező.* Előbbiekkel együtt, amennyiben ez egy korrekt „ellenszakszervezetté" alakulna, én örülnék neki a legjobban, hiszen, véleményem szerint, a vezetőnek minél több kontrollra van szüksége. De akkor ez a szakszervezet felkészült szóvivőkből álljon, és ne szakadjon el a realitásoktól.

Hülye gyerekeknek néznek bennünket

— A programjukat olvasva, voltaképpen mindenben egyetértünk — folytatja *Lázár István* —, de a szélsőséges fogalmazás bennünket taszít. Kíváncsi vagyok egyébként. hogy mi történik akkor, ha a hordószónokok valóságtól elrugaszkodott ígéreteit pár hónap, év múlva majd számonkérik az emberek. Azok, akik már amúgy is torkig vannak az ígéretekkel.

Bár nem lett volna ellenemre, sajnos a „szakszervezeti kerekasztal" nem jött létre, mert mire a „függetlenek" megérkeztek a „hagyományosak" elmentek ebédelni. Ki tudja miért, az előbbi zárt ajtó a riport második részére félig kinyílt, ám ez csöppet sem zavarta beszélgetőpartnereimet.

— *Senki előtt nincsenek titkaink, a leírt és kimondott szavakért személyesen vállaljuk a felelősséget* — kezdte *Zentai Gy. László,* a független szakszervezet szervezőbizottságának spiritusz rektora.

— Ha a függetlenedés alapvető okát egy mondatban kéne megfogalmaznom, azt mondanám: *elegünk volt a mai társadalmi szervezeteket jellemző politikai amatőrizmusból, amely a többséget képviselve annak nyakába telepszik.*

— Mi nem akartunk politizálni, de rákényszerítettek bennünket — veszi át a szót *Kalmár Tibor,* a másik szóvivő. — Nyáron a rendkívül rossz munkakörülmények, a kedvezőtlen vonatelosztás miatt „fellázadtunk". A budapesti vasútigazgatónak címzett beadványunkat nyolcvanan írták alá. Kértük, hogy ő személyesen hallgasson meg minket. Helyette azonban az *az illetékes jött ki,* aki a vonatelosztás szervezője, tehát a lehetetlen helyzet felelőse volt. Négy órát tárgyaltunk vele, tizenketten a nyolcvanból. A hivatalos szakszervezet érdekes módon nem volt jelen. *Tiltakoztunk amiatt, hogy jegyzőkönyv helyett sima emlékeztető készült, amely meglehetősen elferdítette az ott elhangzottakat. Úgy éreztük, hülye gyerekeknek néznek bennünket.*

Követelések a faliújságon

— Egy kartonlapra filctollal írtuk össze a követeléseinket a faliújságra — szólal meg újra *Zentai Gy. László* —, de ezt letépték és mehettünk raportra a főnökhöz. Ő ekkor kerek perec megtiltotta, hogy bármit is kiragasszunk az állomás területén. Ehhez szerintem nem volt joga. Mire a dolgok ide jutottak, mi már a Szolidaritási Szakszervezeti Munkásszövetség szekciójaként működtünk. Ezért teljességgel téves a hivatalosok felvetése: mi most igenis jogszerűen működünk.

— *Nevetséges az az észrevétel is, hogy mi nem értünk a vasúthoz* — reflektál az állomásfőnök-helyettesi megjegyzésre *Kalmár Tibor.* — Ha ez így van, akkor, hogy mernek több millió értéket nap mint nap ránk bízni. Ez egyszerű fiskáliskodás. Egyébként tagjaink némelyike, elég talán a budapesti igazgatóságon dolgozó *Gaskó Istvánt* említenem, szakmai kompetencia dolgában bármikor kiállja az összehasonlítást teszem azt *Baranyi Imrével.*

— Én valóban nem léptem ki a régi szakszervezetből — lendül bele *Zentai,* amikor az szb-titkár észrevételét közvetítem —, de ennek korántsem kétkulcsosság az oka. Hajlandó vagyok, visszafizetni mindazon juttatást, segélyt, amit én ettől a szakszervezettől kaptam, de cserébe elvárom, hogy én is kapjam vissza, amit tagdíjként évtizedek alatt befizettem. *Ha ez nem megy, követelni fogjuk, hogy zárolják a szakszervezet vagyonát.*

— Abban az ominózus újságközleményben mi nem a mai magyar vasutat neveztük sztalinistának — mondja végezetül *Kalmár Tibor* —, csupán néhány mai vezetőjét.

A szervezőbizottság tagjai szerint nagy az érdeklődés a szeptember 30-i alakuló ülés iránt.

Tódor János

Szakszervezetünk sztrájkszabályzat-tervezete

1. §
A sztrájkszabályzat célja

1. A sztrájkszabályzat célja, hogy a sztrájkról szóló 1989. VII. törvény alapján (továbbiakban sztrájktörvény) meghatározza azokat az eljárási szabályokat, amelyeket a vasúti közlekedés (MÁV, GYSEV) sajátosságaira tekintettel a Vasutasok Szakszervezete által kezdeményezett sztrájk esetében alkalmazni kell.

2. Sztrájkra a sztrájktörvény 1. §-ának meghatározott cél elérése érdekében kerülhet sor.

2. §
Alapelvek

A sztrájkjog alkalmazása során:

— a munkáltatónak és a munkavállalóknak folyamatosan együtt kell működniük,

— fokozottan ügyelni kell a személyi és vagyonbiztonságra, továbbá a környezet védelmére,

— tiszteletben kell tartani az önkéntesség elvét és a többségi akaratot,

— érvényesíteni kell a kisebbség védelmét,

— teljesíteni kell a lakosságot alapvetően érintő tevékenység még elégséges ellátását.

Ennek során alkalmazni kell a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete közös iránymutatását.

3. §
A sztrájkszabályzat hatálya

1. A sztrájkszabályzat előírásait kell alkalmazni a Vasutasok Szakszervezete által kezdeményezett, a vasutasok munkabeszüntetése esetében.

„A" 2. A Vasutasok Szakszervezete Sztrájkszabályzat hatálya nem terjed ki a vasutasok által — az illetékes szakszervezeti szerv határozatának ellenére — kezdeményezett és végrehajtott munkabeszüntetésekre.

„B" 2. A Vasutasok Szakszervezete sztrájkszabályzata nem érinti a sztrájktörvényben biztosított munkavállalói jogosultságokat.

4. §
Előzetes egyeztető eljárás

1. *Sztrájkra kizárólag a Munka Törvénykönyv 66. A. paragrafusában előírt egyeztető eljárás lefolytatása után, illetőleg az előzetes eljárás a szakszervezetnek fel nem róható okból történő elmaradása esetében kerülhet sor.*

2. *Egyeztető eljárást kell lefolytatni:*

— érdeksérelemből eredő kifogásból, vagy

— a kollektív szerződés megkötésével, vagy módosításával összefüggő, vagy

— a munkaviszonyra vonatkozó szabály megsértésével összsze nem függő egyéb vita esetén.

3. *Az egyeztetési eljárás lefolytatására alapszervezeti, intéző bizottsági és ágazati szinten kerülhet sor.*

4. *Az ágazati egyeztető bizottság összetételei:*

Központi Vezetőség delegál tagjaiból 6 főt; célszerű az üzemvitel, építési és ipari, hivatali területekről közgazdasági, jogi és szociálpolitikai szakembereket.

Elnöke csak társadalmi tag lehet, tárgykörökhöz vonatkozóan változhat. A tagok meghatározott időre kapják megbízatásukat a KV-től.

„A" alternatíva:

Hivatalból tagjai: főtitkár vagy titkár, közgazdasági, szociálpolitikai, jogi osztályvezetők.

„B" alternatíva:

Az apparátus tagjai csak a bizottságban tanácskozási joggal vesznek részt.

5. *A bizottság feladata:*

Érdekegyeztetés a szakszervezet és a vállalat felső vezetése között felmerült vitás kérdésekben.

6. *A bizottság jogköre:*

Tárgyal az elnökség és a központi vezetőség hatáskörébe tartozó kérdésekben a munkáltatóval. Döntés céljából javaslatot terjeszt az elnökség és a központi vezetőség elé.

Javasolhatja a további érdekegyeztető tárgyalás lefolyását, vagy kezdeményezheti a szakszervezeti jogosultságok — vétó, sztrájk — alkalmazását.

Sztrájk ideje alatt mindvégig egyeztetést folytat a munkáltató képviselőjével.

7. *Az elnökség és a KV előzetesen felhatalmazhatja a bizottságot, hogy meghatározott kérdésekben az egyeztető tárgyalások lefolyása után a munkáltatóval a kollektív szerződés rendelkezésével azonos erejű döntést hozzon.*

A döntéséről a legközelebbi ülésen részletesen beszámol.

8. Az intézőbizottságok és a szakszervezeti bizottságok hasonlóképpen kialakítják az egyeztető bizottságaikat.

5. §

1. Az egyeztető bizottságba a szakszervezet szerve és a munkáltató azonos számú küldöttet delegáljon, akik közösen válasszanak maguk közül elnököt, vagy erre a tisztségre közösen felkérnek rajtuk kívülálló személyt.

2. Az egyeztető bizottságok az első (alakuló) tárgyaláson megállapodhatnak abban, hogy az általuk hozott döntést kötelező jellegűnek ismerik el, ha a vitatott kérdés rendezésére felhatalmazásuk van.

3. A kötelező jelleggel hozott megállapodásról közös jegyzőkönyvet kell felvenni. Az így hozott döntés a kollektív szerződés rendelkezésének minősül.

4. Az egyeztető bizottságok az eljárásukat a Munka Törvénykönyvében előírtak szerint végzik.

6. §
Figyelmeztető sztrájk

1. *Az egyeztetés ideje alatt figyelmeztető sztrájk tartható, ennek az időtartama azonban a 2 órát nem haladhatja meg.*

2. Figyelmeztető sztrájk alkalmazásáról a szakszervezet testülete határoz. A határozatban meg kell állapítani a figyelmeztető sztrájk időpontját úgy, hogy az lehetőség szerint munkakezdés, vagy befejezés idejére essen.

3. A szakszervezet szervének kell gondoskodni, hogy a dolgozók a figyelmeztető sztrájkról megfelelő időben tudomást szerezzenek.

Az érintett dolgozóknak a figyelmeztető sztrájk tartama alatt végig a munkahelyen kell tartózkodniuk.

7. §
A sztrájk jogszerűsége

1. Az egyeztető bizottságnak az egész eljárás ideje alatt vizsgálnia kell, hogy az eljárás megfelel-e a sztrájktörvény 3. §-ában előírtaknak.

2. Amennyiben az előzetes tárgyalások, egyeztetések során a sztrájk jogszerűsége vitatottá válik, akkor a sztrájk kitűzendő időpontja előtt kellő időben, de legalább 10 nappal a bizottságnak a székhely szerint illetékes munkaügyi bírósághoz kell keresettel fordulnia.

Ha a sztrájk több bíróság illetékességi területét érinti, akkor a sztrájk jogosságának elbírálásában a Fővárosi Munkaügyi Bíróság az illetékes.

3. A kereset elkészítéséhez a szakszervezet szerve vonja be az illetékes jogsegélyszolgálatot.

8. §
A sztrájk megkezdése

1. *Amennyiben az egyeztető bizottság hét napon belül nem tudott megállapodni, illetőleg az egyeztetés a szakszervezeti szervnek fel nem róhatóan nem jön létre, akkor kerülhet sor sztrájk alkalmazására.*

Sztrájkot kezdeményezhet:

— alapszervezet

— területi intézőbizottság,

— Vsz elnöksége, központi vezetősége.

2. Sztrájkot a szakszervezet szerve akkor határozhat el, ha az alapszervezet tagjainak legalább $^2/_3$-os része a sztrájk céljaival és végrehajtásával egyetért.

Szavazás előtt a dolgozókkal részletesen ismertetni kell a sztrájk konkrét célkitűzéseit.

3. A sztrájk meghirdetéséről az érintett dolgozók többségi egyetértő szavazása alapján a szakszervezet szerve határozattal intézkedik.

Határozatában meg kell jelölni:

— a munkabeszüntetés elérendő célját,

— a munkabeszüntetés előre látható kezdő és befejező időpontját,

— a létrehozandó sztrájkbizottságokat és a bizottságokban részt vevő tagok és vezetőik névsorát,

— a sztrájkbizottságok jogkörét,

— a helyi körülményeknek legjobban megfelelő demonstrációt,

— a sztrájkban résztvevők részére biztosítandó sztrájksegély összegét.

4. Amennyiben szükséges, meg kell határozni a — KHEM-VSZ közös irányelvében foglaltakat és a helyi körülményeket figyelembe véve — a lakosságot alapvetően érintő tevékenység elvégzésének szükséges mértékét (minimális szolgáltatás).

5. A határozat egy másolati példányát azonnal át kell adni, illetőleg el kell küldeni a munkáltató képviselőjének, a területi intézőbizottságnak, a VSZ központjának, esetleg a helyi sajtónak és egyéb hírközlő szerveknek.

9. §
A dolgozók által kezdeményezett sztrájk

1. A dolgozók által kezdeményezett sztrájkhoz a szakszervezet szerve határozatában csatlakozást jelenthet be, ha a sztrájk kitűzött céljaival egyetért és rendelkezésre állnak a sztrájkhoz szükséges feltételek.

2. *Csatlakozás esetén a szabályzat valamennyi előírását alkalmazni kell.*

3. Ha a szakszervezet szerve a dolgozók által kezdeményezett sztrájkhoz nem csatlakozik, akkor ezt a tényt indokolt határozatban az érintett dolgozók és a munkáltató tudomására hozni.

A szakszervezet szerve köteles a dolgozókat tájékoztatni a sztrájk jogi előírásairól és gyakorlati feltételeiről.

10. §
A sztrájkbizottságok jogai és kötelezettségei

1. A sztrájkkal összefüggő, a szakszervezetet érintő sürgős, halaszthatatlan kérdésekben átruházott hatáskörben a sztrájkbizottságok döntenek.

2. Sztrájk alatt a sztrájkbizottságoknak a munkáltatóval közösen kidolgozott intézkedési terv alapján kell gondoskodniuk az adott üzemegység területén a Munkavédelmi Szabályzat előírásainak megfelelően a személyi és vagyonvédelemről, továbbá a környezetvédelemről.

Ennek érdekében a sztrájkbizottságok megalakulásukat követő 6 órán belül kötelesek összeülni és a konkrét intézkedésekről határozatot hozni.

3. A határozatban fel kell tüntetni:

— az elvégzendő feladatokat,

— a részt vevő személyeket és vezetőiket,

— a sztrájkbizottságok működésének koordinációját, és a döntési fokozatokat.

11. §

1. A sztrájkbizottságok szükség esetén azonnal sztrájkőröket jelölnek ki.

2. Sztrájkőröket névre szóló megbízással kell ellátni, amelyben fel kell tüntetni a sztrájkőr nevét, munkahelyét és a sztrájkőri feladatait. A sztrájkőröket el kell látni megkülönböztetési jellel.

3. A sztrájkőrök kötelesek az intézkedésük, irányításuk során megbízásukat a dolgozóknak önkéntesen felmutatni.

4. *A sztrájkőrség köteles gondoskodni, hogy mindenki betartsa az önkéntesség elvét: sztrájkban való részvételre, illetve az attól való tartózkodásra senki nem kényszeríthető.*

12. §

1. A sztrájkban részt nem vállaló dolgozók munkavégzését megakadályozni nem lehet. Erre a sztrájkőrségnek külön figyelmet kell fordítani.

2. Az érintett dolgozóknak a sztrájk első napján a szokásos munkarend szerint kell a munkahelyükön tartózkodniuk. A sztrájkbizottságok határozzák meg, hogy a továbbiakban mikor kell a dolgozóknak a munkahelyen tartózkodni, illetőleg mikor kell munkára jelentkezni.

3. A szakszervezet szerve a munkáltatóval való előzetes megállapodás alapján, vagy anélkül is gondoskodhat a dolgozók étkeztetéséről.

13. §
A sztrájk befejezése

1. A sztrájk befejezésére az érintett dolgozók többségi döntése alapján a sztrájkbizottságok határozatának megfelelően kerül sor.

2. *A határozatban részletesen rögzíteni kell:*

— az elért teljes, vagy részleges eredményeket, illetőleg az eredménytelenséget,

— a munkabeszüntetés befejezésének konkrét időpontját, és a munka megkezdésének részletes tervét,

— a munkáltatóval a sztrájkidőszakra kötött — szociálpolitikai juttatásokra és ellátásokra vonatkozó (például üzemétkeztetés, ruhaviselési idő, munkásszállítás stb.) — megállapodást,

— a munkáltatóval a jogszerű sztrájkidőszakra kötött megállapodás a kiesett munkaidő díjazásáról.

3. A határozat másolatának megküldésével értesíteni kell a munkáltató képviselőjét, a területi intézőbizottságot, a Vsz központját, továbbá a helyi sajtót.

4. A sztrájkbizottságok a megbízás visszavonásával feloszlatják a sztrájkőrséget.

5. A határozat kimondásával megszűnnek a sztrájkbizottságok.

14. §
Regionális sztrájk

A területi intézőbizottság az illetékességébe tartozó teljes területét érintő problémák megoldása céljából regionális sztrájkot szervezhet. A regionális sztrájk szervezésére és végrehajtására az általános szabályokat megfelelően alkalmazni kell.

15. §
Országos sztrájk

1. A vasutasok széles körét érintő problémák megoldása céljából a VSZ központi vezetősége hálózati, regionális, helyi, illetve korlátozott sztrájkot szervezhet.

2. A sztrájk kezdeményezése és végrehajtása az általános szabályok szerint történik.

16. §
Szolidaritási sztrájk

1. Szolidaritási sztrájkot vasúton belüli, vagy más népgazdasági ágazatok, iparágak, vagy a SZOT felhívásához való csatlakozás, azok segítése, támogatása céljából lehet szervezni.

2. Szolidaritási sztrájk kezdeményezésére és végrehajtására a szakszervezet helyi szerve, az IB és a VSZ központi vezetősége és elnöksége is jogosult.

3. Szolidaritási sztrájk esetében alkalmazni kell az általános előírásokat, azonban a sztrájk megindításához egyeztető tárgyalás szükséges.

17. §
Sztrájkalap

1. *A szakszervezet szerve a munkabeszüntetésben részt vevő dolgozóknak a kiesett munkabérhez és az elmaradt egyéb juttatásokhoz arányosan igazodó sztrájksegélyt fizethet a rendelkezésére álló sztrájkalap terhére.*

A sztrájksegély az átmeneti időszakra a szakszervezeti tag részére juttatott összeg, amelyet a szakszervezet szerve a sztrájk idején folyósít.

2. E célból a szakszervezet központi. középszintű és alapszerve a költségvetési előirányzatok alapján sztrájkalapot létesíthet.

3. A sztrájkalap titkos, ezért mentes az adó- és a bírósági végrehajtás alól.

18. §

A szakszervezet szerveinek különös gonddal kell vizsgálniuk a sztrájkban részt vevő dolgozók később keletkező munkaügyi vitáit, a sztrájkban való részvétel és a hátrányos munkáltatói intézkedés közötti esetleges okozati összefüggéseket.

Melyik vágány vezet a jövőbe? — avagy a kormány és a szakszervezet vitája.

Erős érdekképviseletet akarnak

Mozdonyvezetők ha összeülnek

Mozdonyvezetői rétegtanácskozás volt szeptember 13-án Budapesten, amelyet azzal a céllal szerveztek meg, hogy a mozdonyvezetők érdekvédelmét a pillanatnyi helyzethez alkalmazkodva megerősítsék. A tanácskozásra egy vitaanyag is készült, amely az utazó dolgozók (mozdonyvezetők, vonatvezetők, jegyvizsgálók) bérhelyzetéből és szociális problémáiból fakadó gondokkal kapcsolatosan fogalmazott meg elvárásokat a MÁV Vezérigazgatóságával és a Vasutasok Szakszervezetével szemben.

A rétegbizottság követelései

A kibővített rétegbizottság egyebek között azt várja a vezérigazgatóságtól, hogy kezdjék meg a bérrendszer felülvizsgálatát, hogy a jövőben az tükrözze a vasúti szakképzettséget, az eltöltött szolgálati időt és a munkakör fontosságát. *A CSM-közlekedés műszaki feltételeinek biztosításáig* (rádió, pályatelefon, vonatbefolyásolás) *állítsák le az arra ki nem épített vonalakon a CSM-es közlekedést. A törzsgárda-elismerés, kitüntetés kivételével szűnjön meg valamennyi jutalom és prémium, viszont kapjon 13. havi fizetést minden vasutas.* Az utazói létszám növelésének érdekében pedig a Vezérigazgatóság járjon el a Honvédelmi Minisztériumnál annak érdekében, hogy az alternatív katonai szolgálat a vasútnál is letölthető legyen.

Az említett vitaanyag elvárja a szakszervezettől, hogy a felsorolt kérdésekben rövid időn belül késztesse döntésre a MÁV vezetését, valamint azt, hogy a Vasutasok Szakszervezete sztrájkszabálytervezetét bocsássák tagsági vitára. Ez utóbbi kitétel azért is érdekes, mert — ahogy azt a tanácskozáson jelenlévő *dr. Halász György*, szakszervezetünk titkára elmondta —, az ágazati szakszervezetek közül a Vasutasok Szakszervezete készítette el elsőként ezt a tervezetet, és már két hónapja kiküldték a közép szervi titkároknak azzal, hogy az alapszervezetekben tagsági vitára bocsássák.

— *Ugyanígy kiküldtük az alapszabály-tervezetet is* — mondotta *Halász György* —, *amely arra biztatja a tagságot, hogy az alapszinttől kezdve alakítsák meg a szakmai tagozatokat, de nagyon kevés észrevétel, vélemény érkezett rá.*

A tanácskozás elején Fekete Sándor KV-tag, a rétegbizottság vezetője az összefogást szorgalmazta, s a Keleti pályaudvaron alakuló független vasutas szakszervezetre utalva emlékeztetett rá, hogy a TDDSZ-szel sem tárgyalt a kormány.

Vele szemben foglalt állást *Izsák Csaba* nagykanizsai felvigyázó, aki a SZOT-tól is független mozdonyvezetői szakszervezetért szállt síkra. Mint mondotta, a mozdonyvezetők egységesek, ám erre nézve káros, hogy a dombóvári utazók átlagbére 1200 forinttal magasabb, mint a kanizsaiaké; s ideje, hogy azokért a mozdonyvezetőkért tegyenek végre valamit, akik azt sem tudták elérni, hogy megfelelő minőségű és teljesítményű fényszóró legyen a gépen. *Lehetetlen állapot* — fogalmazott élesen —, *hogy a szakszervezet belement abba, hogy egy ember 24 órát dolgozzon, s a vonatok úgy mennek százzal a pályán, hogy egy végsőkig elfáradt váltókezelő esetleg hibázhat.*

— Érthetetlen, hogy akkor, amikor egy gazdasági vezető fölvesz 40 ezer forint prémiumot, a mozdonyra nem jut halogénlámpa. Nagyon sajnálom egyébként, hogy a szociáldemokrata kollégánk nem jött el, mert kíváncsi lettem volna a független szakszervezet véleményére — zárta hozzászólását *Izsák Csaba.*

Fizessen adót a munkáltató

A további felszólalók szinte egységesen amellett foglaltak állást, hogy a Vasutasok Szakszervezetén belül kell megteremteni az erős mozdonyvezetői érdekképviseletet. Sőt, *Vidacs János* a Hámán Kató vontatási főnökségről egyenesen odáig ment, hogy azért nem kell mozdonyvezető szakszervezet, mert ez a rétegbizottság vagy kihajtja a VSZ-en keresztül a követeléseket, és akkor máris hatalmas tekintélye lesz, vagy ha ez nem sikerül, akkor a szakszervezet jelenlegi apparátusa lapátra kerül, és máris megvan az új szakszervezet.

— *Azt mondta Csehák Judit, hogy alapvető érdek, hogy kipihenhesd magad* — fordult kollegáihoz *Vidacs.* — *De nem tudod megtenni, mert be vagy osztva újabb szolgálatba, és még te fizetsz az adóban azért, hogy nem lehetsz a családoddal. Ezt az adót fizesse a munkáltató!*

— A vasútnak viszont nemsokára érdeke lesz, hogy elengedjen 25 év után nyugdíjba — jelentette ki, utalva arra a követelésre, hogy a korkedvezményes dolgozók vagy ténylegesen ledolgozott óramennyiség, vagy 25 ledolgozott naptári év után legyenek nyugdíjjogusultak. — Ugyanis akkora lesz a munkanélküliség, hogy muszáj lesz fölvenni másik embert.

— *De mekkora lesz a nyugdíj?* — sóhajtotta valaki inkább csak magának.

Nem korrekt kezdeményezés

Halász György, szakszervezetünk titkára a következőkkel kezdte hozzászólását:

— *Információink szerint a szociáldemokrata párt köreiből meghirdették az úgynevezett szabad vasutas szakszervezet létrehozását. Rólam sokan tudják, hogy párton kívüli, sőt egy kicsit szocdem érzelmű vagyok, mégsem tartom korrektnek a kezdeményezésüket.* Tudniillik, elhatároztuk, hogy egy megújított, egységes, és pártoktól független szakszervezetet akarunk létrehozni mindamellett, hogy nyitottak vagyunk a pártok felé, amennyiben azok hitelesen szolgálják a munkavállalói érdekeket. Nyitottak vagyunk, de ez nem azt jelenti, hogy minden párt hozzon létre egy szakszervezetet, s esetleg az egyéni és pártérdekeknek rendeljék alá a munkavállalói érdekeket.

— Úgy gondolom — folytatta *Halász György* —, ha a szociáldemokrata párt részt kíván venni a szakszervezeti munkában — és ezt csak üdvözölni lehet —, akkor úgy vegyen részt, hogy jelöltet állít az elkövetkezendő választásokon, vállalja a megméretést, de *ne az egységes vasutas-szakszervezet megosztására törekedjen. Ugyanis két szakszervezetet köztudottan ki lehet játszani egymás ellen, és ez csak a gazdasági vezetés és kormány malmára hajtaná a vizet.* Mi olyan szakszervezetet akarunk, amelynek tisztségviselőit a tagság megfelelőnek tartja erre a munkára.

A továbbiakban a vélemények nem csaptak össze, inkább egymást erősítették. Felvetődött többek között, hogy a következő kollektív szerződésből el kellene hagyni a kötelezően elrendelhető túlórázás fogalmát, s volt, aki úgy vélekedett, hogy csak az a sztrájk, ha leáll a vasút, s ha a rendelet azt mondja ki, hogy az alaptevékenységet el kell látni, akkor már inkább ne is beszéljünk sztrájkról.

A tanácskozás végén az egybegyűltek abban állapodtak meg, hogy szeptember 30-ig felkérik a vontatási főnökségeket, hogy *minden száz mozdonyvezető képviseletében válasszanak egy küldöttet* a hat héten belül megrendezendő országos értekezletre. Ott a küldöttek megválasztják a szakmai tagozat vezetőségét, s véglegesítik, illetve pontosítják a mai napon előzetesen jóváhagyott programtervezetet, amiben azért még van olyan pont, amihez például társadalombiztosítási jogszabályt kellene változtatni.

Demeter Kálmán

Nyílt levélben

Tiltakozás egy baleset miatt

Nem kíváncsiak a magyarázkodásra

A székesfehérvári mozdonyvezetők nyílt levélben fogalmazták meg tiltakozásukat egy tragikus baleset kapcsán. A levelet az országban ezerötszáz mozdonyvezető írta alá, amelyet eljuttattak többek között Derzsi András közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszternek, Urbán Lajosnak, a MÁV elnök-vezérigazgatójának és Koszorús Ferencnek, a vasutas szakszervezet főtitkárának is. Levelüket a mozdonyvezetők kérésére (kisebb stilisztikai igazítással) az alábbiakban közöljük.

„Egy kollégánk (és kis híján több ember) tragédiájának hatására ragadtunk tollat. Célunk: felhívni az illetékesek figyelmét, és nyomatékosan követelni az utóbbi években kialakult állandó veszélyhelyzetek megszüntetését. Mint ismeretes, augusztus 26-án a késő éjszakai órákban súlyos vasúti baleset történt, amelynek következtében egy kollégánk szörnyethalt. Tudjuk, hogy a baleset körülményeinek kivizsgálása nem a mi feladatunk, és még sok szakértői vita fogja megelőzni a vétkesek felelősségének megállapítását. Ennek ellenére szeretnénk felhívni a figyelmet néhány általunk levont következtetésre.

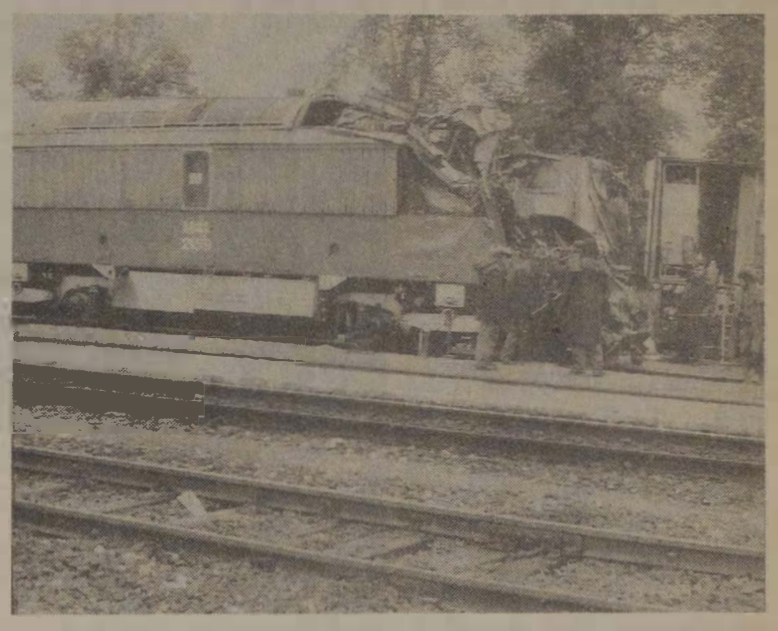
Az utóbbi években minden gyakorlati tapasztalatot, hozzáértést nélkülöző, és a vonatkozó utasításokat figyelmen kívül hagyó, főleg anyagi nehézségekre hivatkozó rendeletek miatt alakultak ki veszélyhelyzetek. Ezek a rendelkezések, módosítások sajnos nap mint nap a fent említett hasonló, vagy annál súlyosabb baleseteket idézhetnek elő. Talán a szerencsének vagy a mi áldozatos, körültekintő munkánknak köszönhető, hogy eddig nem történt több baleset.

A fent említett baleset ismereteink szerint a következőképpen történt: *Polgárdi-Iparteleppek—Polgárdi állomások között vörös, tehát tilos jelzővel feltartóztatott tehervonatba nagy sebességgel* (talán fékezés nélkül, kb. 70-80 km/h) belerohant a szabályosan, tehát szabad jelzéssel és menesztéssel indulásra felhatalmazott személyvonat. Minden mulasztás ellenére a terep- és a látási viszonyok figyelembevételével ez a baleset nem, vagy nem ilyen súlyosan következhetett volna be az alábbi körülmények között:

Ha a mozdonyok és a vezérlőkocsik világítása a kornak és a körülményeknek megfelelő. Jelenleg a MÁV-nál a homlokfényszórók max. 100 W teljesítményű izzókkal és kritikán aluli foncsorokkal vannak ellátva, a MÁV-előírásoknak nem megfelelően. Ezekkel az izzókkal max. 30-40 m-re lehet látni 100 km/h sebesség mellett, ugyanakkor a legkisebb féktávolság ennél a sebességnél 300-400 méter.

Kivételek azok a mozdonyok, amelyeket a beosztott személyzet a saját anyagából és munkájával átalakított. (Időszakos mozdonyvizsgálatokon a műhelyekben „Nem szabványos" jeligével megrongálják, és visszaszerelik a kisebb teljesítményűre!) Ugyanis a v.959b.1987/1 módosítás szerint szabványos zárjelző tárcsa — közismert nevén macskaszem — csak akkor látható meg a vonat végén, ha a megfelelő erősségű fényt visszavetíti. Mivel a személyvonatot továbbító mozdony ilyen fényerővel nem világított, ezért kollégánk időben nem észlelhette az előtte álló tehervonatot.

Hozzájárulhatott még a baleset kimeneteléhez az a körülmény is, hogy a közelmúltban parancskönyvileg elrendelték az említett vonalszakaszon a személyvonatok „CSM" — azaz csak mozdonyvezetővel — történő továbbítását annak ellenére, hogy a biztonsági berendezés az utasítás körülményeinek nem felel meg. *Ezt megelőzően több fórumon is szóvá tettük aggályainkat különböző rendelkezések bevezetésével kapcsolatban, de érdemi intézkedések nem történtek.* A világítással kapcsolatos felvetésünkre a következő választ kaptuk: *„Nem az a lényeg, hogy mi lássunk, hanem hogy minket lássanak."*.



A saját és utasaink biztonsága érdekében sürgős intézkedéseket látunk szükségesnek a kétes biztonságot nyújtó rendelkezések és technikai feltételek megváltoztatására. Ezekből felsorolunk néhányat:

1. A vasúti vontató járművek legalább a közúti követelményeknek megfelelő világítással, ködlámpával legyenek ellátva.

2. Vonják vissza a jelfeladásra ki nem épített vonalakra a „CSM" alkalmazását.

3. A forgalmi dolgozók semmilyen körülmények között ne dolgozzanak egyfolytában 14 óránál többet. Szűnjön meg a 24, esetleg 36 órás folyamatos munka; emberhiány miatt.

4. Vonják vissza a 14 órás „CSM" alkalmazását, amit 12 óráról emeltek fel. Köztudott, hogy egy idő után a koncentráló képesség csökken, és ez nem elhatározás kérdése. A rendelkezés megváltoztatása előtt sem volt gyakorlat a személyvonatokkal történő lezárás a 12 óra leteltével, de így a vezetőinket ösztönzi a fordák irreális kialakítására.

5. A legutóbb bevezetett (például Székesfehérvár Vontatási Főnökség) gépvizsgálati idő és váltási idő lerövidítésének visszavonása. A mozdonyok felületes átvizsgálása és a kapkodás ugyanis sok veszély forrása.

6. Fokozottan ellenőrizni kell a még alakjelzős vonalakon a jelzők kivilágítását és műszaki használhatóságát. (Sok esetben a feltételek sem biztosítottak.) Idővel a petróleumos betét!? elektromos fényforrással való pótlása.

7. *A közvetlen forgalommal összefüggésben dolgozók bérének olyan szintre történő emelése, hogy meg tudjon élni a jövedelméből, ne kelljen különböző módon szabadidejében még annyit dolgoznia, hogy a munkahelyén már eleve fáradtan, gondoktól agyongyötörten jelentkezzék szolgálatra.* Ez sajnos majd' mindegyikünkre jellemző.

Úgy gondoljuk, hogy a fent leírt ellentmondásos körülmények (technikai középkor) között biztonságos és korszerű áru- és utasszállítás nem bonyolítható le. Ne lehessen indok a körülmények konzerválására, vagy netán rontására a filléreskedés, amikor *egyes vezetőink tízezres tételű prémiumokat, jutalmakat kasszíroznak be, amely meghaladja néhány apró, de fontos változtatás bevezetésének költségeit.*

E sorokkal nem pánikkeltés vagy vezetőellenes hangulat ébresztése a célunk, hanem olyan változtatások megtétele, amelyek megszüntetnék szinte „kamikaze" módjára történő munkavégzésünket. Nem milliárdos beruházásokat kérünk, hanem szervezési és kis költségeket igénylő változtatásokat. Ne történhessen újból áldemokratikus intézkedés. (Például a 40 órás munkahét bevezetése a munkaidők, normaidők szorításával és a béremelés visszatartásával.)

A hasonló tragédiák elkerülése érdekében elsősorban nem magyarázkodást várunk, hanem konkrét és hathatós intézkedéseket!"

Tisztázni az ellentmondást

A Magyar Vasutas ez évi 12. számában (augusztus 24.) *A vezénylés nem büntetés* címmel jelent meg írás, amelyben egy debreceni mozdonyvezető *V. Kiss Sándor* panaszával kapcsolatosan *Marosán Antal* vezetőmérnök, a vontatási főnökhelyettes véleményét ismertettük. Cikkünkre levélben reagált *Kiss Sándor*. Észrevételeinek ezennel adunk helyt.

„Kedves Főszerkesztő Úr!

Elnézését kérem, hogy levelemmel zavarom, de szeretnék az újság augusztus 24-én megjelent cikkére válaszolni. *Szeretném taglalni az ellentmondásokat.* A helyettes főnök az újságírónak úgy nyilatkozott, hogy az Fth. főnök szuverén joga minden hónapban a beosztást jóváhagyni. A szerkesztőségbe küldött levelemben említettem, hogy én az eset megtörténtekor felmentem hozzá, és a véleményét kértem a történtekről. *A fűtőházfőnök nem tudott nekem választ adni.* Behívatta az üzemeltetési vezetőt, és tőle tudta meg a konkrét tényeket. Ezek után úgy ítélem meg, hogy a beosztást a főnök háta mögött csinálták.

A szolgálatképtelenséggel kapcsolatban megjegyzem, hogy az eset 1987 decemberében történt, a 41-2185 számú géppel, amely korábban már ötször szolgálatképtelen lett, hajtómű-meghibásodás miatt.

A főnökhelyettes azt állította, hogy öt alkalommal hívattak raportra. Én csak egyről tudok. Akkor is olyan ürüggyel rendeltek be, hogy én szidtam az anyját két szerelőnek, név szerint *Porczió Istvánnak* és *Marosán Istvánnak*, de őket nem hívták be szembesítésre, hogy bizonyítható legyen az állításuk.

Ezek után, ha valamelyik munkatársát megbízza ilyen ügyek kivizsgálásával, akkor az lehetőleg olyan legyen, aki ért is a mozdonyvezető szakmához, és mindenféle magyarázkodó szöveget nem fogad el. Ami az újságban megjelent, az csak magyarázkodás a főnökhelyettes részéről."

*

V. Kiss Sándor levelének utolsó bekezdésével nem értünk egyet. Véleményünk szerint az újságírói munkának — még egy szakmai jellegű lap esetében sem — előfeltétele a mozdonyvezetői jártasság, mint ahogy egy masinisztától sem várható el, hogy zsurnaliszta módon fogalmazza meg mondanivalóját. Munkatársunk mindössze Marosán Antal információját adta közre. Ha olvasónk ezt csupán magyarázkodásnak érzi, ezért aligha az újságíró felelős.

(A szerk.)

Választmányi ülés

Az 1881-ben alapított Mozdonyvezetők Vasútüzemi Dolgozók Biztosító és Segélyező Egyesülete választmányi ülését szeptember 6-án tartotta balatonkenesei üdülőjében. Azért itt, az általános szokástól eltérően, mert a létesítmény jelentős korszerűsítését is be akarták mutatni a tagságot reprezentáló tisztségviselőknek.

Nagy Lajos ügyvezető elnök beszámolójában elmondotta, hogy az építkezés elsődleges célja az üdülővendégek kényelmi igényeinek kulturáltabb színvonalú kielégítése és a meglevő vagyon gazdaságos befektetése volt. *A 8,4 millió forintos beruházási és felújítási munkák tavasszal kezdődtek, és kisebb határidő-túllépéssel a kivitelezők át is adták.* A késedelem anyagi következményeit ők viselték: gondoskodtak a beutaltak megfelelő elhelyezéséről és még késedelmi kamatot is fizettek.

Az építkezés során az emeleten 250 négyzetméter alapterületen kétágyas szobákat, új konyhát, társalgót alakítottak ki. Jelenleg 34 (pótágyakkal 37) személy helyezhető el a csak főszezonban működő önellátásos üdülőben, amely panaszmentesen szolgálja a pihenőket és családtagjaikat.

A vezetőség tervében szerepel még a gáz bevezetése, valamint a tűz és betörés elleni biztosítási díj összegének emelése.

Az egyesület általános pénzügyi helyzetét Sztanó István vezető pénztárellenőr ismertette. Bejelentette, hogy a gazdálkodás az ismert nehézségek ellenére eredményes. Az évi tagdíjbevételnek több mint a felét könyvelhették el augusztus végéig, ugyanakkor 51,5 százalékot tesz ki a 14 segélyezési jogcím alapján kifizetett összeg. Az egyesületnek 42 ezer tagja van.

(horváth)

Önként távozzon, aki terhes!

Családos munkásszálló a Makk utcában

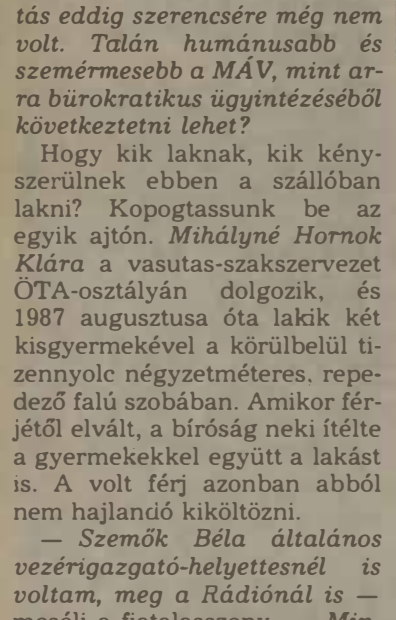
Reményvesztetten, lakásra várva

Büszkén hirdeti a tábla a kopottas Makk utcai épületen: a MÁV családos munkásszállója. Igaz is, nem sok ilyen intézmény van ma az országban. Az persze már más lapra tartozik, hogy tábla ide, tábla oda, az itt lakó gyermekes családok időnként felszólítást kapnak, ugyan tűnjenek már el innen gyermekestül, mindenestül. Az itteni asszonyok azt is beszélik, a beköltözéskor papírt kell aláírni, önként távozik az, aki három hónapos terhes. Nesze neked család!

A távozásra felszólító hivatalos iratok ellenére kilakoltatás eddig szerencsére még nem volt. Talán humánusabb és szemérmesebb a MÁV, mint arra bürokratikus ügyintézéséből következtetni lehet?

Hogy kik laknak, kik kényszerülnek ebben a szállóban lakni? Kopogtassunk be az egyik ajtón. *Mihályné Hornok Klára* a vasutas-szakszervezet ÖTA-osztályán dolgozik, és 1987 augusztusa óta lakik két kisgyermekével a körülbelül tizennyolc négyzetméteres, repedező falú szobában. Amikor férjétől elvált, a bíróság neki ítélte a gyermekekkel együtt a lakást is. A volt férj azonban abból nem hajlandó kiköltözni.

— *Szemők Béla általános vezérigazgató-helyettesnél is voltam, meg a Rádiónál is* — meséli a fiatalasszony. — *Mindenhol azt mondták, nem tudják kitenni a férjemet, mert fizikai dolgozó. Ő is vasutas, villanyszerelő a Fradiban. Azt is mondták, én még egyszer a MÁV-tól lakást nem kapok. A volt férjemnek fölajánlottak valami lakást, de azt természetesen nem fogadta el. Most a tanácshoz adtam be kérelmet, nem sok reménnyel.*



A közös konyhában . . .

A közös konyhában hatnyolc gáztűzhely, kettő jó is belőlük. A falon felrobbant kávéfőző nyoma. Érthetően nagy olykor a tumultus, előfordul a veszekedés. Akárcsak a beázott plafonú földszinti mosdóban.

A konyha ezen a szombat délelőttön nyugodtnak tűnik. Haldarabok várják egy fatálon, hogy a fazékba kerüljenek. *Nasz Jánosné*, aki a paprikást

Harmadmagával tizennyolc négyzetméteren

kavargatja, Herceghalomról másfél éve iszákos férje elől menekült ide, amíg az éppen Nagyfán volt. Az asszony ott adminisztrátorként dolgozott a kutatóintézetben. Most takarítónő, a lakásért. De már felszólították, keressen magának más lakhelyet. Itt két gyermekével és élettársával lakik.

A szálló egyik legrégebbi lakója *Veres Gizella*, aki a Ferencvárosi pályaudvar üzemgazdasági csoportjánál dolgozik. Ugyanitt van élettársa, aki forgalmi szolgálattevő.

— *Ötezer forintig hozzájárulna a MÁV az albérlethez, de egy valamire való szobáért nyolc-tízezer forintot is elkérnek havonta* — panaszkodik *Veres Gizella*. — *Nem is beszélve arról, mennyivel nehezebb albérletet találni akkor, ha az embernek gyereke van.*

Az itt tartózkodóknak évente kell kérni a hosszabbítást. Kilátásaik, hogy innen elkerüljenek, vajmi kevés. Szociális címen lakást se nagyon igényelhetnek, annyi pénzük viszont nincs, hogy öröklakásra fizessenek be. Ez persze nemcsak a vasútnál dolgozók problémája.

— *A MÁV felajánlott egy lakásfélét Taksonyban a vasútállomás fölött. Hideg víz volt is a helyiségben. Hogy mennék oda gyerekkel, ráadásul mind a ketten itt dolgozunk Pesten.*

Meleg víz persze itt a szállón sincs mindig. Ezt ugyanis a szomszédos vegyiüzem szolgáltatja. Sokszor azonban meleg víz helyett csak az orrfacsaró bűz ér a szállóig.

— *Nekünk nincs sehol semmiféle ismerősünk* — összegzi élettapasztalatát *Veres Gizella*.

— *Így hát várunk.*

Az emeleti folyosón egy névtáblára leszünk figyelmesek. *Borsányi György* festőművész. S alatta legalább még négy név. Mint ahogy öten laktak abban a szobácskában is nemrég, ahol most *Udvari Lajos* és *Tóth Anna* lakik. Májusban költöztek ide, de lakásuk már belakott, a lehetőségekhez képest szépen berendezett. Minden négyzetcentiméternyi hely kihasznált.

— *Van is havi hatezer forint tartozásunk* — mondja később *Udvari Lajos* raktárnok. Mindenesetre otthonossá tették a néhány négyzetmétert, amelyre két év óta vártak.

Jó, vagy rossz ez a helyzet? A válaszon nem sokáig gondolkodik a szakállas fiatalember.

— *Egyfelől visszalépés. Legalábbis számomra, hiszen én elváltam. Igazi lakást hagytam hátra. Abból a szempontból viszont jobb, hogy most már nem különkasszán, különháztartásban vagyunk leendő feleségemmel.*

A fiatal pár vasúti bérlakásra jogosult, de szolgálatira nem. Egyikük három, másikuk nemsokára ötéves budapesti munkahellyel rendelkezik.

— *Két évet adok magunknak arra, hogy itt lakjunk* — mondja *Tóth Anna*. Hirtelen nem is tudni, ez elszántság, és bizakodás, vagy éppen fordítva, beletörődés csendül ki hangjából.

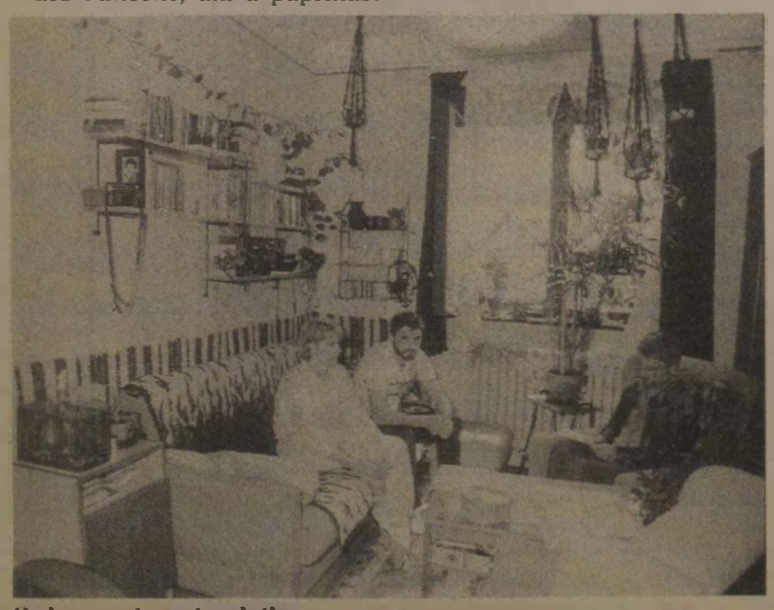
A szobácska bére persze jelképes, hatvanöt forint fejenként. Akikor ideköltöztek, még festéket is kaptak, fessék ki maguknak. Azt mondják, aki üres MÁV-lakásokat „fedez fel", előnyben részesül a kiutalásnál. Bár azt is mesélik, volt aki öt lakáscímet is bevitt, mégsem ő kapta meg egyiket sem.

— *Ezt a szobát se kaptuk volna meg* — emlékszik *Tóth Anna* —, *ha nem járok szinte naponként az illetékesek nyakára.*

De járt a nyakukra, hát megkapták. Igaza volt. Nálunk ez is módi. Sokan vannak, akik szemérmességből vagy helyismeret híján nem tudják, merre hány méter. Pedig lakni mindenkinek kell. Ha átmenetileg egy munkásszállón, akkor ott.

Elromlott, vagy újrakezdődő életek átmeneti szálláshelye a Makk utcai szálló. Jó hogy van, de jobb lenne, ha nem lenne szükség rá.

Pataki Kálmán



Otthonossá varázsolták

(Tüttő Tibor felvételei)

HOZZÁSZÓLÁS

Milyen legyen a szakszervezet?

A Magyar Vasutas 13. számában megjelent szakszervezetünk új alapszabály-tervezete abból a célból, hogy a tagság kifejtse véleményét, megtegye javaslatait. Élve ezzel a lehetőséggel, több évtizedes tapasztalataim alapján szólok hozzá a tervezethez.

Amikor a szakszervezetek szervezete kialakult, alapállás volt, hogy „transzmissziós" szerepet töltsenek be, vagyis a párt politikáját közvetítsék tagjaik, illetve a dolgozók körében. *Ez a szerepkör már a múlté. A szakszervezetek azt hirdetik, hogy párttól (pártoktól) függetlenek és legfontosabb feladatuk az érdekvédelem.* Ebből viszont azt a következtetést is le kell vonni, hogy más szervezeti felépítésre van szükség, amely leginkább szolgálja a fő feladatkör minél eredményesebb ellátását.

Milyen követelményeket elégítsen ki a szervezeti és működési rend?

— Biztosítsa, hogy a tagság akaratát maximálisan érvényesíthesse,

— nyújtson a tagságnak messzemenő érdekvédelmet;

— alulról építkezzen;

— biztosítsa a helyi alapszervezetek teljes önállóságát;

— legyen független a munkáltatótól is, ne legyen részese a munkáltatói döntéseknek;

— legyen egyértelmű és világos, hogy mit nyújt tagjainak;

— anyagi eszközeit teljes mértékben állítsa a tagság szolgálatába, s annak felhasználásáról a tagság döntsön;

— tisztségviselői a tagsági akarat és bizalom alapján nyerjék el megbízásukat.

Felmerül a kérdés, hogy milyen szervezeti és működési rend elégítené ki a fenti követelményeket?

Helyi szinten (főnökségek, üzemek, hivatalok stb.). A részegységeknél (csoport, részleg stb.) a tagok válasszanak bizalmit, aki a szakszervezeti csoport élén áll. Az összes bizalmicsoport alkotja az alapszervezetet, amelynek vezetősége az összes bizalmi legyen, a bizalmiak maguk közül rotációs alapon válasszanak elnököt. Ezzel egyszerűsödik a szervezet, növekszik a tagság és a bizalmi szerepe.

Működési formája: a bizalmicsoportok megbeszélése és az összes tagság részvételével tartott taggyűlés. *A nagyobb alapszervezeteknél hozzanak létre részfoglalkozású, illetve mellékfoglalkozású profi szakemberekből álló érdekvédelmi csoportokat.*

Feladatuk lenne: tanácsadás a vezetőség részére és a tagság érdekvédelmi ügyeinek intézése. Célszerűségi szempontból több alapszervezet is hozhatna létre egy érdekvédelmi csoportot. Meggyőződésem, hogy hathatós érdekvédelmet helyi szinten is kell nyújtani.

Területi szinten (MÁV-igazgatóságok székhelyén) választmány működne, amelybe a tagokat az alapszervezetek delegálnák, szolgálati áganként egyenlő arányban. Élén az elnök állna, amelyet a választmány választana tagjai közül. A választmány mellett is működne profi szakemberekből álló érdekvédelmi csoport, jórészt félállásban. Az érdekek szolgálati áganként jelennek meg, ezért tartom fontosnak a szolgálati áganként történő delegálást.

Hálózati szinten.

Szolgálati áganként (forgalom, vontatás, pft. távközlő és biztosítóberendezési, ipari, építőipar, anyag-, közg. számvitel, ügyvitel stb.) *alakuljon választmány, tagjait az alapszervezetek delegálják. A választmány élén elnök állna.* A szakszolgálatot érintő kérdésekben lennének illetékesek. A szolgálati áganként létrehozott választmányok együttesen alkotnák a szakszervezet országos vezetőségét, az elnökét rotációs alapon választanák a szolgálati ágak választmányainak elnökei közül. *Ezen kívül megválasztanák a szakszervezet ügyvezető elnökét, aki egyben a szakszervezeti központ dolgozóinak vezetője is lenne.*

A központban kis létszámú érdekvédelmi szakapparátus és ügyviteli részleg dolgozna (profi szakemberek). A vezető szervek tanácsadói, ügyintézői szerveként és a dolgozók érdekvédelmi ügyeinek intézőjeként működnének. Ezenkívül igény, illetve szükség szerint működhetnének különböző feladatok ellátására munkabizottságok is.

A pénzügyi alapról szóló fejezetet elégtelennek tartom. A tagság nem tudja, mi az „egyéb bevétel" és a „juttatás", ezt konkrétan kell meghatározni. Nincs rögzítve, hogy a szakszervezet a munkáltatótól elfogadhat-e támogatást, ha igen, milyen formában. Jelenleg többféle címen létezik ilyen támogatás.

A tagdíj mértékét ne az országos szövetség, hanem a tagság döntse el. Ugyancsak a tagság joga legyen meghatározni azt is, hogy a tagdíjból mennyi maradjon az alapszervezeteknél. Ha komolyan vesszük azt, hogy az alappillér a helyi szervezet és a munka döntő része itt folyik, akkor ennek anyagiakban is tükröződnie kell, vagyis a tagdíj nagyobbik részének kellene az alapszervezetekben maradnia.

Az új stílusú szakszervezeti munka kialakítása kapcsán szükséges átgondolni azt is, hogy a szakszervezet mennyiben vegyen részt vállalati döntésekben. Szerintem a szakszervezet új feladatkörével nem egyeztethető össze a vállalati döntésben való részvétel. Ha a munkáltatói döntést szakszervezeti egyetértéssel, hozzájárulással hozzák, akkor milyen alapon bírálják, esetleg vétózzák? Szerintem a szakszervezet érdekvédelmi szempontból nyilvánítson véleményt, de a döntés meghozásában ne vegyen részt. A kialakult gyakorlat egyébként a vállalati önállósággal sem egyeztethető össze.

A szakszervezet megújítását igényli a tagság, az elégedetlenség abban is jelentkezik, hogy másik szakszervezet alakítását is kezdeményezik. Ezt nem tartom célszerűnek. *szerintem a jelenlegi szakszervezetet kell rugalmassá tenni a tagság által igényelt érdekvédelmi munkára.* Írásommal ehhez kívántam hozzájárulni.

Végül még egy megjegyzés! *„Vizsgálódásunkat időszerűvé teszik a szakmák közelgő kongresszusai, s a központ várható megmérettetése is."* (Magyar Nemzet 222. száma) Ehhez képes távolinak tűnik a jövő év októberére tervezett kongresszus. Nehogy késő legyen!

Dr. Garabon Sándor

Századik szezon Mezőhegyesen

Idén száz éve annak, hogy *Gluzek Gyula* jószágigazgató — a mezőhegyesi ménesbirtok legnagyobb szervezője és vezetője — közbenjárására cukorgyár épült Mezőhegyesen, amely 1889. november elsején kezdte meg működését. Idén tehát a századik szezont kezdik Mezőhegyesen. Hogy milyen előjelekkel, arról a Mezőhegyesi Mezőgazdasági Kombinát cukorgyárában *dr. Kató János* répatermeltetési főosztályvezetővel beszélgettünk.

— *Idén a szokásosnál hamarabb kezdődik a kampány, mivel a répa a korábbi éveknél előbb beérett. A tervek szerint szeptember 11-én megtartottuk a hagyományos főpróbát.* Répa bőven van, hiszen az elmúlt évinél kevesebb területről mintegy 5 százalékkal több termésre számítunk. Az előzetes felmérések szerint mintegy 300 ezer tonna cukorrépa feldolgozására készültünk föl, ennek 47 százalékát (ez is magasabb a tavalyi aránynál) vasúton fuvarozzuk be. Orosháza. Székkutas, Földeák és Makó állomásokról fordaszerelvényekkel érkezik a répa. Úgy tervezzük, hogy az idei kampány 103 napig tart, s karácsonyra befejeződik.

— Idén is exportálnak répát?

— *Igen. Október elejétől három jugoszláv gyárba — Belgrádba, Crvenkára és Csuprijára — 116 ezer tonna répát küldünk bérfeldolgozásra.*

— Milyen partner a vasút?

— Jó, korrekt partneri kapcsolatunk van úgy a helyi állomással, mint a vasútigazgatósággal. Hosszú évek gyakorlata alapján a szezon kezdete előtt közösen egyeztetjük a feladatokat, a legfontosabb teendőket. Ennek is köszönhető, hogy évente zökkenőmentesen érkezik feldolgozásra a répa. Természetesen a beszállítás mellett biztosítják a segédanyagok érkezését is, például mészkőből a kampány alatt még 10 ezer tonna érkezik. Feldolgozás után — szintén a kampány ideje alatt — 21 ezer tonna cukor, 15 ezer tonna melasz és mintegy 45 ezer tonna nyers répaszelet kiszállítását tervezzük a hazai fogyasztóknak. *Száraz répaszeletből idén a tavalyinak kétszeresét, közel 1600 tonnát Olaszországba exportálunk.*

A szomszédos vasútállomáson *Perlaki János* állomásfőnöktől arról érdeklődtünk, hogyan készült fel a vasút a megnövekedett őszi forgalomra?

— *Nálunk az őszi forgalom egyet jelent a cukorrépakampánnyal, tehát erőinket főleg erre összpontosítjuk.* Az előzetes információk szerint az idei kampány nagyobb feladat elé állít bennünket. Egyrészt a korábbi éveknél több répát fogadunk és adunk át a gyárnak, másrészt a gyárból kikerülő termékek elszállítását biztosítanunk kell. Gondolok itt elsősorban az olasz exportra menő száraz szelethez, vagy a cukorhoz szükséges 4 tengelyes fedett kocsik biztosítására. A melasz rakodására is fokozottabban kell figyelnünk, mivel a gyár tájékoztatása szerint a Cukoripari Tröszt idén nem biztosítja az egyenletes tartálykocsi-ellátást — így ez a feladat is a vasútra hárul.

Gellért József

Alakuló ülésen

Ez a vasút nem a régi

Zászlót bontott a Kisgazdapárt közlekedési tagozata

Debrecen. Április 4-e út. A vágány mögött, árnyas fáktól védett reprezentatív épület: a vasutasok Egyetértés Művelődési Háza. A városban a hirdetőoszlopokon, egy-két üzlet kirakatában látható az invitáló plakát: *szeptember 23-án, mindenkit szeretettel vár az FKP közlekedési tagozata.*

A művelődési ház színháztermének ajtaja vendégváróan tárva-nyitva. Lassan gyülekeznek az érdeklődők, a párt tagjai. *Dr. Kovács Béla* megyei elnök, *Szilágy István* megyei titkár, *Kerékgyártó László* városi elnök társaságában fogadja az érkezőket.

Csendesen elenyészett

Sok a középkorú ember. Érthető. A Független Kisgazdapárt történelmi párt, 1949-ig létezett, s a sors útja kiszámíthatatlan, nem számolták fel, nem tiltották be, mint a többi „polgári", vagy az akkori szóhasználattal „reakciós" pártot, hanem csendesen elenyészett a fojtogató levegőtlenségben, a nyomasztó légkörben.

Nagynevű vezetői külföldre menekültek, vagy börtönben ültek. Mindmegannyi koncepciós per. *Az elnémított sokszázezres tagság pedig munkájával politizált. Ideáljukat szívük mélyén rejtegették, átmentési szándékkal, noha azokban a csillagtalan, sötét esztendőkben még a remény is reménytelen volt. A történelem a bizakodókat igazolta. Hajnalodik.*

Dr. Torgyán József, a párt Országos Elnökségének tagja, aki részt vett pártja képviseletében az Ellenzéki Kerekasztal és az MSZMP egyeztető tárgyalásain, érdekes beszámolót tartott a hallgatóságnak az elmúlt hónapok alatt lezajlott, méltán mondhatjuk maratoni és nagyon nehéz tárgyalásokról. Ismertette mindazokat az eredményeket — amiről már bőségesen beszámoltak a tömegkommunikációs eszközök —, amiket nehéz küzdelmek árán sikerült kivívni, de beszélt arról is, amiben nem született mindkét felet kielégítő megegyezés.

Nagy tetszéssel fogadta a közönség az előadó beszédének ezt a részét, amelyben arról szólt, hogy milyen párt is a Kisgazdapárt? Elmondta, a párt speciálisan magyar párt, amely 1930-ban alakult s azóta kizárólag csak sajátos magyar érdekekért harcol. Szemben a többi pártokkal, beleértve az MSZMP-t és más ellenzéki tömörüléseket is, *az FKP-nak nincs hasonló politikai nézeteket valló külföldi pandant pártja.*

A szaktudás tekintélye

A beszámolót követő vita után *Pápay Jenő* nyugdíjas vasutas, Független Kisgazdapárt Távközlési és Közlekedési Titkárságának vezetője bejelentette, hogy újra elindítják a párt régi hagyományain élő, azt tiszteletben tartó, de a mai követelményekhez igazított közlekedési tagozatot.

Az idősebb vasutasok még bizonyára jól emlékeznek az 1945—1946-os viharos esztendőkre, amikor az akkori vasutas tagozat harcolt a vasút fennmaradását biztosító jól bevált és kipróbált elvek tiszteletben tartásáért, jelesül, *az előléptetéseknél vegyék figyelembe a szolgálati éveket, a szaktudást, csakis ez legyen a mérvadó, s ne az, hogy ki melyik pártnak a tagja.* Mert a *„Bebrits-korszak"*, bizonyára erre is sokan emlékeznek még, elindította azt a káros folyamatot, aminek kétes eredményeit ma minden vasutas elkönyvelheti.

Pápay Jenő ismertette a tagozat programját. Ezek szerint, legelőször egy új közlekedési törvényre volna szükség, amely megnyugtatóan, s a mai elvárásoknak megfelelően szabályozná a közlekedési vállalatok szervezeti formáját. Ez a megalkotandó törvény határozná meg a Magyar Államvasutak felépítését, úgy, hogy az gazdaságilag, irányításilag a közlekedési tárca alá tartozna, mivel a MÁV 130 ezer dolgozót foglalkoztató intézmény, fenntartása az állam létét jelenti, ezért működése csaak szervezeti egységben képzelhető el.

Megnyugtatóan szabályozni kell az új törvénynek a vasutas társadalom erkölcsi és anyagi helyzetét. Ismét vissza kell állítani a szaktudás tekintélyét, a szolgálati évek tiszteletét, mert jól képezett és stabil személyzet nélkül nem képzelhető el jól dolgozó vasút. A vasúti munka szolgálat! Ezért szükséges az új fizetési rend kialakítása. Vissza kell állítani a rendfokozat szerinti fizetést, a törvénynek hangsúlyosan el kell ismernie a szaktudást.

A hozzászólók — úgy tűnt — megértették az elmondottakat, mert nemcsak helyeselték azt, hanem ki-ki saját területéről példákkal igazolta mai helyzetvisszáságát, ez előre lépést akadályozó régi, rossz beidegződések meglétét. Ezek közé tartozik az is, hogy *többen elpanaszolták, hogy a szolgálatban, a műhelyekben bizony nem veszik jó néven, ha valaki a megszokottól eltérő politikával is foglalkozik.*

Ideiglenes bizottság

A szervezés hatásosabbá tétele miatt a gyűlés három tagú ideiglenes bizottságot választott, amely magára vállalta a vasutasok körében kifejtendő szervezőmunkát.

A gyűlés berekesztése után még kialakultak beszélgető csoportok, amelyek értékelték a hallottakat. Egy nyugdíjas vasutas elmondta, hogy már az apja is vasutas volt, természetes, hogy ő is ezt az utat választotta. De bizony a fiát lebeszélte, hogy apja nyomdokaiba lépjen.

Szerettem volna, ha kifejti a keserű mondat hátterét. Így folytatta:

— *Régen valóban rang volt vasutasnak lenni. Aki bekerült a vasúthoz, az nyugodtan nézhetett saját és családja jövőjének elébe.* Előre ki tudta számítani, hogy nyolc, vagy akár tizenkét esztendő múltán mennyi lesz a fizetése. Tudott tervezni, akár a nyugdíjáig is. Biztonságban érezte magát. Igaz, követelmény is volt. Azt kívánták tőle, legyen hűséges a vasúthoz, s dolgozzon tisztességesen. Ez a vasút, már nem az, ami a régi volt.

A vasutas tagozat a vasutas munka megbecsülését tűzte zászlajára. Persze ennek sikerét az elkövetkezendő esztendők eseményei, pártpolitikai küzdelmei is befolyásolják. Egy biztos, aki meg akarja nyerni a vasutasok bizalmát, támogatását, annak tudnia kell, hogy csak az a politika lehet jó, ami értük is van!

Karácsonyi István

Az intézkedések ellenére

Még mindig nem megnyugtató a vasutasok ruhaellátása

A vasutas-szakszervezet elnöksége júliusi ülésén, mint arról tájékoztattuk olvasóinkat, megtárgyalta a vasutasok ruhaellátásával kapcsolatos előterjesztéseket. Az 1988. január 1-jével bevezetett Vasúti ruházati szabályzat módosítását szakszervezetünk kezdeményezte az azóta eltelt időszak tapasztalatai alapján. Az előterjesztésben szereplő változtatások a forma- és munkaruha-ellátás területére az alábbi bővítéseket tartalmazta:

A formaruhával ellátandók körének kiterjesztése a raktárvezető-raktárnokok, áruátadó-átvevő (határállomásokon) munkakörökre.

A különböző pénztárosi és hasonló tevékenységet folytatók (8 munkakörnél) körében a formaruha-juttatáson belül nőknél 2 szoknya, férfiaknál 2 nadrág egyidejű biztosítása a kihordási idő megfelelő módosításával.

A tehervonaton is szolgálatot teljesítő vonatvezetők egyenruha-ellátásának munkaruhával történő kiegészítése.

A VSZ elnöksége egyetért a módosításokkal a következő kiegészítések figyelembevételével:

— Szükséges a váltókezelők egyenruhával való ellátásának sürgős, újbóli felülvizsgálata az üzemviteli szakszolgálat bevonásával. Meg kell vizsgálni a pénztárfőnöki munkakörben dolgozók formaruhával való ellátásának szükségességét, lehetőségét.

Az 1988—89. évi téli időszak alatt az évszaknak megfelelő ruhaféleségekből az ellátatlanság általános volt. A kedvező időjárásnak köszönhetően ez a munkavégzést nem akadályozta, azonban tény, hogy a dolgozók jogos járandóságukat nem, vagy csak részben kapták meg. *Ennek megelőzésére szakszervezetünk tájékoztatást kért a MÁV vezetőitől az 1989—90. évi időszakra való felkészülésről.*

Az előterjesztés szerinti beszállítások határideje kedvezőbb az előző évinél, *azonban még mindig nem megnyugtató.* A VSZ. elnökségének állásfoglalása szerint a beszállításokat úgy kell ütemezni, hogy legkésőbb a III. negyedév végéig — mindenkor — a dolgozók rendelkezésére álljon a téli ruházat.

A téliesített munkaruha — mint új juttatás — szabályozását a Vasúti ruházati szabályzat 1988. októberi módosítása munkahelyi hatáskörbe utalta.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ezt a lehetőséget — néhány munkahely kivételével — a munkahelyi vezetés is, és a helyi szakszervezet is figyelmen kívül hagyta az igénylések, valamint a KSz. 1989. évi munkahelyi függelék összeállításánál. *Ezért javasoljuk, hogy a munkahelyek időben foglalkozzanak ezzel a témával azért, hogy 1990-ben emiatt sehol ne forduljon elő téliruha-ellátatlanság.*

Panaszok érkeztek szakszervezetünkhöz, hogy a méretes ruha, valamint a cserére szoruló ellátmány hiánya hónapokig — esetenként évekig — elhúzódó ellátatlanságot okoz, miközben a ruházati szabályzat erre vonatkozólag is világosan rendelkezik. Ezekben az esetekben azonnali intézkedés szükséges, nem maradhatnak a dolgozók munkaruha nélkül.

A vasutasok jobb megjelenése, valamint a ruházat kellemesebb viselhetősége érdekében felül kell vizsgálni a ruhák méretszámozását. El kell érni, hogy legalább a magyar konfekcióból ismert változatok a dolgozók rendelkezésére álljanak.

A dolgozók ismét megerősítették a „ruhakönyv" szükségességét. Haladéktalanul vissza kell állítani a ruhakönyvet azért, mert a dolgozók enélkül nem tudják, hogy mikor milyen ellátmányra jogosultak.

Szakszervezetünk fontosnak tartja azoknak az intézkedéseknek a megtételét, amelyek — az objektív akadályokon kívül — a belső lehetőségeket, tartalékokat feltárják a minél zökkenőmentesebb ruhaellátás érdekében (például készletek mobilizálása, a kiszolgáltatási út rövidítése, a ruhával foglalkozó egységek jobb együttműködése stb.)

A vasutas-szakszervezet elnöksége a fentiekben ismertetett kérdésekben állást foglalt, amelyet határozattal erősített meg.

Várszegi Gyuláné

A SEMMITMONDÁS HITELE

Az újságíró noteszéből

Hallgatjuk az előadást, amelynek előadója köztiszteletben álló személyiség. Elmerengünk egy-egy befejezhetetlen körmondaton, a méltóságteljes képzavarban szinte érezni véljük a szóvirágok illatát. Néhány szóban elmondhatná azt, ami jó negyven perce reménytelen vállalkozásnak tűnik. Okos szemmel bámulunk a semmibe. A semmitmondás azonban mindenkit, ki tudja miért, lenyűgöz. Megbabonázva meredünk szónokunkra. Hitele van az alig több mint semminek, erőt és magabiztosságot sugároz. Az ürességnek — megmagyarázhatatlan! — meggyőző ereje van. A forma felöltözteti a hallgatóban a látszatot. Nem Pomádé király meztelen, nekünk van konzervatív elképzelésünk némely ruhákról.

* * *

„Nem lesz ebből baj?" — kérdezi a nyilatkozó. Megnyugtatom, hogy a beszélgetést megelőzendően felhívtam a központban X. Y.-t, és ő hozzájárult(!), hogy a kényes kérdésekről is írhatunk. Csak őszintén. Keményen. Csak arra kér, mivel neki (a főnöknek) is vannak főnökei, hogy majd ha a cikk elkészült, mutassam meg. Mert, tudnom kell, hogy van ez: sose lehessen tudni, súgja és somolyog. Megnyugtatom, hogy sem ő, sem pedig a CÉG nem lesz kompromittálva, és majd a nyilatkozónak megmutatom a nyilatkozatát.

Jó, jó, mondja ő (a főnök), az rendben is van, de amennyiben mód van rá, ő is szeretné látni. Mit tehetek, beleegyezően bólintok, de magamban azt gondolom: neked juszt se!

A cikk megjelenését követően csöng a telefon. Igen ő az, a nyilatkozó főnöke. Udvariasan szabadkozom, hogy nem volt bent, amikor is szerettem volna láttamoztatni . . . Sebaj, remélem tudja, mondja, hogy szerencsénk volt, megúsztuk . . . Baj is lehetett volna esetleg belőle . . .

* * *

Fogalmazok. Kerülgetem a forró kását, pedig titkon némi (szellemi?) mazochizmussal gondolok rá, milyen is lehet megégetni a nyelvemet. Szavak kerülnek szavak mellé, miközben körültekintően keverem a kötőanyagot. Fogalmazok, holott sürgetően érzem, hogy írni kellene. Hasonlóan a szürrealistákhoz, valamiféle naiv és fertőzetlen automatizmussal. Belülről. Csakhogy, aki próbálta, az tudja: nincs ennél nehezebb.

Tódor János

„Kigyúlt egy csillag..."

Ezt a romantikusan hangzó címet adták a szerzők: *Vas Gábor* és *Rlik István* annak a dalnak, amelyet a hajdúnánási születésű *Lente Lajos* legújabb lemezén, immáron a negyediken hallgathatnak a népdal- és magyarnóta-kedvelők. *Lente Lajossal* a balatonfüredi VABE-üdülő teraszán beszélgettünk.

— Mikor jött el Hajdúnánásról?

— 1957-ben kerültem el Hajdúnánásról, de nem szakadtam el teljesen a szülővárosomtól. A hajdúnánási tájház keresi a kapcsolatot a Nánásról elszármazott művészekkel. *Meghívják őket, fellépéseket szerveznek számukra, kiállításokon mutatják be munkásságukat. Engem is meghívtak egyszer ilyen bemutatkozásra.*

— Az elmúlt években meghívást kaptam Malmőbe, az ott élő magyaroknak adtam műsort — folytatja. — Rádiófelvételeket készítettek velem itthon, *Máder László* felkérésére. Dalaimat a Nótakedvelő, A muzsikánál nincs jobb barát, valamint a Jó ebédhez szól a nóta műsorokban szokták játszani. Részt vettem 1987-ben Jákó Vera műsorában, majd sajnos egy év múlva az emlékműsorában is.

— Énekli-e a ma élő szerzők dalait?

— Természetesen a ma élő szerzők dalai is műsoraimon vannak. Több dalszövegíró, akiknek a dalait éneklem, itt él a Balaton mellett. Például *Rakk István* Keszthelyen, *Tütő János* Balatonfenyvesen. Éneklem *Leszler József, Keresztes Mihály, Szántó Ferenc* zeneszerző dalait is.

— A magyar nótán és a népdalon kívül mi szerepel még a repertoárban?

— Rádiófelvételeim között vannak régi katonadalok, valamint 15—16. századi zsoltárénekek, virágénekek.

— Gondolt-e arra, hogy szöveget írjon, zenét szerezzen?

— *Szövegírással már régebben is foglalkoztam. A Szól a nóta című nótafüzetben megjelentek a szövegeim. A szövegek nagy részét Keresztes Mihály zenésítette meg. Jelenleg Darányi Lajos kollégámmal közösen foglalkozunk zeneszerzéssel.*

— Mik a további tervei?

— Legközelebbi tervem között szerepel szerzeményeim hanglemezre éneklése, és várom legújabb hanglemezem megjelenését. Ez a hanglemez áprilisban készült el *Cifra tornyos szánkó* címmel. A lemezen ketten énekelünk *Márkus Icával.*

— Melyik a kedvenc dala ezen a lemezen?

— Kigyúlt egy csillag a Balatonon.

Szabó Anikó

A pécsi vasútigazgatóság területén jelenleg a legnagyobb méretű beruházást a siófoki rekonstrukció jelenti. Tavaly nyáron elkészült az utasaluljáró és a magasított, fedett szigetperon. Az idén elkészült az új üzemi épület, a térvilágosítás és a térhangosítás. Képünkön az új üzemi épület látható. (Visi Ferenc felvétele)

Papírmodellek a Közlekedési Múzeumban. Három grafikus irányításával a gyerekek készítették a nyári szünidőben.
(Fotó: Demeter)

Új nyomvonalon, a sínek alatt

Felújítás kölcsönből

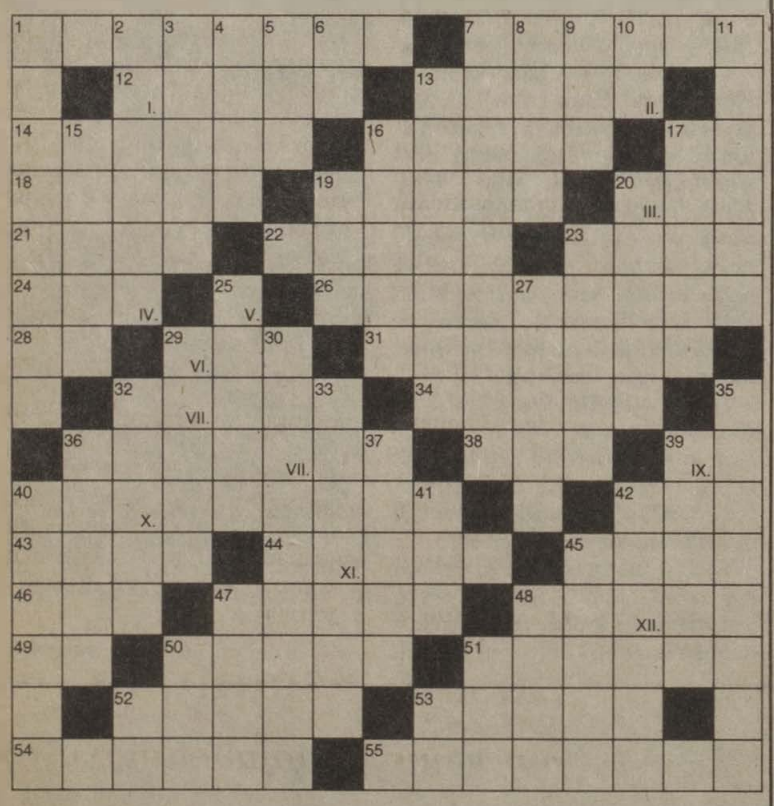
Nem először okoz gondot a BVSC-uszodában a vízellátás biztosítása. A medencéket ugyanis a Széchenyi fürdőből érkező termálvízzel töltik fel, a vezeték gyakran meghibásodik. Nehezíti a javítást, hogy a Nyugati pályaudvar felől induló vonatok a vezetékszakasz egy része fölött haladnak át, s a villamos vontatás miatt kóboráram keletkezhet, mely tönkreteszi az acélcsövet.

Az eredetileg százas keresztmetszetű feketeacélból készült csövet a meghibásodások során mindig kisebbekkel bélelték, így átmérője egyre szűkült, s mostanra javíthatatlanná vált. *A Fürdőigazgatóság szakemberei számára már tavaly nyilvánvaló volt, hogy szükségessé vált a sínpályák alatti szakasz teljes rekonstrukciója.* A Mélyépítő Tervező Vállalat el is készítette az erre vonatkozó terveket, s már folyamatban is volt az engedélyezési eljárás, amikor a szóban forgó szakaszon eltört a cső. Történt mindez július közepén, amikor a BVSC-uszodában lázasan készültek a sportolók a különböző hazai és nemzetközi versenyekre.

Ismerve azonban a Fürdőigazgatóság anyagi helyzetét, a felújítási munkára hirtelenjében nem tudta előteremteni a szükséges pénzt. Az eredeti terveken is módosítottak a drágább vasbetonból készült ROCLA cső helyett egy százas műanyagcsövet vezetnek majd át a sínek alatt, melyet a kóbor áram ellen katódvédelemmel ellátott acél védőcsővel borítanak.

Ennek költsége így is mintegy hárommillió forintot tesz ki, amelyet a Magyar Államvasutak kölcsön formájában megelőlegez, s ezt a Fürdőigazgatóság jövő év végéig fizeti vissza.

Hogy utánad esdem, ne ítélj meg érte



Vízszintes: 1. Tűzhányók gázforrása. 7. Herodiás lánya, operaalak is. 12. Az ott ellentéte. 13. Ázsiai állam. 14. „Szegény legények" jelzője. 16. A Duna balkáni mellékfolyója. 17. A molibdén vegyjele. 18. Hivatali helyiség. 19. Érzéketlen, túlzottan igénytelen ember. 20. Húz. 21. Reggelire adott leves a katonaságnál. 22. A Kis-Szunda szigetek tagja. 23. Betűpótlással bódít. 24. Férfinév. 26. Rendbeteszi a lakást. 28. Ugyanaz. 29. Szovjet autómárka. 31. Ciprusi város. 32. Bangkok folyója. 34. Afrikai folyó. 36. Latin perc. 38. A „g" hang. 39. Személyes névmás. 40. Hazai katonaság. 42. Abszolút vég! 43. Gabonát takarít be. 44. Mesterséges szál. 45. Vízilabdajáték. 46. Szomorú. 47. Bejgli-féle. 48. Illatos kerti növény. 49. Az arzén vegyjele. 50. Kedvelt csont. 51. Volt afgán politikus. 52. Spanyol tartomány és város. 53. ... Jean Paul (1744—1793) a francia forradalom egyik vezére. 54. Sporteszköz márka. 55. A legnagyobb hindu műeposz.

Függőleges: 1. Képmutató, álszent. 2. Mezőköz a dór építési rendszerben. 3. Emelkedett hangú költemény, névelővel. 4. Női név. 5. Régi társadalombiztosítási intézet. 6. Lett szélek. 7. Függőkertje a hét vilgcsoda egyike. 8. ...-kódex. régi magyar nyelvemlék. 9. Kis ház. 10. Állati lakás. 11. Vulkanizált kaucsuk. 13. A dohány alkaloidája. 15. Bolt. 16. Sri Lanka egyik nemzetisége. 17. Elmozdítható, mozgó. 19. Fővárosi Ingatlankezelő. 20. Nagy település. 23. Keresztül-.... 25. Oböl, üreg (latin). 27. Tengeri rabló. 29. Csillagászati tetőpont. 30. Oldalsó (latin). 32. ... Geraes, brazíliai állam. 34. A Dráva és a Mura közötti terület. 35. Szónoklattan. 36. ... Sir Thomas (1478—1535) angol kancellár és író. 37. Görög sziget, a Cikládok egyike. 39. Szarvasmarha. 40. Kubai tartomány. 41. Csak a végén haragos. 42. A Lóláb vége. 45. Spenót. 47. ... ilion, emlékérem. 48. Török szóösszetételekben fekete. 50. Erdei állat. 51. Tam-..., ütőhangszer. 52. Római 101. 53. Ezen a napon.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. (Élt: 1825—1918). A keresztrejtvény címe a költemény egy sora.

Beküldési határidő: október 19.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Radnóti Miklós. (A vers címe: Zápor után).

Egy-egy könyvet nyert:

Lipák István 2740 Abony, Bicskei u. 7/A; *Érchegyi Jánosné* 1155 Bp. Mozdonyfűtő u. 2.; *Ocsovai Szilvia* 3000 Hatvan, Kastélykert u. 6.; *özv. Kolozsvári Józsefné* 3900 Szerencse. Bethlen G. u. 26.; *Tallér János* 2083 Solymár, Mátyás u. 25.

Dzsúdós lányok a Mecsek alján

Az élmezőnyben a PVSK versenyzői

A hatvanas-hetvenes évek fordulójától napjainkig a távolkeleti küzdősportok jelentős tömegeket hódítottak meg egész Európában, így hazánkban is. Szerte az országban sorra alakultak azok az egyesületek, amelyekben a dzsúdó, a karate és a többi önvédelmi célú sportág alapjait oktatták. Az említett ágazatok közül a cselgáncs vívta ki magának igazán a polgárjogot, hiszen 1972 óta rendszeresen szerepel az olimpiai játékok műsorán.

Münchentől a legutóbbi, szöuli ötkarikás találkozóig még csak a férfiak küzdelmeit díjazták aranyéremmel. A Nemzetközi Olimpiai Bizottság nemrégiben hozott döntése viszont a gyengébb nem dzsúdósait is azonos rangra emelte, s 1992-ben, Barcelonában már a hölgyek is a nyári játékok teljes jogú résztvevőiként állhatnak tatamira.

Hogy ez miért is érdekelheti e lap olvasóit? Nos lehet, hogy kevesen figyeltek fel az idei országos női cselgáncsbajnokság eredménylistájára, pedig a győztesek között két vasutas sportoló is a dobogó tetejére állhatott, mégpedig *Lóga Gabriella* (66 kg) és *Szabados Hajnalka* (72 kg).

Mindketten a Pécsi Vasutas Sport Kör (PVSK) versenyzői, edzőjük pedig Fekete Tamás.

— Lehet, hogy a közeljövőben olimpikonok kerülnek ki a mecsekaljai dzsúdózó lányok közül? — kérdeztem a 38 éves szakembert.

— Ezt nem merném kijelenteni, de tény, hogy az elmúlt három-négy esztendőben a női szakág rengeteget fejlődött Pécsett. Az eddigi legsikeresebb magyar cselgáncsozónő, *Parragh Katalin* is nálunk kezdett, ő anyagi viták miatt döntött úgy, hogy Debrecenbe folytatja pályafutását.

— Gondjaik vannak a gazdálkodással?

— Mint manapság mindenki, mi is küszködünk anyagi problémákkal. Ehhez tudni kell, hogy a mi sportágunk nem éppen a legolcsóbbak közé tartozik. Felszereléseink igen gyorsan elhasználódnak, s a dzsúdóhoz nélkülözhetetlen öltözéket ilyenkor azonnal pótolni kell.

— Milyen bevételi forrásokkal számolhatnak?

— *Elsősorban a Vasutas Szakszervezettől és a városi sporthivataltól kapunk jelentős anyagi támogatást. Ezeken kívül igyekszünk különféle vállalkozásokból fedezni kiadásainkat.* Ilyen például, hogy rendszeres tanfolyamokat indítunk — az egyébként az utánpótlásnevelés szempontjából is igen hasznos —, vagy hogy edzés után rock and roll táncklubot rendezünk termünkben.

— Mennyibe kerül évente a szakosztály fenntartása?

— Az idei tervünkben 345 ezer forint szerepel. Ebből az összegből persze az említett szerelésgondon kívül nagyon sok mindent, így a bérköltséget és a versenyeztetési kiadásokat is fedezni kell. *Nagy előny számunkra, hogy a vasút a különtermet és az utazásokat biztosítja szakosztályunknak.*

— Hány szakember foglalkozik a pécsi cselgáncsosokkal?

— Rajtam kívül a felnőtteknél négy, a serdülőknél és az utánpótlásnál egy-egy edző dolgozik.

— Dzsúdós körökben nagy érdeklődéssel várják a szövetség közelgő vezetőségválasztó közgyűlését. A pécsiek milyen változásokat tartanak szükségesnek?

— *Szerintem helytelen, hogy csak négy-öt kiemelt egyesület kap komoly erkölcsi-anyagi támogatást, a többiek pedig csak magukra hagyatkozhatnak. Az ilyen körülmények nem segítik a tehetségek minél hatékonyabb kiválasztását.*

— A legutóbbi országos bajnokság eredményei alapján úgy tűnik, hogy a PVSK a kedvezőtlen feltételek ellenére is nagyszerű versenyzőket nevelt ...

— Igen, a két női aranyérmesünkre valóban nagyon büszkék vagyunk, ráadásul mindketten igen fiatal, még az ifjúsági korosztályhoz tartozó dzsúdósok. De hasonló dicséretet érdemel a 48 kg-os *Vészi Klára is, aki az OB-n bronzérmet szerzett, valamint a Vasutas Európa-bajnokság második helyezettje, Kersics Antal.* Ha viszont arra gondolok, hogy miként fogjuk ezeknek a kiemelkedő versenyzőknek a nemzetközi utaztatását, szerepeltetését megoldani, már korántsem nevezném könnyűnek a helyzetünket. Azért bízom benne, hogy ésszerű gazdálkodással minden célkitűzésünket megvalósítjuk.

— Melyek a legközelebbi feladatok?

— Most a debreceni országos junior és ifjúsági bajnokságra készülünk. Ezekkel a korosztályokkal kapcsolatban el kell mondanom, hogy sajnos az utánpótlás-nevelés finanszírozása sem kedvez a vidéki kisegyesületnek, s hibásnak tartom azt a szemléletet, miszerint az ifiknél is az eredményeket tekintik a teljesítmény mércéjének. De reméljük, hamarosan ez is megváltozik.

Papp István

Szeptember 20-án nyílt meg Kesztyűs Ferenc grafikus és festőművész állandó tárlata a Budapest VI. Lenin krt. 104. szám alatti Gambrinus étteremben. A tárlatot dr. Losonczi Miklós művészettörténész nyitotta meg.
(Tüttő Tibor felvétele)

Felhívás

Felhívjuk kedves Olvasóink figyelmét, hogy a Magyar Vasutas 1990. január 1-jétől ismét gyakrabban, kéthetenként hat oldalon jelenik meg. A lap ára továbbra is 3,— forint marad.
kolják. A lap ára továbbra is 3.— forint marad.

Január 1-jétől tehát a Magyar Vasutas egy évre szóló előfizetése 72,— forint lesz, hiszen az eddigi 17 helyett 24 szám jelenik meg egy évben.

Kérjük Olvasóinkat, hogy a tartalmában gazdagabb, sokszínűbb Magyar Vasutast továbbra is rendeljék meg, legyenek bizalommal a lap iránt, mert a Magyar Vasutas az Önök érdekeit képviseli!

Korszerűsítés

A közelmúltban fejeződött be a szegedi vasútigazgatósághoz tartozó békéscsabai teherpályaudvar bővítése. A 120 millió forintos beruházás során hét vágányt és mintegy 20 ezer négyzetméter burkolt rakterület létesült, s vásároltak egy 40 tonnás bakdarut. A Ganz által gyártott daruval lehetővé vált a vasúti csomópont bekapcsolása a nemzetközi áruforgalomba, ugyanis a berendezés alkalmas a nemzetközi szabványnak megfelelő méretű konténerek le- és felrakodására.

Meghalt Kiss Károly

Szeptember 19-én, hosszan tartó betegség után, életének 68. évében elhunyt **Kiss Károly**, a MÁV nyugalmazott igazgatója.

1939-ben lépett a vasút szolgálatába. A szegedi fűtőház lakatos, később mozdonyvezető és műszaki oktatói munkakörökben dolgozott. A szegedi igazgatóságba történt felvétele után műszaki előadó, majd osztályvezető. Közben mérnöki diplomát szerzett. 1958—66-ig igazgatóhelyettes, ezt követően tíz éven át a vasútigazgatóság vezetője. Szegedről a fővárosba helyezték, ahol 1977. január 1-jétől nyugdíjazásáig a budapesti vasútigazgatóságot vezette.

Munkásságát több magas kitüntetéssel ismerték el, többek között a Munka Érdemrend arany és a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával.

Temetése szeptember 22-én volt Szegeden, az Alsóvárosi temetőben.

Találkozó

A szegedi MÁV Nevelőotthonban 1989. október 14-én 9 órától találkozót szervezünk régi növendékeinknek, dolgozóinknak. Szeretettel várjuk rendezvényünkre!

MÁV Nevelőotthon
6725 Szeged, Április 4. u. 44.
Telefon: 14-07, Postai: 10-361

— **Nyugdíjas taggyűlés.** A salgótarjáni 203 tagú nyugdíjas szakszervezeti csoport taggyűlésén újraválasztották az eddigi tisztségviselőket. A változatlan felállású vezetőséget továbbra is Fazekas József titkár irányítja.

— **Segély.** A veszprémi üzemfőnökség és vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága összesen 150 ezer forint segélyt utalt ki azoknak a családoknak, amelyekben általános, vagy középiskolás gyerek van.

— **Vasutasbarátság.** Hatvan és Kassa, valamint Somoskőújfalu és Fülek állomások dolgozói évről évre meglátogatják egymást vasutasnapjaikon. Ezúttal a Csehszlovák vasutasnap alkalmából töltöttek néhány napot a hatvani és somoskőújfalui vasutasok a Felvidéken.

— **Vállalkozás.** Gépkocsijavító és diagnosztikai központ, valamint vizsgáztató állomás kialakítását kezdte meg a celldömölki építési főnökség. A vasút ezzel a szolgáltatásával a kemenesaljai gépkocsitulajdonosok igényét igyekszik elsősorban kielégíteni. A jövő év első felében elkészülő, négymillió forintos beruházással a MÁV nemcsak a magán és közületi gépkocsik, hanem a környék teherautó parkjának és mezőgazdasági munkagépeinek javítására és hatósági vizsgáztatására is felkészül.

— **Kiváló együttes.** A közelmúltban ünnepelte fennállásának 100. évfordulóját a szegedi vasutasok Hazánk énekkara, amelyet eddigi munkásságáért Kiváló együttes címmel tüntettek ki. A kitüntetést Benkőné Ürmös Ilona, a vasutas művelődési ház igazgatója, és Erdős János karnagy vette át a SZOT székházában.

— **Rendkívüli vonatjárat.** A jugoszláv, a szovjet és a magyar vasutak megállapodása alapján szeptember elsejétől rendkívüli vonatjárat közlekedik Szabadka és Csap között. A hét kocsiból álló szerelvény Magyarországon sehol nem áll meg.

— **Jegykiadó gép.** A tapasztalatok szerint bevált az a négy, egyenként 200 ezer forintba került félautomata jegykiadó gép, amelyet a szombathelyi állomáson helyeztek üzembe februárban. A berendezés a jegykiadás mellett elvégzi az összes adminisztrációt, összegez és ellenőriz is. Segítségével lényeges munkaidő megtakarítást értek el.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—1891. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. OKTÓBER 26.

Szélirány

Divat mostanában a múltat szidni. Támogatásra számíthat az, aki mást sem tesz, csak tiltakozik. És ígér. Mert ígérni mindig tudtunk. Ígéretekből — ahogy mondani szokták — tele a padlás. Ruhánkba belekapott a szabadság szele. Megrészegültünk a lehetőségtől, hogy azt mondhatunk, állíthatunk, amit akarunk. Sokaknak kedvező ez a szél. Azoknak is, akik eddig a diktatórikus hatalom elszánt hívei voltak. Akik összeköttetéseik révén érvényesültek, akik mindig kihasználták a kedvező szelet.

Bródy Jánosnak van egy dala. *Koncz Zsuzsa* énekelte 1973-ban. Tíz évig tilalmi listán volt. Hadd idézzem két strófáját: *„Ha én zászló volnék, / sohasem lobognék, / mindenféle szélnek / játéka nem volnék. / Akkor lennék boldog, / ha kifeszítenének, / s nem lennék játéka / mindenféle szélnek."*

Hát igen, ki tagadja? Napjainkban ugyancsak nehéz megítélni, hogy merről fúj a szél. S ez a kalózoknak kedvez leginkább. Mert belpolitikai életünknek is vannak kalózai. Olyanok, akik a függetlenség lobogójával hadonászva toborozzák a legénységet. A másik hajóról jövő matróznak a kapitány mindig többet ígér. És sok matróz hisz a kalózkapitánynak. Pedig nem ad semmiféle garanciát. A nyílt vizeken csak a kaland, a veszély a biztos.

Annyi ideig volt belénk fojtva a szó, korlátozva a cselekvés, hogy most többen a biztosat is feláldozzák a bizonytalanért. *Csak ígérgetni tudó, a szervezetek vezetőit becsmérlő szónokocskákra van szükség, meg egy hangzatos névre, amelyben lehetőleg szerepeljen a „szabad", a „független", vagy a „demokratikus" jelző, s máris zászlót lehet bontani.* Bizonyos, hogy alá áll pár száz ember. Mert sokan elkeseredtek az évtizedek alatt ebben az országban, mert sokan szeretnének végre jobban élni, csak tapasztalat nincs abban, hogy melyik zászló alá álljunk, hogy melyik hajó visz biztonságosabban a révbe. Ezért lehet hitele a kalózkapitányoknak is.

De közelítsünk konkrét témához. Tekintsünk például viharvert szakszervezeti mozgalmunk soraira. Sok tarka zászlócskák lobognak ott, bátor hazafiak izzadt kezében. Valamennyi független és szabad, meg demokratikus, meg szolidáris. Szónokaik többsége elítél, és keményen követel. Mint például — most legyünk még konkrétabbak — a *Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezete.* Zászlójuk alatt negyven-ötven tébláboló kíváncsi áll, akik még a régi szakszervezetből sem léptek ki, mert nem tudhatják, hogy mit ad az új. *Egyelőre csak „bátor", harcias szavakat hallanak „bátor" és elszánt vezérüktől, aki ötvenedmagávalront a tömegre, hogy szétzilálja annak sorait.*

A módszer már közismert. Halált megvető bátorsággal támad a nem létező ellenségre és szigorú nyilatkozatot gyárt, amelyben leszögezi, hogy „az elmúlt 40 évben a hivatalos szakszervezetek — köztük a vasutasok szakszervezete — irányítói a tagságot cserbenhagyva, elárulva, a politikai hatalom kiszolgálójává váltak. A tagság érdekeinek védelme helyett munkaversenyeket szerveztek, és alapvető feladatuknak a termelés segítését tekintették. Ezzel a dolgozók millióit kiszolgáltatottá tették és becsapták . . ."

Te jó ég! Hol éltek ezek az emberek, akik ezt fogalmazták? Egy több mint negyven éve létező pártállamban, ahol drasztikusan elnyomtak mindenféle demokratikus kezdeményezést, ahol fekete autók portyáztak az éjszakában, ahol kiközösítették a másképpen gondolkodót, ott vajon melyik szervezet mert volna nem kiszálgálója lenni a diktatórikus hatalomnak? *Vajon hol húzta meg magát, vagy mit művelt az elmúlt évtizedek alatt e harcias szöveggyártó? Miért szolgálta a párthatalmat? Csak nem félt talán? Vagy mégis? És most megjött a fene nagy bátorság! Levágták a sárkány hét fejét, lehet hát ugrálni rajta.*

Sőt, lehet erélyesen figyelmeztetni, bűnbánásra kötelezni a többséget. Figyeljék csak, így kell ezt csinálni!

„Felhívjuk a SZOT, köztük a Vasutasok Szakszervezete figyelmét az elmúlt évtizedek bűneinek elismerésére és a szükséges személyi és szervezeti következtetések levonására."

Bravó! Szégyelljétek magatokat ti, vezetők és bűnös bizalmiak ezrei, akik (a szabad szakszervezet szerint) a tagság érdekének védelme helyett munkaversenyeket szerveztetek, és becsaptátok a dolgozókat. Jöjjetek a mi zászlónk alá, majd mi elmondjuk nektek, hogy mi az igazság és hol lakik az Úristen!

Hát kérem, még napjainkban is ennyire le lehet becsülni a tömeget, ennyire lenézni szellemiségét? A szólamok zajos petárdáival tagokat lehet toborozni? Igaz, másuk nincs, és még nem bizonyítottak semmit. Csak ígérnek és bírálnak, és igazságot osztogatnak. Tehetik, mert szerencsére már más szelek fújdogálnak. Csak azoknak mondom, akik hisznek a tömeg, a mozgalom erejében s egységében: *mindenféle szélnek, játéka ne legyél!*

Kaszala Sándor

Párbeszéd vasutasokkal

A magyar gazdaság gyengélkedése a vasutat is érzékenyen érinti. Egyrészt azért, mert nagymértékben csökken a fuvarozásra felkínált áru mennyisége, másrészt az államkasszából évről évre kevesebb jut fejlesztésre. Márpedig köztudott: ha nincs meg a működéshez szükséges bevétel, kevesebbet lehet fordítani bérre, szociális juttatásra, s műszaki fejlesztésre.

S mivel a jövő évi kilátások még az ez évinél is rosszabbak, a vasút vezetői elhatározták, hogy a sokasodó gondokról, az egyre elviselhetetlenebbé váló nehézségekről a vasutas közvéleményt is tájékoztatják. .

A MÁV elnök-vezérigazgatója és helyettesei október közepén találkoztak a vasút-igazgatóságok és a záhonyi üzemigazgatóság vezetőinek, s a különböző szakszolgálatok képviselőivel. Ezek a találkozók mindenütt nélkülözték az ilyenkor szokásos protokolláris formaságokat. Közvetlen hangvételük miatt inkább párbeszédnek, mint aktívaértekezletnek nevezhetnénk ezeket a rendezvényeket.

Urbán Lajos elnök-vezérigazgató Záhonyban, *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes Békéscsabán, *Mészáros András* üzemeltetési vezérigazgató-helyettes Szolnokon, Dombóváron és Budapesten, *Ambrus András* gazdasági vezérigazgató-helyettes Celldömölkön tartott tájékoztatót, s válaszolt a résztvevők kérdéseire, észrevételeire.

Ülésezett a központi vezetőség

Legyen önálló karaktere a szakszervezetnek

Október 10-én *Lugosi József* elnökletével ülést tartott a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. A napirendjén szerepelt többek között az alapszabály tervezetének és választási útmutatójának megvitatása. A testület tájékoztatót hallgatott meg a szakszervezet idei nemzetközi tevékenységéről és a választási előkészületekről, valamint az új szakszervezeti szerződésekről. A napirendek vitái előtt *Pallos György,* a szakmapolitikai osztály vezetője mondott szóbeli kiegészítőt.

Az alapszabály-tervezettel kapcsolatban az előadó leszögezte, hogy a vasutas-szakszervezetnek olyan alapszabályt kell megfogalmaznia, amely lehetőséget biztosít arra, hogy 1989. december 31-re a szakszervezetet hivatalosan is bejegyezzék. *A tervezetet a területi szervezetek, szakszervezeti bizottságok és az elnökség is megvitatta.* Egy olyan országos jellegű szakmai szervezet arculatának megformálása a cél, amely egyúttal a MÁV vállalati szakszervezeteként funkcionál. A pártoktól, mozgalmaktól függetlenül akar működni, hiszen ahhoz, hogy hatékonyan képviselje a vasutasok érdekeit, önálló karakterrel kell rendelkezzie. Ehhez olyan tisztségviselőkre van szükség, akik élvezik a tagság bizalmát, akik ismerik a mozgalmat.

Testületek, munkabizottságok javaslatai alapján készült a választási útmutató is. A cél a szakszervezet egységének megőrzése, a választási küzdelmekben való sikeres részvétel. A rétegérdekek hatékonyabb képviselete azért is fontos, mert ezt tűzték zászlajukra a közelmúltban alakult független szervezetek is.

Szeptember 30-án megalakult a Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezete. A Keletiben tartott alakuló ülésen 40-45 vasutas fejezte ki belépési szándékát. A másik szerveződést a dunaújvárosi mozdonyvezetők kezdeményezték. Körülbelül harmincan alakították, illetve jegyeztették be magukat Munkásszolidaritás néven. Függetlenül szeretnének működni, a vasutas-szakszervezettel semmilyen kapcsolattartásra nem törekednek.

A vasutas-szakszervezet nem becsüli le ezeket a mozgalmakat, szerveződéseket, mindig kész a tárgyalásra, az együttműködésre, hiszen céljaik sok dologban hasonlóak, többnyire megegyeznek a hagyományos szakszervezet törekvéseivel.

A testület hosszas vita után az alapszabály-tervezetet és a választási útmutatót módosításokkal elfogadta.

Az ülés napirendjén szerepelt a vasutas-szakszervezet sztrájkszabályzat-tervezete is, amihez *dr. Szabó László,* a jogsegélyszolgálat vezetője fűzött szóbeli kiegészítőt. Megállapította, hogy a tervezet ún. sarkalatos kérdésekben — az elégséges szolgáltatás kimunkálása, sztrájkalap feltöltése és felhasználása — objektív körülmények folytán nem tud megfelelő megoldást adni. A tervezetet újabb átdolgozásra javasolta.

Az elégséges szolgáltatás tekintetében az érintett tárgyaló-feleknek kell majd az egyeztető tárgyalásokon megegyezniük, ennek ellenére szükséges lenne a vasút kiemelkedő népgazdasági és katonapolitikai szempontjai miatt a minisztériummal egyeztetett iránymutatás kiadása.

Az elégséges szolgáltatásra vonatkozó iránymutatásokat még ez ideig sem a MÁV, sem pedig a Közlekedési Minisztérium nem dolgozta ki. A sztrájkalap feltöltése pedig olyan közgazdasági és pénzügyi átfogó munkát kíván, amely során meg kell határozni a sztrájkalap forrását, az összegyűjtésének szintjét, továbbá elosztásának szabályait. Mindez pedig a költségvetés megalapításával egy időben mehet végbe, természetesen változtatva a kialakított arányokon. A KV a javaslatot elfogadta.

Szombathelyi elégedetlenkedők

„Tudok a kezdeményezésről, azt sem tagadom, hogy a követelések zöme jogos. Mindezek ellenére felelőtlennek tartom, pontosabban: komolytalannak. Szerintem a reformkör csak ígér, ám tenni szinte semmit sem tud. Egy követelési listát bárki össze tud állítani. A véleményem az, hogy a hagyományos szakszervezet megújítása az egyetlen megoldás."

(Szombathelyi elégedetlenkedők című riportunk az 5. oldalon)

FÓRUM

A megosztott erőkön könnyű uralkodni

Az elmúlt hónapokban számos támadás érte a szakszervezeteket. A bírálók azt rótták fel többek között, hogy negyven éven át kiszolgáltak egy káros politikát ahelyett, hogy a dolgozók érdekeit védték volna. Nos, ebben a megállapításban van is némi igazság, azonban nem ártana, ha folyamatában tekintenénk végig az eseményeket. Az tagadhatatlan, hogy akkoriban alkalmatlan vezetők is kerültek a szakszervezetek élére, így a SZOT történetében is megvolt a „pangás időszaka". Ugyanakkor, ha bármit is megpróbáltak elérni a zárt ajtók mögötti tárgyalásokon — mert voltak ilyenek —, nem publikálhatták, mert kötötte őket a pártfegyelemnek nevezett béklyó. Így aztán a dolgozók joggal gondolhatták, hogy megfeledkeztek róluk.

Emlékezzünk csak a múlt év elejére, amikor 17 ágazati szakszervezet, köztük a miénk is, a sajtóban felemelte a szavát a SZOT és a kormány által aláírt áremelési stop felrúgása ellen. Az akkori kormány ingerülten reagált erre, sőt *Grósz*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Jugoszláv—magyar közös határállomás

Az *Ante Markovics* vezette szövetségi kormány a szövetség parlamentje elé terjesztette a szabadkai a jugoszláv—magyar közös vasútállomás építésének finanszírozásáról szóló törvényjavaslatot.

Mint a törvényjavaslat indoklása hangoztatja, a szabadkai vasúti pályaudvar megépítése a jugoszláv fél Magyarországgal szembeni sokéves kötelezettsége, mert a két kormány között 1973-ban eláírt szerződés alapján a magyar fél már átadta rendeltetésének a gyékényesi és murakeresztúri közös határállomást.

Kevesebb áru, több utas

Az elmúlt évtizedekben rendre úgy alakult a MÁV áruszállítási teljesítménye, hogy a mérsékeltebb első félévet az őszi hónapokban — egészen az év végéig — dinamikus fellendülés követte. A nagy őszi szállítási csúcsforgalom időszakában voltak olyan hónapok — szeptember, október — amikor több mint *12 millió tonna árut szállított a vasút.*

Ez az időszak már a múlté. Az utóbbi években ugyanis az első és a második félév közötti különbségek folyamatosan zsugorodtak. A csökkentő tendencia az idén is jól nyomon követhető. *Augusztusban és szeptemberben a vártnál kisebb volt a fuvarigény.* Ebből fakad, hogy a lemaradás tovább nőtt.

A háromnegyedévi gyorsmérleg adatai szerint a vasút kilenc hónap alatt

csupán 77 millió tonna árut szállított, 3 millióval kevesebbet a tervezettnél.

Ez a bázishoz és a tervezetthez képest 95 százalékos teljesítésnek felel meg. Hasonlóan alakult az árutonna-kilométer teljesítmény is.

Különösen szembetűnő a lemaradás a belföldi forgalomban. A legnagyobb visszaesés a tömegáruknál — szén, kő, építőipari alapanyagok és műtrágya — tapasztalható.

Szerencsére a belföldinél kedvezőbb az export, az import és a tranzit. Az utóbbi a tervezetthez viszonyítva 100 százaléknak megfelelően alakult.

Az áruszállítással ellentétben, a személyforgalom alakulása megfelelt a várakozásnak:

az év eddig eltelt kilenc hónapjában 169 millióan utaztak vasúton.

Ez az előző évinek 101, a tervezett értéknek pedig 108 százaléka. Az utaskilométer teljesítmény is hasonlóan alakult.

A gyorsmérlegtől az is kitűnik, hogy a belföldi forgalomban, a kedvezményrendszer bővítésének hatására a korábbi időszaknál többen választották a vonatot, viszont 6 százalékkal kevesebben utaztak teljesárú menetjeggyel, ami bevételkiesést eredményezett. A belföldi forgalomnál meg kell még említeni, hogy mintegy 6 százalékkal nőtt a gyorsvonattal utazók száma.

A nemzetközi forgalomra sem lehet panasz, különösen a nyári turistaidényben vették sokan igénybe a vasutat. A viszonyítási alapokhoz képest

a szocialista relációban utazók száma 30, a tőkés viszonylatú forgalomban 40—50 százalékkal volt nagyobb az utasok száma.

Ha ehhez hasonló mértékű lenne a javulás a személyszállító vonatok menetred szerinti közlekedését, s tisztaságát illetően is, — meggyőződésünk — még többen utaznának vasúton.

— i —

Kisiklott a gyorsvonat

Marhacsordába rohant szeptember 12-én 19.55-kor Bácsalmás és Mélykút között a Pécsről Szeged felé tartó 788-as számú gyorsvonat. A hátul működő mozdonnyal, tolt üzemben közlekedő MDa motorvonat szerelvényének vezérlőkocsija a nagy erejű ütközés hatására kisiklott, a pályán keresztbe fordult, majd fölborult. Két utas súlyosan, egy pedig könnyebben megsérült.

A vonaton szolgálatot teljesítő vasúti dolgozók közül hárman szenvedtek könnyebb sérüléseket. Az anyagi kár jelentős. A termelőszövetkezet vesztesége: 35, valutáért vásárolt, a tenyészállomány felfrissítésére szánt növendékmarha.

Szakszervezeti diplomácia

Kelet és Nyugat eszmecseréje

Beszélgetés a belga vasutas-szakszervezet elnökével

A közel két évtizedes múltra visszatekintő Vasutas-szakszervezetek Nemzetközi Szemináriuma következő ülésének megszervezése céljából tartózkodott rövid munkalátogatáson hazánkban *Jose Damilot*, a belga vasutas-szakszervezet elnöke. A szeminárium mintegy negyven résztvevője közt Észak-Amerika kivételével mindegyik kontinens képviselteti magát, így hát felettébb hasznos a szeminárium munkája, mivel ez az egyetlen olyan szakmai szakszervezeti fórum, amely a rendszeresen megtartott találkozókkal lehetőséget nyújt a keleti és nyugati szakszervezetek közti eszmecserére. *Jose Damilot* szerint hazánk mellett még három kelet-, és öt nyugat-európai ország működik közre legaktívabban a munkában.

— Hogyan látja a nemzetközi szeminárium lehetőségeit, amikor az erős Nyugat-Európa egyre inkább növeli előnyét a többi országgal szemben, s ez alól csak Japán, Új-Zéland és Ausztrália kivétel?

— Már a nyugat-európai országok sem egyforma lelkesedéssel üdvözlik a szemináriumot, s ez megnehezíti törekvéseinket. A nagy országok egyike-másika ugyanis nyilván úgy gondolja, hogy egyedül is meg tudja oldani a gondjait, s ehhez nem kell egy nemzetközi fórum. Tehát az EGK-n belül is gondot okoz a különböző országok szakszervezeti mozgalmainak egységesítése, s ez még inkább így van a harmadik világ vonatkozásában.

— Az EGK-országokban olyan vélekedést is hallani, hogy 1992 után, az integrálódott Európában megszűnik a vasutak nemzeti jellege, s ez elbocsátásokhoz vezet . . .

— Nem hiszem, hogy erre számítani kellene. Az egységes piac kialakulása után a vasúttársaságoknak az állam sokkal nagyobb függetlenséget fog ugyan biztosítani, de a vasutas mint állami tisztviselő megtartja majd a munkahelyét.

— Mennyiben és milyen formában tartja szükségesnek a nemzeti ágazati szakszervezetek kapcsolatait?

— Rendkívül erős együttműködésre van szükség, ám ennek gátja, hogy eltérőek az érdekek a különböző országokban, ugyanis a gondok nem egy időben és nem azonos intenzitással merülnek fel. Arról nem is beszélve, ha meg is állapodnánk az egységes fellépésben, rögtön szembetalálnánk magunkat a hogyan kérdésével. *Az eltérő nemzeti karakter révén ugyanis másként reagálnak bizonyos dolgokra a latin, és másként az északi országok.* Vagy vegyük például a sztrájkot. Ha európai vasutassztrájkot hirdetnénk, néhány országban ez ellenállást váltana ki az eltérő sztrájkhagyományok miatt, NSZK-ban pedig egyenesen törvényes akadályba ütközik egy sztrájk megszervezése.

— A belga vasutas-szakszervezet belső érdekvédelmi tevékenysége milyen hatással van a nemzetközi kapcsolatokra?

— A mi mozgalmunkban jórészt szocialista és kommunista érzelmű dolgozók vesznek részt. Az az álláspontunk, hogy nem elegendő csak a saját tagságunkkal foglalkozni. *Így a hatvanas években kezdeményeztük egy fórum létrehozását* — ebből nőtt ki a szeminárium —, *amely lehetőséget nyújt a keleti és nyugati szakszervezeti tagok találkozására.* Akkoriban ennek a kontinens békéje megőrzésében még politikai jelentősége is volt.

— Milyennek látja a belga és a magyar vasutas-szakszervezet kapcsolatát?

— Kapcsolatunk baráti, annál is inkább, mert tulajdonképpen *Koszorus* úr elődje és az én elődöm hozta létre a szemináriumot a szakszervezeti diplomácia terén. Manapság, amikor egyre inkább szükség van a létezésére, személyes tárgyalásokon egyeztetjük véleményünket a vasutas-szakszervezetek vezetőivel. Budapestre érkezésem előtt találkoztam *Georges Lanouval*, a francia, és *Jimmy Knappal*, az angol szakszervezeti vezetővel. Én a nyugat-európai kollégák között töltök be bizonyos követi szerepet, s lehet, hogy *Koszorus* úr hasonlóképpen tud eljárni a keleti mozgalmakban. Többek között ezt a kérdést is érintettük tárgyalásunk során.

D. K.

Érdeklődnek a turisták

Vasutat vett a szövetkezet

Testkultúraszalont is építettek

Jaroszlavban, az évszázados orosz városban, harmadik éve működik a „Gyekor" szövetkezet. Épületek dekorálásával kezdte, ma haszonbérleti alapon gyermekparkot tart fenn, gyógytorna- és testkultúraszalonnal rendelkezik. Ebben az évben pedig 150 kilométernyi keskeny nyomtávú vasútvonalat vásárolt az Oroszországi Fűtőanyag-ipari Minisztériumtól, mintegy 1,5 millió rubelért. Ugyan milyen meggondolások vezették a minisztériumot, amikor ráállt erre az adásvételre és voltaképp mire kellett a vasút a szövetkezetnek?

— *Az eladási ajánlattal nem a minisztérium hozakodott elő* — mondja a „Gyekor" elnöke, *Anatolij Guszev.* — Pusztán úgy döntött, hogy a szóban forgó vasútvonalat felszedi, a kiszolgáló személyzetét pedig elbocsátja. Az ok igen egyszerű: a vasútvonalat egyáltalán nem használták, sok veszteségük származott belőle. A síneket a harmincas évek elején fektették le egy gazdag tőzegtelephelyhez, mert abban az időben ez volt az ország egyik legfőbb energetikai fűtőanyaga. Ám azóta egy fél évszázad telt el. Az energetika már régen áttért a folyékony fűtőanyagokra és a lelőhely is kimerült, *így hát a minisztérium úgy döntött, hogy megszabadul a felesleges vasútvonaltól, amelyért évről évre komoly adót utalt át a költségvetésbe.*

Tudni kell azonban, hogy a jaroszlavi terület nemcsak tőzegben gazdag. A vasútvonal csodálatosan szép tájakon halad át: gyönyörű erdőkön, folyókon, tavakon. Mellesleg az erdőkben sok a gomba, ehető bogyó és erdei vad. Felvetődött bennük: miért ne lehetne ezen a helyen turistaparadicsom?

— Ezért az útvonal mentén, — folytatja — a legvonzóbb helyeken kempingeket és szálláshelyeket akarunk létesíteni. *Természetesen magunk fogunk építkezni, a „Gyekornak" ehhez megvannak a szükséges eszközei és kapacitása.* A vasútvonal karbantartásához szakembereket szerződtetünk, bevonva őket vállalkozásunkba. Meg vagyok győződve, hogy ezek a tájak nemcsak hazánk lakóit fogják vonzani, hanem a külföldi turistákat is.

A vasutat üzemeltető személyzet sem lesz kénytelen új munkát keresni. Igaz, legalább a felére csökkentik a létszámukat, de a többiekről is gondoskodunk. A turistákat el kell látni enni-innivalóval. *Az útvonal mellett elterülő területen pedig több elhagyott falu található, ahol kisebb állattenyésztő-gazdaságokat, méhészeteket, dísznövény- és konyhakerti gazdaságokat akarnak létesíteni.* Ezekben a vasút volt alkalmazottai kedvükre való munkát találhatnak és a szövetkezet is jól jár. Idővel meglesz mindenük, ami csak kell: tej, hús, zöldség, méz és gomba.

Mi több, nincs kizárva, hogy új életre keltik a kézműipart, hiszen a jaroszlavi földön sok fafaragó, kosárfonó és más szakmabéli mester akad. Így aztán a turisták nem maradnak szuvenír nélkül.

A Kreisky-bizottság jelentése

A nyugat-európai szakszervezeteket legtöbbet foglalkoztató probléma a munkanélküliség alakulása. Az Európai Közösség munkaképes lakosságának 11 százaléka nem rendelkezik jelenleg munkahellyel. A becslések szerint talán csak a kilencvenes évek közepe táján csökken le az aránya 5 százalékra. Ezeket az adatokat a közelmúltban hozta nyilvánosságra az úgynevezett „Kreisky-bizottság" által készített jelentés.

Az említett bizottságot — amelyben számos neves politikus, szakszervezeti és tudós személyiség tevékenykedik — *Bruno Kreisky*, Ausztria volt kancellárja vezeti.

A jelentés, amely e független bizottság kétéves munkájának az eredménye, kiemeli, hogy az európai országokban tapasztalható nagyarányú munkanélküliség azért elfogadhatatlan, mert létezik megfelelő stratégia ennek a társadalmi csapásnak a megszüntetésére. A jelentés szerint *„a teljes foglalkoztatottság kulcsa intellektuális és politikai bátorság kérdése"*, mivel a munkanélküliség nem kizárólag csak gazdasági, hanem egyúttal politikai jelenség is. A bizottság javasolja az európai országok kormányainak, hogy egyeztessék gazdaságpolitikájukat és tegyenek intézkedéseket annak érdekében, hogy gazdasági növekedésük elérje a 3,5—4 százalékot.

Az ilyen nagyságrendű növekedés jótékony hatást gyakorolna a foglalkoztatásra és nem keltene inflációt. A jelentés olyan stratégiát ajánl, amelynek célja a gazdasági növekedés jellegének új irányokba való befolyásolása olyan módon, hogy a munkahelyteremtő és az emberi élet minőségi oldalait jobbító beruházások kerüljenek előtérbe.

A bizottság anyaga a következő hat területet említi meg mint e beruházási stratégia működési szférája: a környezetvédelem; az infrastrukturális politika; a technológia és innováció; a kultúra és az oktatás; az információ-szolgáltatás; a Kelet—Nyugat és az Észak—Dél közötti kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének területei.

A stratégia megvalósítása feltételezi, hogy az állami költségvetés működési tere a hosszú távú gazdasági programokban, és ne a személyi jövedelemadó csökkentésében teljesedjen ki. *Ez utóbbi egyébként inflációs hatást eredményezhet — emeli ki a jelentés.*

Az infláció másik gerjesztője a kereslet és a kínálat közötti eltérés. Ezért rendkívül fontos egyrészt az előrelátó munkaerőpiac politika, másrészt egy következetes, regionális fejlesztéspolitika alkalmazása.

B. Z.

Technológiai forradalom

Megőrizni a munkahelyeket a termelésben

Az Amerikai Egyesült Államokban a technológiai forradalom nem csupán a termelési szerkezet megváltoztatásában, az üzemek külföldre telepítésében és a dolgozók, valamint szakszervezeteik zaklatásában nyilvánult meg, hanem az Unió valamennyi állama gazdasági életének destabilizációjában is. Egyik példája ennek Massachusetts állam helyzete.

A negatív hatások mérséklése érdekében Massachusetts állam mint ipari kulcskörzet a szerkezetváltás kiváltotta termelés-visszaesés és az ezt eredményező jövedelemcsökkenés ellen intézkedéseket kezdeményezett.

Az állam kormányzójának, a legutóbbi elnökválasztás egyik esélyes jelöltjének, *Michael Dukakisnak* a támogatásával az állam vezetése, az Alkalmazott Technológiai Központ (ATK) bevonásával határozott lépésekre szánta el magát. A kitűzött cél: *„. . . a munkahelyek megőrzése a termelésben(. . .) a kis és a közepes nagyságrendű vállalkozások segítése, hogy tevékenységi körüknek megfelelő, korszerű technológiát alakíthassanak ki."*

Tekintettel arra, hogy „. . . lehetetlen a legmegfelelőbb technológia kidolgozása anélkül, hogy erről ne tanácskoznának az alkalmazottakkal és ne kérnék ki javaslataikat." Az ATK véleménye szerint a dolgozóknak és szakszervezeteiknek egyenlő félként kell részt venniük az új technológiai folyamatok kimunkálásában.

Az ATK a szakszervezetekhez, így pl. az AFL—CIO-hoz intézett levelében felajánlotta segítségét valamennyi olyan helyi szakszervezeti egységnek, amely úgy véli, hogy az adott vállalatnak szüksége van a korszerűsítésre, vagy a már folyamatban levő fejlesztési folyamat segítésére. Ha a megkérdezett szakszervezet egyetértő választ ad, akkor az ATK kapcsolatba lép az érintett vállalat vezetésével, és megkérdezi: igényt tartanak-e a segítségükre.

A nagyszámú kisvállalat többsége tisztában van azzal, hogy számukra a legfontosabb tőke alkalmazottaikban testesül meg. Az ATK a maga részéről hangsúlyozza, hogy a technológiai jellegű problémák megoldására felállított csoport a saját szakértők mellett egyszersmind a vállalat alkalmazottainak képviselőit is magában foglalja.

Az ATK feladata tehát abból áll, hogy a termelés korszerűsítése mellett megőrizze a munkahelyeket. S amikor a dolgozók úgy értékelik, hogy van lehetőség a termelési kapacitás növelésére, akkor a Technológiai Központtal közösen igyekeznek meggyőzni a vállalat vezetését a vállalat túlélési esélyeit növelő pozitív fejlesztésre, következésképpen jelentős számú munkahely megmentésére.

A kutatómunkát, melyet a kidolgozandó szervezési terv tesz szükségessé, két massachusettsi egyetem fogja össze. Ugyanakkor az ATK a más országok vállalatainál alkalmazott munkaszervezési módszerekről gyűjti össze az információkat és tájékozódik az alkalmazandó technológiával kapcsolatos új ötletekről. Az ATK szerint elképzelhető olyan megoldás is, hogy a bevezetendő munkamódszereket és programkoncepciókat maguk az érintett dolgozók alakítsák ki saját munkaterületükre. Az ATK az összegyűjtött információkat a szakszervezetek, a szakmai továbbképzők, a gazdasági vezetők és a politikusok rendelkezésére bocsátja. Az ATK meggyőződése, hogy *„a legjobb termelési rendszerek a régi és az új, a legújabb technológiai ismereteket is magában foglaló szakértelem kombinációjából származnak".*

Baranyai Zoltán

A Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem

pályázatot hirdet

GYÁREGYSÉGVEZETŐ MUNKAKÖR BETÖLTÉSÉRE.

FELADATKÖRE: Vasúti vontatott járművek javításának (tartály, személy és élelmiszer szállító) irányítása

A munkakör betöltésének feltételei:

— Szakirányú műszaki egyetemi, vagy főiskolai oklevél.
— Felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés.
— 10 éves szakmai gyakorlat, ebből 5 év vezetői gyakorlat.
— Legfeljebb betöltött 45. életév.
— Erkölcsi bizonyítvány.

A kinevezés határozott időre szól (3 év), alkalmasság esetén meghosszabbítható.

BÉREZÉS: a MÁV kollektív szerződés szerint — a gyakorlattól függően — 17 000—22 000 forintig plusz prémium.

AZ ÁLLÁS 1990. FEBRUÁR 1-JÉTŐL TÖLTHETŐ BE.

A pályázatot 1989. november 24-ig a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem személyzeti és oktatási osztályára *(1045 Budapest, Elem u. 5—7.)* kérjük elküldeni.

A beérkező pályázatokra 1989. december 20-ig választ adunk.

A pályázat tartalmazza:

— az eddigi munkakörök, tevékenységek felsorolását,
— a jelenlegi munkahelyét, beosztását, havi alapbérét és jövedelmét,
— a megpályázott munkakörre vonatkozó elképzeléseit, terveit,
— szakképzettségét és egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,
— részletes önéletrajzot.

A pályázatot bizalmasan kezeljük. Az értékelést szakmai bíráló bizottság végzi.

A pályázattal kapcsolatban felvilágosítást ad Dávid László személyzeti és oktatási osztályvezető a 01/83-16 üzemi és a 169-2561-es postai telefonon.

A világon elsőként az ausztráliai Sydneyben állítottak a nagy városi közlekedés szolgálatára egysínű vasutat a múlt év júliusában. A harmincméterenként felállított oszlopokon feszülő pályán szinte hang nélkül suhan a vonat a gumikerekeknek köszönhetően. A 32 méter hosszú csuklós szerelvények már 20 méter sugarú körben is kanyarodhatnak, ami a városi közlekedéshez való alkalmazkodást, valamint a sűrűn beépített negyedekben a pálya vezetését megkönnyíti. Az egysínű 1 perces követéssel 12 ezer utast szállíthat óránként, s a megállókat úgy alakították ki, hogy a vasutat mozgássérültek is igénybe vehessék.

A megosztott erőkön könnyű uralkodni

(Folytatás az 1. oldalról.)

Károly egy tévéinterjúban valami olyasmit is mondott, hogy nem érdekli a szakszervezetek véleménye.

S ha már a múlt évnél tartunk: akkoriban a ma méltán a népszerűségi lista élén lévő sajtó sem számolhatott be a március 15-i, vagy a június 16-i eseményekről, mégsem vádolják őket bizonyos körök azzal, hogy *„kiszolgáltak egy káros politikát"*. Talán azért, mert a sajtóra szükség van, de szükség van a szakszervezetekre is!

Ilyen előzmények után hirdette meg a SZOT szeptemberben a „szakszervezeti napokat", aminek keretében *Koszorus Ferenc* főtitkár Celldömölkön, Kaposvárott és a budapesti Landler járműjavítóban megrendezett fórumokon válaszolt a tagság kérdéseire.

Kaposvárott a legtöbb kérdés a bérrendszerrel, a ruhaellátással, szakszervezetünk és a SZOT viszonyával foglalkozott, de felvetődött az is, hogy várható-e átszervezés a MÁV-nál a svájci cég rendszerelemző munkáját követően? Egy felszólaló 280 vontatási dolgozó nevében reklamálta a beígért 10 százalékos béremelést, mert ők csak 4,6 százalékot kaptak.

Koszorus Ferenc elmondta többek között, hogy jövőre 20-23 százalékos bérfejlesztési igénnyel lép fel a VSZ, s erről már a MÁV elnök-vezérigazgatóját és a minisztert is értesítették. A ruhakérdésre kitérve kifejtette, hogy a szakszervezet elnöksége júniusban az összegyűjtött panaszokat elküldte a vezérigazgatóságra, választ azonban szeptember végéig nem kapott.

A Landler járműjavítóban felvetődött, hogy a SZOT által elért eredmények nem elégítik ki a tagságot. A főtitkár válaszában rámutatott arra, hogy az eddigi tárgyalásokon a szakszervezeteket nem úgy kezelték, mint a bérből és fizetésből élők képviselőit.

— Már 1983-ban megfogalmaztam, hogy az MSZMP nem tudja, hogyan működjön együtt a szakszervezetekkel, sőt ellenük dolgozik: korlátozza jogaikat, s egy sor területet kivett a szakszervezetek kezéből. Tehát a politikai, majd az állami vezetés fordult szembe a szakszervezetekkel, s nem az ellenzék, de a térvesztést követően persze csökkent a mozgalom szerepe, amit a többpártrendszerben különféle politikai szerveződések ki is használnak. Ma pedig a gazdasági helyzet miatt a kormánynak nem érdeke az erős szakszervezet — mondotta a VSZ főtitkára, majd hozzáfűzte:

— A szakszervezetnek akkora az ereje, amekkora a mögötte álló tagság, így a tárgyalásokon nem mellékes, mekkora erőt képviselő küldöttek ülnek az asztalnál.

A szociális és egészségügyi ellátást érintő kérdésre a jelenlevők megtudhatták, hogy hazánkban a szociálpolitikát tönkretették az elmúlt években, ugyanis ha valamin takarékoskodni kellett, akkor a szociálpolitikától vettek el. A mai helyzetben a szakszervezet sem az oktatásban, sem az egészségügyben nem tudja elfogadni a piacosítást. Ezt még a modellként előttünk álló — ők maguk is ezt mondják — szocialista típusú Ausztriában sem teszik meg. Az üdülést pedig nem a szakszervezet, hanem a körülmények kényszerítő hatása viszi a piaci mechanizmus hatókörébe.

A továbbiakban a főtitkár elmondta, hogy az egész mozgalom létét kérdőjelezné meg a SZOT-tól való függetlenedés, hiszen ha minden ágazat „független" lenne, és külön úton haladna, akkor éppen a mozgalom lényege, a szolidaritás, az egymás támogatása nem érvényesülne. Természetesen az elképzelhető, hogy másik szövetséghez, például a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligájához tartozzon a Vasutasok Szakszervezete, de az esetleges csatlakozásnál azt kell mérlegelni, többet tud-e nyújtani a vasutasok számára, mint a SZOT?

Az újonnan alakuló szakszervezetekről szólva az előadó kifejtette, hogy a kormánynak és a gazdasági vezetésnek az az előnyös, ha minél több szakszervezet van. A megosztott erőkön mindig is könnyebb volt uralkodni — mondotta, majd példának hozta a nyugat-európai szakszervezetek kálváriáját:

— Amikor a szociáldemokrácia megrendült nyugaton, akkor hirtelen több szakszervezet alakult, mert azt hitték, hogy majd egymaguk megoldják a problémákat. Csak egyvalamit nem vettek figyelembe: különkülön gyengék. S íme, manapság újra egyesülnek a szakszervezetek, létrejönnek a nagy szakszervezeti tömörülések. Például Angliában a közelmúltban a vasutasokhoz csatlakoztak a buszvezetők, a metrósok és a dokkmunkások.

A bérhelyzettel kapcsolatosan a hallgatók megtudhatták, hogy manapság minden — hagyományos és újonnan alakult — szakszervezet bérkövetelésekkel lép fel a kormánnyal szemben. Az, hogy a kormány által kiutalt 500 milliós keretből 400 milliót sikerült megszerezni a fizetések javítására, kétségkívül egy kis győzelem, ám a méltánytalanul háttérbe szorított vasutasoknak ez nem elegendő. Ezért szakszervezetünk, akárcsak az egészségügyiek, vagy a pedagógusok, 3 milliárdot kér, az azonban kétséges, hogy lesz-e olyan szakszervezet, amely meg is kapja e szűkös időben. Pedig csak ahhoz, hogy a vasutasok bérhátránya megszűnjön, 24 százalékos fizetésemelésre lenne szükség, ami a MÁV 10,8 milliárdos béralapját tekintve 2,6 milliárd forintot tenne ki.

Mindenesetre *szakszervezetünk azt az álláspontot képviseli, hogy a jövő évben emelni kell a vasutasok bérét,* mégpedig olyan rendszerben, hogy a legalacsonyabb bér 4 ezer nyolcszáz forint legyen, azután pedig inflációt követő rendszert kell felállítani. Ugyanis inflációt gerjesztenek az olyan intézkedések, amelyek például a húsáremelést előzték meg. Tudniillik a húsiparban több mint 20 százalékos béremelést hajtottak végre, miközben a teljesítmény 98 százalékos volt, és a kiáramlott bér és a bevétel közti különbséget áremelésből pótolták, de ez az ipar szinte minden területén így megy.

Tehát rendbe kell hozni a gazdaságot, és *el kell dönteni, hogy mennyit ér a vasút az országnak,* hiszen a közúttal nem tudunk Európához csatlakozni. A Nyugat ugyanis a vasút fejlesztésére állt rá, s ehhez vagy idejében hozzákapcsolódunk, vagy nagyon hosszú időre lemaradunk . . .

D. K.

Az érdekvédelem egységéért

A VSZ elnökségének állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége az október 20-án tartott ülésen részletesen tárgyalt az újonnan alakult vasutas-szakszervezetekről, illetve a létrejöttükkel kialakult helyzetről. Az elnökség tudatában van annak, hogy ma a munkavállalóknak — köztük a vasutasoknak — sok oka van az elégedetlenségre, és azt is megérti, hogy egyes csoportok elkeseredésükben elfordulnak a jelenlegi szakszervezettől, kilépnek, vagy új szakszervezet alakítását kezdeményezik.

Tisztában van azzal is, hogy az elmúlt évtizedekben a Vasutasok Szakszervezete olyan szerepvállalásra is kényszerült, amellyel rontotta a hitelét a tagság körében. Ugyanakkor tiszta lelkiismerettel áll a tagsága előtt a tekintetben, hogy a vasutasok érdekeinek védelmében elment az adott körülmények között lehetséges szélső határokig.

Kétségkívül igaz: nem lépte át, de nem is léphette át az egyközpontú hatalom szabta korlátokat. Mint ahogyan nem lépték át azok az új sütetű reformerek sem, akik ma az elmúlt negyven évről történő elszámolást követelik, és a Vasutasok Szakszervezete támadásában vélik megtalálni az elrugaszkodó fix pontot saját politikai karrierjük elindításához.

Az elnökség úgy ítéli meg, hogy a jelenlegi szakszervezet gyengítése, vagy párhuzamos érdekvédelmi szervezetek létrehozása objektíve nem szolgálja a munkavállalói érdekeket. Ez óhatatlanul az erők szétforgácsolásához és a szervezetek egymással szembeni kijátszásához vezethet. Ugyanakkor határozott véleménye az, hogy napjaink politikai változásai jó esélyt adnak az érdekvédelmi munkának a Vasutasok Szakszervezete keretein belül történő megújításához. Olyan esélyt, amellyel elkerülhető a széthullás, és az esetleges későbbi újraegyesülés kanyargós és rögös útja.

Ezért arra kéri és biztatja a tagságát, hogy az alapszervezetekben fogalmazzák meg programjukat a szakszervezeti munka megújítására, helyben alakítsák ki a legalkalmasabbnak vélt szervezeti kereteket, és válasszák újjá a tisztségviselőket.

Ezzel párhuzamosan az elnökség az 1988. novemberi országos értekezlet határozatainak szellemében hamarosan kezdeményezi a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségénél olyan döntések sürgős meghozatalát, amely széles körű lehetőséget ad egy alulról építkező, a tagsága által legitimált, belső működésében demokratikus szakszervezet létrehozására.

A VDSZSZ-nek — és más új vasutas-szerveződéseknek — az elnökségünk együttműködést ajánl. Teszi ezt annak ellenére, hogy az említett szervezetek képviselőinek eddigi megnyilatkozásai a merev elutasítás, elhatárolódás és számonkérés szándékát tükrözik.

Úgy gondoljuk, hogy a kritizálás, igazságosztás és kinyilatkoztatások időszakát hamarosan felváltják majd a vasutasok érdekeinek érvényesítéséért folyó küzdelem hétköznapjai, ahol az új szakszervezetek valószínűleg ugyanazokért a célokért küzdenek és ugyanazokba a korlátokba ütköznek majd, mint amelyekkel a Vasutasok Szakszervezete hadakozik hosszú idő óta. *Ebben a harcban nem az ellenfeleink számát kell gyarapítani, hanem szövetségeseket kell keresni.*

HOZZÁSZÓLÁS

Hogyan válasszunk küldöttet?

Lapunk 13. számában a Vasutasok Szakszervezete vezető szerveinek és tisztségviselőinek soron következő választásának lebonyolításával kapcsolatban *„választási útmutató"* jelent meg.

A megújulás szempontjából döntő fontosságú a küldöttek megválasztásának módja. Ha ebből a szempontból vizsgáljuk a közzétett „útmutatót", nem lehetünk teljesen megnyugodva. Nem kétséges, hogy a kongresszus küldötteit hiba lenne a régi módon megválasztani. Sajnos az útmutatóban helyet kaptak a napjainkra idejétmúlt módszerek is. Ezzel kapcsolatban idézem a „választási útmutató" 3. pontját:

„Kongresszus: *Küldötteit a középirányító szervezetek választói értekezlete választja — az alapszervezetek javaslata alapján — az alapszervezetek létszámának megfelelő arányban. Biztosítani kell, hogy az 1000 főnél nagyobb taglétszámmal rendelkező alapszervezetek közvetlenül delegálják küldöttüket."*

Az ilyen választási útmutató azt bizonyítja, hogy az elmúlt 30 év hibáiból a tanulságok levonása nem a kívánt mértékben történik meg. Fontosnak tartom, hogy minden küldött az alapszervezetekben mérettessék meg, itt legyen a választás. E kérdésben nem lehet más érdek és akarat, mint a tagságé.

Nem lehet egyetérteni a 3. pont következő privilégium jellegű előírásával sem:

„A kongresszuson az elnökség tagjai, valamint a számvizsgáló bizottság elnöke küldött mandátummal bírnak. Ilyen előjogot senkinek sem szabad biztosítani. Küldött csak az lehessen, akit az alapszervezetben választanak meg. Ez természetesen nem zárja ki, hogy az említett tisztségviselők meghívottként részt vegyenek a kongresszuson, más a helyzet, ha küldöttként választják őket.

A *„Választási útmutató"* az elmúlt 40 év választási mechanizmusát kívánja tovább működtetni. Erre jellemző példa a „jelölőbizottság". Valamennyien ismerjük a jelölőbizottságok eddigi szerepét, puszta létük alkalmas arra, hogy a választások manipuláltságának látszatát keltsék. Működtetésükkel olyan embereket lehet tisztségekbe juttatni, akik nem „lefelé", hanem „felfelé" dolgoznak, a tagságnak elege van az ilyen tisztségviselőkből és „választásokból".

A demokratikus centralizmus elve nincs ugyan külön rögzítve, azonban ennek tovább éltetését jelenti a következő előírás:

„Az alapszervezet köteles a szakszervezet országos területeinek határozatait, ajánlásait, állásfoglalásait, gyakorlati tevékenysége során figyelembe venni, illetve végrehajtani."

Ezen előírás nehezen egyeztethető össze azzal a meghirdetett ígérettel, hogy a szakszervezetek elvetik a demokratikus centralizmus elvét. Az alapszervezetek önálló érdekvédelem helyett ismét a felsőbb határozatok végrehajtásával foglalkozhatnak.

Javaslom a kongresszust előkészítő bizottság létrehozását, olyan személyekből, akik élvezik a tagság bizalmát és elkötelezett hívei a megújulásnak.

Az események arra figyelmeztetnek, hogy a kongresszus összehívása halaszthatatlanná vált. Ha azt akarjuk, hogy a nagy múltú vasutas-szakszervezet a tagság érdekének megfelelően működjék, a szervezeti és személyi megújítás időpontja nem húzható tovább.

Mivel kellene a kongresszusnak foglalkoznia?

A múlt értékelése mellett mindenekelőtt a szervezeti és személyi megújulás kérdéseivel. A szervezeti megújulással kapcsolatos javaslatomat lapunk 14. számában röviden körvonalaztam, amely lényege a vasúti csomópontonként, illetőleg szakszolgálatonként történő szerveződés. *A választott szervek mellett pedig profi szakemberekből álló érdekvédelmi csoportok működnének, feladatuk lenne egyrészt szakmai tanácsadás a választott szervek, tisztségviselők részére, másrészt pedig a tagság érdekvédelmének* (egyéni és kollektív) *ellátása.*

A kongresszuson elfogadott döntésnek megfelelően történne a szervezeti és személyi megújítás, alulról felfelé történő közvetlen és titkos választás útján.

A szakszervezet szervezete és tisztségei nem lehetnek öncélúak: a tagság igényét és érdekét kell szolgálniok.

Ebből következik, hogy az adott szervezeti forma már nem felel meg az említett célnak, akkor meg kell változtatni. Ugyanez vonatkozik a tisztségviselőre. Ha nem képes már alkalmazkodni a megváltozott követelményekhez, át kell, hogy adja helyét a nálánál alkalmasabb személynek. Rögzíteni kellene azt is, hogy *választott tisztséget csak egy, legfeljebb kettő ciklusban és ne tovább lehessen betölteni.* Ez biztosíték lenne arra, hogy a szakszervezeti munka időről időre megújuljon és ne laposodjék el.

A megújítás és az ütőképes érdekvédelmi szervezet kialakítása új, hiteles emberek megválasztása azért is szükséges, mert az elkövetkezendő idők gazdasági rendjében az eddiginél is nagyobb szükség lesz a dolgozók érdekvédelmi szervezetére, vagyis a Vasutasok Szakszervezetére.

Dr. Garabon Sándor

Fő, hogy a vonat menjen

Ruhaügyek közelről

Hát kérem, megint — és még mindig — itt van ez a munkaruhadolog. Mert legyen tiszta és megnyerő a vasutas, ha egyszer a munkaruha olyan amilyen, vagyis nem megfelelő. Pedig micsoda erőfeszítéseket tesz a vasút! Hiába, szegénynek csak erre telik. Néhány évvel kétezer előtt sziszifuszi probléma, hogy megfelelő szoknyát tudjon adni a vasutas kabátjához. Így azok vagy nem mernek lehajolni, vagy pedig a kabát gombjai pattannak le minduntalan a keblük fölött.

Itt van példának okáért a GÓC a Nyugatiban. Ez a legnagyobb ruhaelosztó. Rosszkor érkezünk, hétfőn nincs ruhakiadás, pedig más napokon átlag nyolcvan-kilencven ember is veri itt az asztalt és káromkodik, ha több számmal kisebb vagy nagyobb egyen- vagy munkaruhát akarnak a nyakába akasztani.

— Pedig értesítjük őket, ha beérkezik a megfelelő méret — magyarázza kissé megszeppenve *Czerman Mihályné* raktáros, aki nem tudja, szabad-e nyilatkoznia. Megnyugtatjuk, mi nem nyilatkozatot kérünk, beszélgetni jöttünk, hiszen ő tudja, miképp mennek itt a dolgok.

— Azután a dolgozók vagy előbb vagy később jönnek be a ruháért, mert akkor érnek rá, akkor engedik őket — folytatja *Czermanné. — Ilyenkor előfordul, hogy nincs olyan ruha, vagy olyan méret, amit szeretnének.*

Persze ha van, abban sincs mindig köszönet. Mert a helyi „ruhások" a hasukra ütnek és megsaccolják a kollégát, amikor a ruhaigénylést beküldik. Nemrég érkezett például a váci pft-ről egy igénylés, amelyen csak az volt megjelölve, miből, hány darabot szeretnének. De hogy mekkorát? Arra már nem terjedt ki a ruhás figyelme.

Azután meg itt vannak a gyárak, a szállítók. Ha kedvük úgy tartja, akár hónapokig is ötvenes méretet küldenek. Eszi, nem eszi, ezt kapja a negyvennyolcas, az ötvenkettes méretű vasutas. Na és a minőség? Hát még mi nem kéne! És különben is. Az a 239 pár cipő ami néhány hónap alatt tönkrement? Abból igazán nem szabad általánosítani.

Fő, hogy a vonat menjen.

Meg azután a vasút sokat ad arra, hogy az utazószemélyzet megfelelő módon esztétikusan álljon az utazóközönség elé. Három inget, blúzt is kapnak — három évre. Igaz két rövid ujjút is, arra az esetre, ha nagyon meleg van.

Ez körülbelül azt jelenti, hogy egy inget, vagy egy blúzt az év szinte minden napján hordanak. Elméletnek is alig elfogadható, mert ezekkel a ruhaneműkkel két dolog történik a kihordási idő közepe táján. A jobbik eset, ha szétfoszlanak. A rosszabbik, ha megkeményedne, hogy szinte maguktól masíroznak, miután levetették őket.

Forgatok a kezemben egy női blúzt. A csomagolás egyik felén 44-es, a másikon 48-as látható.

— Cserére nincs lehetőségünk — meséli a raktáros hölgy. *— Ha valaki felpróbál egy blúzt vagy inget, vinnie kell akkor is ha nem jó. Nincsenek próbadarabjaink.*

Persze minek is lennének, különben sem jók még a szálmozások sem. Ebben az évben ezzel kapcsolatban kevesebb a gond. Idén nem volt se rövid se hosszú ujjú ing, amivel baj lett volna. Semmilyen inget, blúzt nem szállítottak, lévén még csak október közepe. Minek ezt elkapkodni?

Fő, hogy a vonat menjen.

— Persze ha valami nagyon kell, az a föld alól is előkerül — szól közbe *Tuza Ferenc*, a raktár egyik dolgozója.

— A múltkor is kint volt valahol a vezérigazgató. Az egyik dolgozónak nem volt fejére való vörös tányérsapkája. Hát szereztek neki.

A vezérigazgató látogatásáról jut eszembe, hogy a korábbi évekkel ellentétben már az utazóknak sem jár fehér ing, vagy blúz. Még bepiszkolódna. Az ilyesmire jobban tudnak vigyázni a vezérigazgatóság fehérgallérosai. Főosztályvezetőtől felfelé. Nekik jár a fehér ing.

Czeróczki Benőné, a budapesti igazgatóság (ruhaügyi) előadója is elismeri, a vasutas formaruhák nem a legjobban sikerültek. Hogy ezeket ki tervezte, és főleg, hogy ki adta rájuk áldását, nem tudja. Abban szó nélkül is egyetértünk, hogy a vasutasokat biztosan nem kérdezték meg, tetszik-e nekik az a ruha, ami már méreteiben sem megfelelő.

A vasutasok valahogy összeszedik a ruhát. Egy sapka, ami egy kicsit kicsi ugyan, de legalább új, a nadrág régi és kifényesedett, de nem bő. A kabát is új, csak nem szabad nyújtózkodni benne.

Nem baj, fő, hogy a vonat menjen . . .

Pataki Kálmán

Régi regulák a MÁV-nál

TÖBB FÉNYT!

Nézzük a roncsot és jó darabig nem jön szó a számra. Mintha pokolgép robbant volna az M 41-es motorvonat, vagy ahogy a vasútnál nevezik, a „Csörgő" orrában. A hajdani vezetőfülke egyszerűen eltűnt, a szék, amelyben *Göbölös Ferenc* 27 éves enyingi mozdonyvezető ült, szinte a felismerhetetlenségig összeszabdalva a fémhalmaz tetejére torlódott.

— *Szegénynek talán megijedni sem maradt elég ideje* — mondja megrendülten *Pintér Lajos* főbizalmi-helyettes, maga is mozdonyvezető. — *Attól a pillanattól számítva, hogy meglátta a pályán veszteglő tehervagonokat, 3-4 másodpercen belül bekövetkezett az ütközés.*

Végzetes tévedés

A Balatonfüredre tartó éjszakai személy augusztus 26-án, 23 óra 10 perckor futott ki a fehérvári pályaudvarról, a kétgyermekes fiatal mozdonyvezető számára egyenesen az elkerülhetetlen halálba. Milyen a sors, eredetileg Pusztaszabolcsra szólt volna a szolgálata. Csakhogy éppen építkezett, s hogy egy kis időt nyerjen, cserélt valakivel. Annak a kollégának ez a baráti szívesség az életet jelentette . . .

A történteket, a maguk végzetességében, nem nehéz rekonstruálni. A majdnem teljesen üres személyvonat menetrend szerint haladt Füred felé, mindössze néhány, békésen bóbiskoló utassal. *Ki tudja, mi járhatott Göbölös Ferenc fejében? Arra aligha gondolhatott, hogy Polgárdi-ipartelepen az ügyeletes forgalomirányító végzetes hibát követ el abban a percben.*

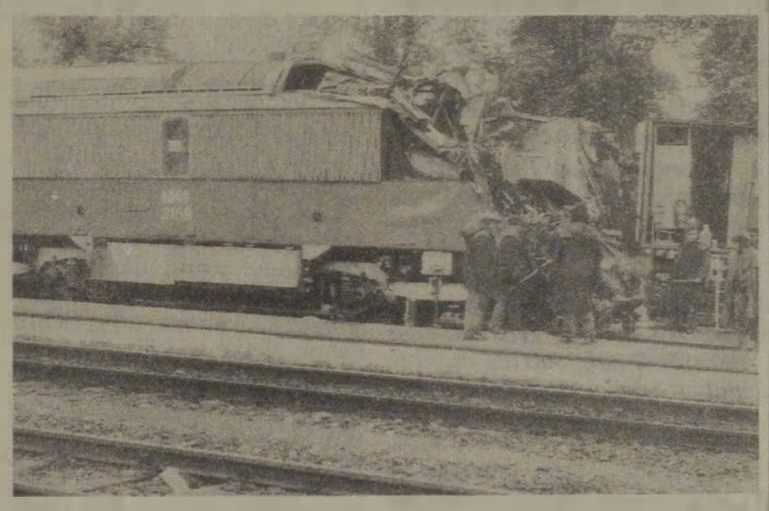
Úgy „meneszti" a személyt, hogy elfelejti ellenőrizni, túlhaladt-e az előzőleg indított tehervonat a gondjaira bízott pályaszakaszon. Szabad az út! — jelezte, holott az előző szerelvény a személyvonat útjában vesztegelt a sötét éjszakában.

Az M 41-es mintegy 70-80 kilométeres sebességgel rohant az álló tehervonatba, szinte fékezés nélkül fúródva az utolsó vagonokba. *Göbölös Ferenc szörnyethalt.* Az utasok közül senki sem sérült meg, a személyvonat ugyanis nem siklott ki, csodával határos módon a sínen maradt. A mozdonyvezetőt a MÁV saját halottjának tekintette, Székesfehérvárról különvonatot indítottak Enyingre. Ahogy mondani szokás, szép temetése volt, mintegy 1300 vasutas kísérte utolsó útjára. Lassan a vizsgálat is lezárul. *Minden jel arra vall, hogy a szerencsétlenségért kizárólag a forgalomirányítót terheli felelősség. Minden valószínűség szerint éveket kap gondatlanságért.* Hiába, ebben a szakmában egyet sem szabad hibázni. Nem véletlenül tartják úgy az öreg MÁV-osok, hogy a vasutas egyik lába a sírban, másik a börtönben . . .

Szenvtelen ügyintézés

A vizsgálat befejeződik, a munkatársak azonban a mai napig sem tudtak napirendre térni a tragédia fölött. A mozdonyvezetők, akik úgy ismerik azt a pályaszakaszt, akár a tenyerüket, úgy vélik, *Göbölös Ferencnek* nem kellett volna meghalnia, a végzetes mulasztás ellenére sem. Ha a MÁV-nál nem a gőzmozdonyok idejéből való regula volna érvényben, mely szerint *nem a masinisztának kell látnia, hanem a vonatot kell láthatóvá tenni,* a szerencsétlenség nem következett volna be. Ha az M 41-es lámpái nem 30-40, hanem, mint ahogy a személyautóknál természetes, 250-300 méterre világítanak az éjszakában, Göbölös időben fékezhetett volna. Ha be is következik az összeütközés, kis sebességnél legföljebb több-kevesebb anyagi kár keletkezik, a mozdonyvezető akár ki is ugorhatott volna az M 41-esből.

Az egyébként katonásan fegyelmezett, engedelmes, a szolgálatot mindenekfölött tiszteletben tartó vasutasok ez egyszer föllázadtak. Nyílt levelet fogalmaztak meg, amit a dunántúli vontatási főnökségről



mintegy hatszáz mozdonyvezető írt alá. (Előző lapunkban közöltük. A szerk.) Ebben, egyebek mellett azt követelik, hogy a vasúti vontatójárművek legalább a közúti követelményeknek megfelelő világítással, ködlámpával legyenek ellátva.

Magam is részt vettem azon az értekezleten, ahol a mozdonyvezetők a vasutas-szakszervezet, illetve a MÁV vezető tisztségviselőivel találkoztak. Meglepett, hogy az „illetékesek" milyen csekély megértéssel fogadták a panaszok áradatát. Különösen a budapesti igazgatóság gépészeti osztályvezetője, *Juhász Gyula* megnyugtatónak szánt kijelentése váltott ki heves indulatokat, aki így fogalmazott: *„Emberek, lássák be, ez a szerencsétlenség nem a rossz világítás miatt következett be. Az ütközés éppen egy kanyarban történt, vagyis a legtökéletesebb fényszóró sem menthette volna meg a kollégájuk életét."*

— Nincs ott semmiféle kanyar! Maga az életben nem járt még arra, honnan tudhatná! — sisteregtek a felháborodott közbekiáltások. Végül *Mosonyi Gyula* mozdonyvezető, a szakszervezeti bizalmi, fölajánlotta, hogy ugyanazzal a járattal elviszi *Juhász* urat a szerencsétlenség színhelyére, tisztázandó a vitát.

Filléres spórolás

Szeptember 25-én hárman szorongtunk a Székesfehérvárról Füredre igyekvő személy vezetőfülkéjében. *Mosonyi Gyula, Juhász Gyula* és jómagam. Az M 41-es nagyokat döccenve gördült ki az állomásról, csaknem üres kocsikat vontatva. — Megint egy ráfizetéses fuvar! — dohogott *Mosonyi* — a MÁV-nak csak vesztesége van a személyszállításon. Nem üzlet ez, hanem szolgáltatás.

A rendező pályaudvart elhagyva nyomban választ kaptunk az egyik legfontosabb kérdésre: Az M 41-es fényszórói ideális körülmények között is maximum 80-100 méterre világítanak. *Még annyit se nagyon tudnak, mint bármelyik személyautó tompított fényszórói.* Ötven méter után bizonytalan a látás, száztól az éjszaka az úr, sötétségbe veszik minden. Holott 80 körüli tempónál a féktávolság legkevesebb 300-400 méter.

Tizenöt perc alatt értünk Polgárdi-ipartelepre. *Akkor most figyeljenek!* — szólt az állomás után a mozdonyvezető. — Főnök úr, gyorsítok, fölmegyek 70-75-ig. Szegény Feri is ilyen sebességgel rohant a tehervonatba . . . Mondtam már, hogy aznap este még láttam? Éppen akkor húztam be Fehérvárra, amikor lekapcsolta a fülkében a világítást és elindult. Integettünk egymásnak . . .

— Na, itt vagyunk! Láthatják a nyomokat, ahol javítani kellett a pályát és a növényzet is le van tarolva. *Nézze, főnök, a kanyar csak ezután jön, az utközés jóval előbb történt. Nyílegyenes a pálya! Ezért mondjuk mi, ha megfelelő a világítás, Göbölös Feri még ma is élne!*

Egy perc alatt Polgárdiban vagyunk, az én utam idáig tartott. Leszállás előtt természetesen megtudakoltam *Juhász* úr véleményét is.

— Rosszul tájékoztattak, a szerencsétlenség valóban az egyenesben történt — mondta szűkszavúan az osztályvezető. — Minden egyéb csupán találgatás lenne. Nem tudom, milyen esélye lett volna a mozdonyvezetőnek, ha mondjuk száz méterrel előbb észleli a tehervonatot. Hogy túlélhette volna-e akkor az ütközést? Biztos válasz nem adható . . . Talán . . .

Szerencsém van, a kihalt polgárdi állomáson ugyanaz a *Mádi József* teljesít éppen szolgálatot, aki azon a végzetes éjszakán is munkában volt.

— *Ami engem illet, a MÁV-ot legalább annyira vétkesnek tartom a szerencsétlenségben, mint a durva hibát kétségtelenül elkövető munkatársamat.* Pár éve még a tehervonatok végén vörös farlámpák voltak, ez tiszta időben akár 1-2 kilométerre is ellátszott. Ha filléres spórolásból, ami mindig is jellemezte a vasutat, nem szereltetik le, a mozdonyvezető még ma is élne. Könyörgök, mit ér az ilyen takarékosság?! Néhány

százezret megspórol a MÁV, *ennél a balesetnél viszont legkevesebb 15 millió a kár, és rámenT egy ember is!* A forgalmistát nagyon jól ismerem, hiszen az unokatestvérem. Józan, nyugodt, megbízható ember, bármekkorát is hibázott most. Negyven éve szolgálok a vasútnál, de azt mondom, bármikor, bármelyikünkkel előfordulhat hasonló, különösen éjszaka. Egyikünk sem lehet biztos a dolgában.

Posch Ede

Biztonságos-e a magyar vasút?

Beszélgetés Lánczos Péterrel a balesetek hátteréről

Az utóbbi hónapok baleseti helyzetének alakulásából akár egy új Murphy-törvény is születhetne, nevezetesen: ha a MÁV-nál egy baleset bekövetkezhet, az be is következik.

Valóban ennyire az esetlegességre van bízva a balesetmentes vasútüzem? — kérdezem *Lánczos Pétert,* a MÁV Vezérigazgatóság ellenőrzési főosztályvezető-helyettesét.

— Én úgy fogalmaznék — és ez is lehetne egy új Murphy-törvény —, hogy a baleset bekövetkezése nem törvényszerű, de a trehányságból előbb-utóbb törvényszerűen baleset lesz. *A vasút, mondjuk így, több emberes üzem. Ha valaki a sorból „kihagy", a másik még mindig közbeléphet.* Ezáltal csak a veszélyhelyzet alakul ki, a vonat nem csattan, nem ütközik, nem siklik, a baleset az utolsó pillanatban még elhárítható. Fontos elem a vasúton kialakult krónikus létszámhiány, amelynek kényszerhatására az embert bizonyos területeken a technika váltotta fel. Így lépett a vonatvezető helyére a vonatbefolyásoló berendezés, a térközőrök, a sorompókezelők posztjára az önműködő térközjelző, illetve a fénysorompó, de még hosszasan sorolhatnám. *A technika azonban nem gondolkodik. Ha bármilyen üzemzavar keletkezik, már ismét az emberé lesz a főszerep.* Az utasítás ugyan ilyen esetekre is fölkészült és a balesetek megelőzésére megfelelő végrehajtási tartalékokkal is rendelkezik, ám óhatatlanul előtérbe kerül az ésszerűség, a megfelelő helyzetfelismerés, végső soron pedig a helyes döntés.

— Definiálhatók-e a vasúti balesetek? Fellelhető-e valamiféle közös háttér?

— Igen. A vasút gyakorlatilag egy ember—gép rendszer, sajnos mindkettő vonatkozásában előfordulnak hiányosságok. Gondolok itt például a munkahelyi, a technológiai fegyelemre és az eszközök beszerzésében mutatkozó országos gondokra egyaránt. *Ma már ott tartunk, hogy nemcsak a fejlesztéshez nincs pénz, hanem az elhasználódott anyag, alkatrész utánpótlására is csak szűkösen.* És ebben közrejátszik az ipari háttér számunkra kedvezőtlen alakulása is.

— Mit értsünk az ipari háttér kedvezőtlen alakulásán?

— A magyar nehézipar tisztelettre méltó múlttal rendelkezik, ám profilirozásával monopolhelyzetbe jutott, a megrendelők felé *„ez az étlap, erről lehet válogatni"* helyzetet teremtett. A MÁV, pontosabban a Magyar Királyi Államvasutak hajdan kizárólag hazai gyárakból szerezte be mozdonyait, motorkocsijait, személy- és teherkocsi-állományát. A második világháborút követően megindult egy tulajdonképpen egészséges egységesítési folyamat. *Mivel Magyarország kohászati alapanyagokban szegény, az anyag- és munkaigényes teherkocsik gyártását beszüntették.* Ez önmagában még nem lett volna rossz döntés, hiszen remélhettük, hogy a KGST országokból — Lengyelországból, Romániából, Bulgáriából — kapunk teherkocsikat. Csakhogy régen egy MÁV megrendelésnek súlya volt, stabil pénzügyi helyzete mindenkori fizetőképességet biztosított.

— Mára változott a kép — folytatja —, keresnünk kell a gyártók kegyeit és ilyen értelemben teljesen kiszolgáltatottakká váltunk. A KGST-n belül, államközi szerződések alapján hol ez, hol az szállít. Tudvalévő, hogy az a gyár, amelyik jó minőségű terméket képes előállítani, az inkább eladja kemény valutáért, ami marad, abból jut nekünk, ha egyáltalán meg tudjuk fizetni. *Következtetésképpen a járműparkunk erősen felhígult, egyazon kocsitípus három-négy gyárból származik.* Mivel itthon a személykocsigyártással is leálltak, az eltérések e területre is érvényesek. Könnyen elképzelhető milyen problémákat okoz az alkatrészellátás, amikor ezek a kocsik gyártól függően más-más rugókkal, forgóvázakkal, zárszerkezettel készültek, a régebbi gyártásúaknál pedig már az is kétséges, hogy kapunk-e hozzá alkatrészt.

Manapság hajlamosak vagyunk arra, hogy az emberi feszültségeket a gazdasági dekonjuktúra számlájára írjuk.

— Nem vagyok szociológus, de kiutazásaim alkalmával magam is szert tettem hasonló tapasztalatokra. Az emberek lelkileg és fizikailag is túlterheltek. Közelről érinti őket a folyamatos infláció, az életszínvonal állandó csökkenése és természetes, hogy a vasutas is nehezebben szokik hozzá a rosszhoz, mint a jóhoz. Mit tehet? Különmunkát vállal, mert csak így tudja fenntartani az eddig elért szintet. Fáradt tehát a pluszmunkától, fáradt, mert nincsenek perspektívái, mert dolgozik, de nem látja a munkája értelmét.

— Talán azt is fel kellene vetni, hogy — bár orvosilag alkalmasnak bizonyultak — valóban a megfelelő emberek jönnek-e ma a vasútra?

— Hadd mondjam el, hogy valamikor a vasút például nem vett föl büntetett előéletűeket, függetlenül az orvosi alkalmasságtól. Én a megtévedt emberek rehabilitációját teljesen normális dolognak tartom, csakhogy a vasutasokat annak idején már eleve megkülönböztette más foglalkozásoktól a nagyfokú hivatástudat. Ez az, amit én hiányolok és ami már a pályaválasztásnál megnyilvánul. De ennek okai is nyilvánvalóak: *csökkent a vasút vonzereje. Kedvezőtlen a munkarend, a bérezés ipari átlag alatti.* Ezekből kifolyólag gyengébb az emberanyag, amely természetszerűleg gyengébb minőségű munkát produkál, ez pedig idő függvényében végül is balesethez vezet. Ilyenkor aztán jogosan merül fel a kérdés: valójában ki is a hibás? Mert lehet, hogy az illető a maga szempontjából mindent megtett a baleset elhárítása érdekében, de ha közelről is megvizsgáljuk a körülményeket, az is kiderül, hogy a lehetőségek korántsem voltak kimerítettek, az egyén képességeiből csupán ennyire tellett.

— Mivel beszélgetésünk vezérfonalát az utóbbi hónapok gyakori balesetei képezik, úgy gondolom, helyénvaló az utolsó kérdés: győzik-e a vizsgálatokat, a feldolgozást, a feldolgozott anyag értékelését?

— *A vasútbiztonság fenntartása igazi kollektív munka, de csak egy része az ellenőrzési főosztály tevékenységének.* A balesetek kivizsgálása mellett feladatunk a rendszeres ellenőrzés, ezt azonban nehezíti az adott kapacitás. Így csak akkor ellenőrzünk, ha erre időnk marad. Mondhatom, hogy nálunk munkaidő alatt nincs lógás, lazítás, időnként olyan sűrűséggel követik egymást a balesetek, hogy egyikből kapunk bele a másikba. Sajnos, az események menetét nem mi alakítjuk . . .

Thorday Zoltán

A forgalomirányítók fáradtak, idegesek

Megint utolsó helyen az ember

A közelmúltban korszerűsítették a Keleti pályaudvart. Az építők kitűnő munkát végeztek, de szóvá kell tennünk néhány hiányosságot is, amelyek az ott dolgozó embereket sújtják. A nyilvánosság előtt kell szót emelnünk a Keleti pályaudvar forgalomirányító helyiségeiben tapasztalt állapotok miatt.

Szakszervezetünk munkavédelmi és egészségügyi szakemberei még júliusban kapták az információt az ott dolgozók képviselőitől, *hogy a forgalomirányító helyiség berendezései és munkakörülményei nem éppen a legideálisabbak.* Szakszervezetünk képviseletében a helyszínen eljárva megállapítottuk, hogy a forgalomirányító helyiségben a légkeverő nem üzemel, a munkatér hőmérséklete nem temperált.

A munkatérben elhelyezett világítótestek nem világítják meg egyenletesen a panoráma táblát. A pultkezelők részére rendszeresített székek sem felelnek meg a követelményeknek, az utastájékoztatást szolgáló display homályos.

A helyiségek technológiai berendezéseinek és a világítás rendellenességeinek következményeit a dolgozók nehezen viselik el. *Fáradtságról, idegfeszültségről, látási zavarokról panaszkodtak. Azt követelték, hogy szakszervezetünk lépjen fel az érdekükben, kezdeményezze sérelmeik orvoslását.*

A helyszíni szemle során megállapítottuk, hogy jogosak a panaszok. Ezért kezdeményeztük a budapesti TEK-nél, hogy megállapításainkat közegészségügyi-munkaegészségügyi eszközökkel és módszerekkel vizsgálják felül.

A TEK Egészségügyi Felügyelősége dicséretes gyorsasággal és nagy körültekintéssel elvégezte a vizsgálatot, amely igazolta, hogy az egy személy által kezelt vezérlőszervek nagyobb területen vannak elhelyezve, így azokat ülőhelyzetben nehéz kezelni.

A D. 70 típusú kezelőpult felső kapcsológombjait a jelenlegi kialakításában a dolgozók ülő helyzetben nem érik el.

A székek elhelyezése a panorámatáblához viszonyítva alacsony. *A helyiség mennyezete fényes, a szórt világítás csillogó, ezért a fény a panorámatáblán tükröződik.* A táblán és a pulton a feliratok, számok mérete annyira kicsi, hogy a jelenlegi körülmények között legkevésbé csillogó fénybeállítás mellett a feliratok és számok olvashatatlanok. A munkahelyek és az ablakok kedvezőtlen elhelyezése munka közben vakítja a dolgozókat. Ezek után nyilvánvaló, hogy a forgalomirányító helyiségek kialakítása nem felel meg az előírt követelményeknek.

A vasutasok azt remélték, hogy a nem kevés pénzbe került rekonstrukció befejezése után a korábbinál kedvezőbb körülmények közé kerülnek, de tévedtek. Mi, munkavédelemmel foglalkozók nagyon jól tudjuk, milyen a kivitelezési gyakorlat kis hazánkban. *Számunkra nem újdonság, hogy a munkát végző ember védelme a rangsorban az utolsó helyen áll.* Nagyon sokszor szót emeltünk emiatt. Hol meghallgattak bennünket, hol leintettek, de mi következetesek voltunk és maradtunk.

A TEK vizsgálatai megállapításai, javaslatai már eljutottak az illetékes vasútigazgató-helyettes asztalára, aki az átépítés egyik felelős irányítója volt. Várjuk intézkedését. A helyzet indokolja, hogy a beruházók pótolják azokat a hiányosságokat, amelyeknek következményei az ott dolgozókat sújtják.

Pásku Jenő

Reformokat akarnak

Szombathelyi elégedetlenkedők

A többség ragaszkodik a Benczúr utcához

Történetesen úgy alakult, hogy szombathelyi utazásom előtt a „haza bölcse", *Deák Ferenc* szónoklatait olvasgattam. Egyik gondolata különösen megragadott, a vonaton folyton az a mondat járt az eszembe: *„Puszta szótól a kormány soha ne tartson, mert a valóságos elégedetlenség csak tettekből eredhet."* A szombathelyi vasutasok körében — és itt elsősorban a kocsirendezőkre, tolatásvezetőkre, sarusokra, forgalmistákra gondolok — az utóbbi hónapokban az elégedetlenség szava az uralkodó.

Sok munka, kevés pénz

Németh Gyula kocsirendező véleménye:

— Alig néhány éve eszem a vasutasok kenyerét, úgy gondolom, jobb lenne, ha egy *„régi róka"* nyilatkozna. Mivel ők nem teszik, nem adják nevüket, elmondom én a panaszukat, bízva abban, hogy kollégáim sem nyilatkoznának másképpen. Tehát a lehető legrövidebben: sok a munka, kevés a pénz, rengeteg a túlóra, a pihenőnapért harcolni kell. Azután: *érthetetlen számunkra, hogy az évi 25 ezer forintos forgalmi jutalékot csak a fővárosi pályaudvarokon dolgozó szaktársaink kapják.* A vidéki vasutas netán „másodrendű"? Jó lenne, ha a túlórapótlék adómentes lenne; a mai adóviszonyok miatt a túlórázást inkább kizsákmányolásnak kellene hívni . . .

Az ifjú (28 éves) vasutas szavai nyomán a forgalmi irodában pillanatok alatt parázs hangulat kerekedett. A kocsirendezők és két forgalmista kiegészítette Gyula panaszáradatát. Szó esett a 13. havi fizetésről, a 40 százalékos műszakpótlékról stb.

Egyikük nemi töprengés után kimondta a lényeget: *„A szakszervezet nem védi az érdekeinket, a mi területünkön kizárólag a gazdasági vezetés dönt minderről."*

— Ebből az következik, hogy kilépnek?

— Pillanatnyilag valamennyien fizetjük a tagdíjat, szóval *még* tagjai vagyunk a szakszervezetnek, de már történtek bizonyos kezdeményezések egy független szervezet létrehozásáról. Erről *Kiss György* munkatársunk tudna nyilatkozni bővebben.

A forgalmi irodában elhangzottak után a teendőm világos: megkeresni *Kiss Györgyöt,* majd ő bővebb tájékoztatást ad. Előtte azonban az állomásfőnökkel, *Szalai* úrral is váltottam néhány szót:

A követelések jogosak

— Tudok a kezdeményezésről, azt sem tagadom, hogy a követelések zöme jogos. Mindezek ellenére felelőtlenségnek tartom, pontosabban: komolytalannak. *Szerintem a reformkör csak ígér, ám tenni szinte semmit sem tud. Egy követelési listát bárki össze tud állítani. A véleményem az, hogy a hagyományos szakszervezet megújítása az egyetlen megoldás.* Ha a vasutasok elégedetlenek a bizalmiakkal, válasszanak mást, az önállósági törekvések szerintem a „levegőben lógnak", nincs realitásuk, s különben is: tagadásból aligha születhet értelmes tett.

Közben megtudtam, hogy *Kiss György* Hatmajorban szolgál, Szombathelytől néhány kilométerre, egy háromvágányos kitérő kisállomáson. Az állomásfőnök készségesen megszervezte kijutásomat, ám addig még van időm, bekopogtatok az állomási szb-titkárhoz, *Csizmadia Béláné*hoz.

— *Kiss* tagtárs és néhány kollégája még szeptember közepén kerestek meg. Az előzménye egy levél volt, amelyben kijelentették, hogy a KÜF területén a dolgozói érdekképviselet nem érvényesül maradéktalanul, s lényegi dolgokban az elmúlt években kevés változás történt, a dolgozók és a szakszervezet vezetése egyre távolabb került egymástól. A levél további részében követeléseiket fogalmazták meg

— *Ezek a követelések jogosak* — folytatja —, *ezt sem én, sem a gazdasági vezetés nem tagadta. A szóbeli tárgyaláson ezt közöltem is a reform kezdeményezőivel.* Akkor, szeptemberben még szóba sem került, hogy külön utakra lépnek. Akciójukat úgy fogtam fel, hogy a szakszervezeti munkát kívánják markánsabbá tenni, az érdekvédelmi munkát akarják erősíteni. Ebben tévedtem, mert úgy hallottam, hogy *Kiss György* és társai agitálnak egy új, független szakszervezeti csoport létrehozására. Számomra ez kissé meghökkentő. Ugyanis kénytelen vagyok elmondani, hogy *Kiss György* korábban bizalmi volt, de kár csűrni-csavarni a szót: *funkcióját nem látta el, lényegében semmit sem csinált.* Nem akarom bántani, de a tények azt mutatják, hogy *Kiss Györgynek* kevés joga van miellenünk agitálni, szerintem hiányzik az úgynevezett emberi fedezete. Követeléseiket megértve, az említett levélben foglaltakat kiegészítve mi is megfogalmaztuk követeléseinket, s ezt a szöveget eljuttattuk a Kormánynak, a SZOT-nak, a MÁV Vezérigazgatóságnak, és szakszervezeti központunknak.

Egyelőre még nincs válasz, de azt elmondhatom, hogy a miáltalunk fogalmazott szöveggel szervezett dolgozóink, több mint ezer ember, egyetértett. Két ülést is szerveztünk, egy rendkívülit szeptember 21-én, és egy bizalmitestületi ülést 24-én. Megítélésem szerint a reformisták köre alig száz embert jelent, *a többség ragaszkodik* — szabadjon így mondanom — *a Benczúr utcához* . . .

Minden maradt a régiben

Nem sokkal ebéd után eljutottam Hatmajorba. Elmondtam *Kiss Györgynek,* kivel és mit beszélgettem. Gondolkodott néhány percig, majd higgadtan a következőket nyilatkozta:

— Az ellenem felhozott vád, hogy rossz bizalmi voltam, csupán látszólagos igazság. Először is: engem nem választottak, hanem *örököltem* a funkciót. Másodszor: kevesen fordultak hozzám, kérést pedig csak egyetlen esetben utasítottam vissza. Egy segélykérelemről volt szó, meggyőződésem, hogy az illető nem érdemelte meg. Ami pedig a levelet illeti: *Csizmadiáné egyszerűen kisajátította a mi követeléseinket, az általa emlegetett szöveg, amelyet annyi fórumra postáztak, lényegében a mi szellemi teljesítményünk volt.* Abban igaza van, hogy mi eredetileg a meglévő szakszervezetet akartuk reformálni, egy kicsit *„felrázni"*, ám azt tapasztaltuk, hogy minden maradt a régiben. Függetlenségi törekvéseinket csak megerősítette a hír, hogy megalakult a Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezete. A szeptember 30-i alakuló ülésen jómagam is jelen voltam, és számomra nagyon tanulságos volt. Ezek egyike: *a fizikaiak körében nagyfokú szakszervezet-ellenesség van.*

A jövő majd eldönti . . .

— A bizonytalanság oka bizonyára az, hogy nem világos az elégedetlenkedők előtt, hogy az esetleges függetlenség megvalósulása esetén mit fognak nyújtani? Miből fizetnek segélyeket? Hogyan oldják meg az üdülési gondokat? Egyáltalán: van-e elképzelésük gazdálkodásukról?

— Nehéz kérdéseket tett fel — válaszolja *Kiss György* elgondolkodva. — Foglalkoztat bennünket, de jobb, ha bevallom: *nincsenek egyelőre elképzeléseink. Nem ismerjük a jogi vonatkozásokat. Tapogatózunk. Minden bizonytalan és kialakulatlan, csak egy a bizonyos: a jelenlegivel szemben állunk.*

— Kezdeményezésükhöz mit szól az ib-titkár?

— Fogalmam sincs, ugyanis nem ismerem, még a nevét sem tudom. Az biztos, hogy az állomásfőnök úr nem túlságosan szimpatizál velünk. Tudomásul vesszük, a jövő majd mindent eldönt.

Sárközi Gábor

Petíció a szakszervezetnek

Kilencven vasutas levelét megírta

A kiskunfélegyházi állomás közel háromszáz dolgozójából kilencvenen írták alá azt a levelet, amely *„felszólítja a vasutas-szakszervezetet eddigi hozzáállásának, illetve politikájának azonnali felülvizsgálatára és megváltoztatására."*

— Azért „csak" ennyien, mert a petíció megfogalmazói, *Fekete Miklós* és *Mester János* a többiekhez nem vitte oda a listát — mondja *Pozsár András* állomásfőnök-helyettes, aki szintén az aláírók között volt. — Egy mozdonyvezető kivételével — teszi hozzá — ugyanis *mindenki* aláírta, akinek mutatták.

Fogadóóra a „lázadóknak"

A nyílt levél, amelynek különböző szintű szakszervezeti vezetők — a főtitkárral bezárólag — a címzettjei kendőzetlenül fogalmaz, *figyelmeztet, követel,* és a szakszervezetből való kilépéssel *fenyeget.*

Figyelmeztet arra: „hogy a szakszervezet dolga nem a munkáltató, hanem a dolgozó következetes érdekképviselete . . ." *Követeli:* „a Kollektív Szerződés azonnali megszüntetését vagy újrafogalmazását . . . az olyan fogalom, mint *kötelező túlmunka* eltörlését, mert a dolgozókat jogállamban nem lehet túlóra végzésére kötelezni, különösen akkor nem, ha annak díjazása az alapórabér fele . . ."

A kiskunfélegyházi vasutasok kinyilvánítják, hogy „küzdeni kell az adminisztratív, a párt- és szakszervezeti, az ellenőrzési munkakörök radikális csökkentéséért, a több száz haszontalan, fiktív munkakör megszüntetéséért . . ." Példának hozzák fel *M. Szabó Jenőt,* a kecskeméti körzeti üzemfőnökség függetlenített párttitkárát.

— Beadványukban jelzik, hogy amennyiben felvetéseikre tíz napon belül nem kapnak elfogadható választ, kilépnek a Vasutasok Szakszervezetéből, illetbe független szakszervezetet alapítanak. A tíz nap azóta eltelt. Történt érdemben valami? — kérdezem *Fekete Miklós* rendelkező forgalmi szolgálattevőt.

— A határidőn belül levelet kaptunk *Koszorus úrtól,* a szakszervezet főtitkárától, amelyben bátorít bennünket. A nyílt levél óta megélénkült az állomáson a *szakszervezetis forgalom.* Ahogy kézhez vették az üzenetünket, nyomban megjelent a szegedi intézőbizottság titkára, *Lugosi* doktor, s vele a kecskeméti KÜF szb-titkára, *Hegyesi Mihály.* Az állomásfőnökkel és a helyi főbizalmival folytattak előzetes tárgyalásokat. Gondolom ennek nyomán határoztak úgy, hogy október 9-én *dr. Lugosi József* fogadóórát tart a „lázadóknak". *Ezzel nem értettünk egyet, azt szerettük volna, ha munkaidő után valamennyi dolgozó jelenlétében tartanak egy munkásgyűlést.* Végül is 12-en 13-an ültünk le a területi ib-titkárral, de őszintén szólva rá kellett jönnünk, hiú ábránd volt azt hinni, hogy ő talán meg fog érteni bennünket. Én például kerek perec megkérdeztem tőle, hogy ez a mostani szakszervezet hajlandó lenne-e a dolgozók érdekében *harcosabban* kiállni, mire ő, mintha csak nem hallotta volna miről beszélek, visszakérdezett, hogy kiskunfélegyházán nincsenek ruhaproblémák? Mi azt reméltük, hogy a vállalati lobbyk szétrobbantásában a szakszervezet segítségünkre lesz.

Megpróbáltak lejáratni

— Ez azt jelenti, hogy beváltják a „fenyegetésüket" és a szabad szakszervezetbe lépnek át?

— A VDSZSZ-re gondol? Oda semmiképpen. Őket, legalábbis, amit hallottunk róluk, ugyanolyan demagógnak érezzük, mint a hagyományost. *Annak ellenére, hogy a főtitkár levele további egyeztető tárgyalásokat helyez kilátásba, munkástanács létrehozását fontolgatjuk.* A területi vagy a körzeti üzemfőnökségi szakszervezet vezetőivel ugyanis aligha tudunk bármit is egyeztetni, amíg a leglényegesebb kérdésekben homlokegyenest más az álláspontunk. Mást ne mondjak, ezek az elvtársak állítólag rajtunk kívül nem találkoztak még olyan vasutassal, aki kifogásolta volna a Kollektív Szerződést. Máskülönben is hogyan érezzünk bizalmat az irányukba, amikor már a kezdet kezdetén megpróbáltak lejáratni minket. *Hegyesi* azt mondta, hogy olyanokkal is aláírattuk a nyílt levelet, akik nem is itt dolgoznak. Ez persze nem igaz.

De hallgassuk most az állomás főbizalmiját, ő hogyan vélekedik a szakszervezet tagjainak egyértelmű és egyöntetű fellépéséről.

— Nem, engem a beadványnyal nem kerestek meg — bizonygatja *Losonczi Lászlóné, főbizalmi,* majd így folytatja: *— Kész tények elé állítottak, már ami a konkrét fellépést illeti. Mindamellett naponta találkozunk, s a Miklósék által felvetett problémákban sok az igazság.* Engem ez csak megerősít abban, hogy jól tettem, amikor tavaly lemondtam . . .

Leszakad a nadrág

— A tagság vagy a felső vezetés nem fogadta el a lemondását?

— Akkor, az elmúlt év júniusában mindössze tizenöten voltak azon a taggyűlésen. Az emberek megértették, tudomásul vették, hogy vezénylőtiszti beosztásommal összeegyeztethetetlen a szakszervezeti funkció. Ez addig nem okozott gondot. Viszont az új adórendszer óta a dolgozók nem szívesen vállalnak túlmunkát. *Több mint furcsa, hogy szakmailag arra kell kényszerítenem őket, amivel mint főbizalmi magam sem értek egyet.*

— Nem értem, ha egyszer a tagság elfogadta a lemondását, miért csinálja tovább?

— *Hegyesi* elvtárs kérte, hogy egy *kicsit* még tartsak ki. Őt akkor féléves iskolára rendelték, ezért sem tudott a lemondásommal érdemben foglalkozni . . .

Fekete Miklós, ez a felkészült, agilis, mások igazának képviseletére ízig-vérig hivatott fiatalember mosolyogva csóválja a fejét, amikor félig komolyan, félig tréfásan győzködöm, hogy *íme itt a lehetőség, vegye kézbe a kiskunhalasi állomás „szervezett" vasutasainak irányítását.*

Valami olyasmit mond, hogy neki aligha lenne helye a szakszervezet mai „urai" között.

Meg aztán ő *dolgozni szeretne,* nem agitálni. Normális bérért, emberi körülmények között, mert *„ha így megy tovább lassan leszakad rólunk a nadrág . . ."*

Tódor János

Nem politizálnak?

Megalakult a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Az előzetes várakozáshoz képest szerényebb érdeklődés mellett tartotta szeptember 30-án alakuló ülését a vasutasok első független szakszervezete.

A Keleti pályaudvar nagy kultúrtermében *Pap Gábor* vitaindítóját mintegy száz dolgozó kísérte figyelemmel. Az előadó szerint a hagyományos szakszervezet elárulta, cserbenhagyta tagságát, ígéretei frázisok maradtak. Az itt egybegyűlteknek elegük van a meddő érdekvédelemből. Az alakuló új szakszervezet követeléseiért keményen fog harcolni, s ennek mindannyiszor nyomatékot is ad. Az Osztrák—Magyar Monarchia szellemi nyomvonalán közlekedő mai vasút dolgozója nem egyéb, mint szolga. *Nem a lovat, hanem a hajtót kell elzavarni, ha az megbotlik a robotban,* vélte a szabad szakszervezet aktivistája.

A lengyel Szolidaritás vasúti szekciójának üdvözletét két kolléga tolmácsolta: ők egy pillanatra sem rejtették véka alá, hogy ennek a független szakszervezetnek a *kommunisták ellen* kell politizálni. Ez a nálunk szokatlan szabadszájúság és pátosz mintha egy pillanatra megzavarta volna a hazaiakat. *Zentai Gy. László, az előkészítő bizottság tagja gyorsan szükségesnek is érezte megjegyezni, ők politikai kérdésekkel nem kívánnak foglalkozni.*

A közönség soraiból először a tatabányaiakat képviselő *Arnóczki Gyula* kért szót. Szerinte jelenleg nem másik szakszervezetre van szükség. Egyelőre állomásonként önsegélyező csoportokat kellene a vasutasoknak létrehozni. Javaslata nem aratott sikert, mert a többség azon az álláspontón volt, hogy az önsegélyezés nem jelentene hatékony érdekvédelmet.

Pallai Ferenc nyíregyházi vezénylőtiszt több száz társa „üzenetével" érkezett. Az ottaniak is tele vannak várakozással, de az új szakszervezethez való csatlakozás alapvető feltétele, hogy a vidék követelései is helyet kapjanak az alapszabályban. *Milyen lesz a szabad szakszervezet és a hagyományos viszonya?* — vetette föl *Dudás József* Miskolcról. Követelte azt is, hozzák nyilvánosságra, hogy a vasút vezetői mire és mennyi pénzt vesznek föl.

Majdminden hozzászóló érintette az emberekben ma is munkáló *félelmet,* hiszen aki véleményt nyilvánít még most is ki van téve a főnöki retorziónak.

Összefoglaló válaszát *Gaskó István* azzal kezdte, hogy ő bár már nem tagja a régi szakszervezetnek, a SZOT-tól olyan üzenetet kapott, hogy *ne szervezze* a függetleneket. Mindenesetre *a politikát szolgaian kiszolgáló SZOT-tal a VDSZSZ nem kíván együttműködni,* az érdekvédelmet nem tőle akarja megtanulni. Hangsúlyozta, hogy meggyőződése szerint a hagyományos szakszervezet belülről nem reformálható.

Elgondolkodtató, hogy az élénk sajtóérdeklődéssel kísért gyűlésen nem akadt egyetlen szakszervezeti funkcionárius sem, aki vitába szállt volna a gyakorta önismétlésbe bocsátkozó függetlenekkel.

A kora délutánba nyúló felszólalásokat követően a jelenlévők közül ötvennyolcan kézfeltartással nyilvánították ki a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének megalakulását.

T. J.

Érdekvédelmi együttműködés

Az MSZDP és szakszervezetünk megállapodása

A Magyar Szociáldemokrata Párt és a Vasutasok Szakszervezete képviselői a napokban beható konzultációt folytattak, amelynek eredményeképpen október 13-án *Révész T. Mihály* és *Koszorus Ferenc* vezetésével megállapodás született a tárgyaló felek között.

A megállapodás hangsúlyozta: a Vasutasok Szakszervezete eddigi tevékenységének folytatólagos megújításával fontosnak tartja önálló, pártoktól független érdek-képviseleti és érdekvédelmi funkciójának fenntartását. E tevékenység során a szakszervezet természetes szövetségeseként tekint minden olyan pártra vagy mozgalomra amely elősegíti a bérből és fizetésből élők, így a vasutasok érdekeinek védelmét. *Ebből kiindulva a Vasutasok Szakszervezete együtt kíván működni a Magyar Szociáldemokrata Párttal.*

Az MSZDP súlyt helyez a szakszervezeti mozgalom, ezen belül a vasutas-szakszervezet egységének megőrzésére és a szakszervezetek demokratikus szövetségi alapon történő működésére. Az MSZDP törekvései, szociáldemokrácia létrehozására irányuló szándékai, a szakszervezetekről vallott nézetei és történelmi hagyományai természetes együttműködést tesznek lehetővé a szakszervezetek és az MSZDP között.

A felek széles körű és konkrét lehetőségeket látnak szervezeteik együttműködésében, a vasutas dolgozók munkakörülményeinek javítása terén, továbbá a munkavállalók érdekei védelmében és képviseletében.

A Magyar Szociáldemokrata Párt és a Vasutasok Szakszervezetének vezetése megállapodott abban, hogy közös céljaik elérése érdekében kölcsönösen támogatják egymást, sajátos eszközeik felhasználásával. Az együttműködés tartalmának kidolgozására közös szakértői csoportot hoznak létre.

Történeti visszapillantás

Halálnak halálával

Mostanában hazánkban is mind több szó esik a halálbüntetés eltörléséről. Jogtudományi szakkönyvek és a szélesebb olvasóközönség számára készült folyóiratok is gyakran teszik fel a kérdést: szükség van-e erre a büntetési nemre, amelyet a Német Demokratikus Köztársaságban, a szocialista országok közül elsőként, már eltöröltek. Ilyen körülmények között talán nem haszontalan felidézni a halálbüntetések történetét.

A kivégzések formái mindíg változatosak voltak az emberiség története során. A halálbüntetés pedig a középkortól kezdve évszázadokon át a legelterjedtebb büntetési nemként szerepelt a bírói gyakorlatban. Később átvette helyét a szabadságvesztés. *A halálbüntetés gyökerei mégsem az igazságszolgáltatásban keresendők,* hanem a történelem korai szakaszában, amikor a rossz szellemek, bálványok, holt lelkek és démonok népesítették be az ember világát.

Mindezek ellenére a halálbüntetés a társadalmilag kiszabott büntetések között a legelső lehetett. Megelőzték viszont azok az emberáldozatok, akikkel az istenek jóindulatát igyekeztek megnyerni az ősközösség emberei.

Kezdetben a közösség különösen értékes tagjait — elsőszülött fiúkat, szűzeket — áldoztak fel, később már csak idegeneket, foglyokat, rabszolgákat. Ez volt az út a halálbüntetéshez.

Eleinte nem saját kezűleg végeztek velük, hanem szertartásos körülmények között, a vadonba kergették, vagy megégették az elítélteket. A „kivégzést" a természeti erőkre bízták. Később a megkövezés terjedt el, és ebben a közösség valamennyi tagja részt vett, mivelhogy az egyén bizonyára viszolygott attól, hogy ő okozza más halálát. A keresztre feszítést, a vízbe fojtást és a tűzhalált eszerint nem a szadizmus táplálja, hanem inkább a gyilkolástól való borzongás . . . Az elítéltek hosszú haláltusája azt jelentette akkoriban a közösség tagjai számára, hogy végül is nem ők, hanem nagyobb erők hajtották végre az elkerülhetetlent.

Földrészünkön, de a világ más tájain is a XVIII. századig a kivégzési módoknak igen változatos sokasága jött létre.

A keresztre feszítést a régi rómaiak elsősorban a rabszolgákkal szemben alkalmazták. A szabad római polgár többnyire lefejeztetett . . . Halállal bűnhődtek a gyújtogatók, a hamis esküt tevők, gyilkosok, de azok is, akik a város éjszakai nyugalmát hangoskodásaikkal zavarni merészelték. Sokakat közülük a Fórum Romanum fölötti szikláról löktek a mélybe.

Tűzhalál várt a középkori Európában a homoszexuálisokra, az eretnekekre, a varázslókra és a boszorkányokra. Kerékbe törték a rablókat és a gyilkosokat. A felségárulókat és a merénylőket pedig felnégyelték. Az ókori Kína egyik legkedveltebb kivégzési módja a „halál ezer vágással" elnevezésű tortúra volt, amely igencsak elnyújtotta az ítélet végrehajtását.

Angliában több mint kétszáz bűntettnek tartott cselekményért fizethetett az életével az ember egykor, köztük a répalopásért, egy fa kivágásáért, zsebtolvajlásért és a cigányokkal való érintkezésért. Az „akasztási nap" népünnepélynek számított: 1807-ben például 40 ezren tolongtak a bitók körül, agyontaposva mintegy száz bámészkodót.

Guillotine, Párizs központjában (1793)

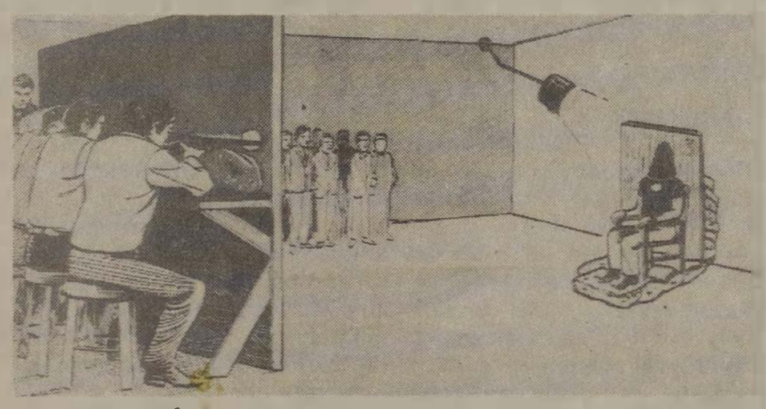
Az egyik leglátványosabb kivégzésnek tartják sokan még ma is azt a halálos ceremóniát, melynek során 1757-ben XV. Lajos sikertelen merénylőjével végeztek Párizsban. *A szerencsétlen férfi húsát izzó fogókkal tépdeste, jobb kezét kénnel égették, sebeibe forró ólmot öntöttek, testét lovakkal négy részre szakították, maradványait tűzre vetették, a hamut pedig a szél szárnyaira bízták.*

A kivégzési módoknak ideháza is széles skálája alakult ki a történelem során, attól függően, hogy mit írt elő a törvény, vagy mekkora volt a bosszúvágy. Alkalmazták a kerékbetörést, a karóba, illetve nyársra húzást, a vízbefullasztást, a tagok szétszaggatását, a megégetést és a megkövezést. Nem volt ismeretlen az előzetes büntetés sem, így a kézlevágás és nyelvkitépés, az utólagos felnégyelés vagy megégetés sem.

A kínzással egybekötött kivégzési módok túlkapásait Mária Terézia tiltotta be a Duna—Tisza mentén, majd 1814-ben I. Ferenc az addigi halálbüntetési formák sokaságát két „egyszerűre" szűkítette le, mégpedig az akasztásra és a fővételre.

Seneca római gondolkodóval ellentétben az utóbbi százötven év folyamán világszerte megkérdőjelezték a halálbüntetés elrettentő hatását és jogosságát. Néhány országban ezért — és más okok miatt is — eltörölték ezt a büntetési nemet, többek között Svédországban, Dániában, az NSZK-ban, Angliában, Norvégiában, Új-Zélandban és legutóbb Franciaországban is.

Európában először Olaszország egyik nagy tartományában, Toscanában (1786) törölték el a halálbüntetést, majd csaknem száz év múlva Hollandia és Svájc is mellőzni kezdte a kivégzéseket. Dekrétum szüntette meg 1917-ben a halálbüntetést Oroszországban rövid időre, de *Kolcsak* és *Gyenyikin* bandáinak garázdálkodása nyomán ismét bevezették. A győzelem után a népbiztosok tanácsa viszont újra eltörölte, és már csak a katonai törvényszékek alkalmazták. Az ötvenes évek elején, a hidegháború kiteljesedésével a hazaárulókkal és diverzánsokkal, valamint a szándékos emberölés tetteseivel szemben visszaállították ezt a büntetési formát a Szovjetunióban.



Az Egyesült Államokban agyonlövik Gary Gilmore nevű halálra ítéltet 1977-ben

Ennek a középkori büntetési gyakorlatnak kívántak egyszer s mindenkorra véget vetni Franciaországban, az 1789-es polgári forradalom idején, amikor fölbukkant a nyaktiló, amelyből később csaknem minden francia városban felállítottak egyet.

A 19. és 20. századi műszaki haladás mámorában élő amerikaiak a guillotine-nál is „jobbat, humánusabbat" akartak létrehozni. A múlt század vége előtt, *1890-ben feltalálták a tengerentúlon a villamosszéket, majd a gázkamrát, később pedig az injekciós kivégzési módot Texasban,* vagy ahogy az amerikai alvilág nevezi, a „parfümös halált", amikor az erekbe fecskendezett, gyorsan ható méregfolyadék végez a hóhér helyett az elítélttel.

Napjainkban világszerte polgárjogot nyert az a kivégzési forma, amely egykor a katonai bíróságok gyakorlatában volt uralkodó. A golyó általi halálról van szó. A hadseregek tagjai közül elsősorban azokat állították kivégző osztag elé, akik dezertáltak, kémkedtek, lázadtak vagy súlyos fegyelmi vétséget követtek el. Külön hóhér itt már nem kellett, hiszen egy egész osztag állt készen, hogy sortűzzel hajtsa végre az ítéletet. Így — mint az ősidőkben a megkövezés során — a felelősség megoszlott, vagyis sok kéz veszejtette el a halálraítéltet.

Bár a mi jogfejlődésünk is a halálbüntetés megszűntetése felé tart, jelenleg mégsem időszerű eltörlése. A társadalom védelmének eszközeként a legsúlyosabb állam-, emberiség-, élet-, és közbiztonsági, valamint katonai bűncselekményekre szabható ki, de csak azzal szemben alkalmazható, aki a bűncselekmény elkövetésekor betöltötte a 20. életévét.

Erni Péter

Tévedés

Legutóbbi, 14. számunkban a szombathelyi állomáson munkába állított félautomata jegykiadó gépet magasztaltuk egy kis hírben. Sajnos tudósítónk nem kérdezte meg a pénztárosokat, így nem mindenben volt helytálló, amit írtunk, ám tollat ragadott egy pénztáros, hogy tudomásunkra hozza a tévedést:

„. . . Mivel 4 gép jut 14 pénztárosra, rendszeresen ki kell nyitni a hagyományos pénztárt is. A gép hiába adja ki a statisztikát — és semmi mást —, ezt az igazgatóság nem fogadja el, és át kell másolnunk egy úgynevezett beszámolójelentésre.

Ez a gép akkor jelentene előnyt, ha:

— több lenne belőle és nem kellene cipelgetni egyik pénztárból a másikba.

Beteg emberek között

Jegyvizsgálóból vasúti orvos

Ha egy orvos főállásban vasutas betegeket gyógyít, abban nincs semmi rendkívüli, hiszen hasonló státusa van a MÁV-nak talán ezer is. Ám az, hogy valaki vasutasból lesz vasúti orvos, már mindenképpen eltér a hétköznapok gyakorlatától.

A társaság befogadta

— Volt-e vasutas a családban? — kérdezem *Fertetics János* üzemorvostól.

— Hogyne! Apámat kivéve mindenki, kocsirendezőtől váltókezelőn át egészen a mozdonyvezetőig bezárólag. Ráadásul Győrszentiványban közvetlenül a vágányok mellett laktunk, korán kialakult valamiféle ösztönös vonzódás a vasút iránt. *Aztán 1955-ben* — bár kitűnő eredménnyel érettségiztem — *helyhiányra hivatkozva elutasították az egyetemi felvételi kérelmemet.* Valamiből élni kellett, jelentkeztem hát a győri állomáson. Egy ideig paklikocsiban „utaztam" kirakóként, majd letettem a vonatkezelői és a jegyvizsgálói szakvizsgákat is. Közben persze volt egy kis kocsirendezés, egy kis tehervonatozás, szóval végigjártam azokat létrafokokat, ami egy embert vasutassá avat. A következő évben aztán — miniszteri föllebbezésre — felvettek a szegedi orvostudományi egyetemre.

— A vasút tanulmányi időmet fizetés nélküli szabadságnak tekintette — folytatja —, ami azzal az előnnyel járt, hogy az arcképes igazolványom megmaradt, a hazautazások másülönben egy kisebb vagyonba kerültek volna. *Az első és a második év nyarán, amikor még nem kellett egyetemi gyakorlatra mennem, felöltöttem az egyenruhát és jegyvizsgálóként dolgoztam.*

— Nem keltett-e irigységet, féltékenységet a munkatársai között, hogy egy leendő orvossal kell együtt dolgozniuk, hiszen ebben az időben már nyilvánvaló kvalifikációs különbségeknek is mutatkozniuk kellet.

— *Biztos vagyok benne, hogy ilyesmi fel sem merült. A társaság befogadott és én is megszerettem őket. Velem együtt izgultak, hogy sikerüljön az egyetemi felvétel, majd hogy sikerüljön minél jobb eredménnyel végeznem.*

— Tehát megszerezte a diplomát. . .

— Igen, utána rögtön megpróbáltam vasútorvosként elhelyezkedni, de ez akkoriban nem ment könnyen. Talán a MÁV-kórházakban lett volna állás, ott azonban nem próbálkoztam, averziom van a fővárossal szemben. A feleségem meg itt dolgozott Tatabányán, hát követtem őt. Tüdővonalon képeztem magamat tovább, rövidesen a szakvizsgát is letettem. Hatvanhétben megürült a tatabánya alsói üzemorvosi munkakör. *Több pályázó is akadt rá, végül az én vasutas származásom döntött a javamra. Részfoglalkozásban ezt csináltam megszakítás nélkül huszonegy éven át.*

Feudális hierarchia

— Miközben körzetekben is folytatott praxist.

— Hét évig voltam körzeti orvos, aztán kineveztek a tüdőgondozó vezető főorvosának. Tavaly nyílt lehetőség, hogy főállású vasútüzemi orvos legyek, én meg már amúgy is meguntam egy kissé a kórház feudális hierarchiáját, hát kaptam az alkalmon. De erről hadd ne beszéljek többet! Nem jöttem el haraggal, rossz szájízzel. Napi egy órában ma is visszajárok, csak most az a másodállásom.

— Azért egy intézet vezető főorvosának lenni még Tatabányán is presztízs.

— Tagadhatatlan. De én azt gondolom, hogy egy „bejáratott" üzemorvos, aki jól ismeri a szakma rejtelmeit, legalább akkora tekintélyt tud szerezni a környezete szemében. A hivatalos megbecsülést pedig jól érzékelteti, hogy a mostani fizetésem annyi, mint főorvosként a vezetői és az alapbéresített veszélyességi pótlékkal együtt. Különben meg a presztízsre soha életemben nem adtam sokat.

— Ejtsünk néhány szót az ön „ügyfeleiről" is. A szolgálati vezetők azon keseregnek, hogy egyre több újfelvételes válik alkalmatlanná az egészségügyi vizsgálaton. Ennyire magasak a követelmények, vagy ennyire leromlott az emberek fizikai állapota?

— *Az utóbbi igaz. Magyarország lakossága egészségileg nagyon leromlott. Ezt nem én állítom, statisztikai adatokból egyértelműen kiderül.* Szív- és érrendszeri, keringési megbetegedések, mozgás- és emésztőszervi panaszok, korai halál, megannyi jellemzője a magyar egészségügy kórtörténeti nómenklatúrájának. Emellett pedig van a vasútnak egy ide vonatkozó. A. 2-es utasítása, amelyet tetszik, nem tetszik, be kell tartani. Az ember persze igyekszik rugalmasan eljárni, de azért látás-, halláscsökkenés, korábbi műtétek kihatásaként jelentkező szervezeti változások fölött nem lehet elsiklani. Az alkoholizmusról nem is beszélek és ez sajnos ma már a nőkre is jellemző. *Jöttek már ide újfelvételesek duplára dagadt májjal és olyan kézremegéssel, hogy egy gombot is csak ötödik próbálkozásra tudott volna megnyomni. Hogy lehetne alkalmas az ilyen?*

Az ivás nem segít

— És az aktív vasutasoknál milyen egészségi problémák léteznek?

— Zömében ugyanezek, magas vérnyomással, gyomorfekéllyel társulva. Előfordul a krónikus alkoholizmus, valamint a mértéktelen dohányzásból következő krónikus hörghurut. Persze hajlamosak vagyunk, hogy az alkoholizmust a romló gazdasági körülmények, a létbizonytalanság számlájára írjuk. Én viszont azt tartom: *akinek rosszabbodnak az életkörülményei, annak ivászattal nem feltétlenül kell még tovább rontania.* Mert ezzel is kevesebb jut a normális táplálkozásra, a kondíciót javító hétvégi kirándulásra, a hobbikertre, szóval mindenre, ami az egyén szempontjából hasznos.

— A jelen ezek szerint lehangoló. Hozhat-e pozitív változásokat a jövő?

— Én optimista vagyok. Finnországban, az Egyesült Államokban és más nyugati országokban, hosszan tartó, szívós propagandával meg tudták győzni az embereket az életmódváltás szükségességéről. *Nevezetesen, hogy ne igyanak annyit, hogy kevesebbet dohányozzanak.* Ennek eredményeképpen a korai halálozás paraméterei óriásit javultak. Ezt a WHO statisztikájából bárki kiolvashatja. Igaz, ezekben az országokban már régen nem az a fiatalkori ideál, aki többet tud meginni a kocsmában. Ha ott sikerült, nálunk miért ne?

Thorday Zoltán

Az orvos tanácsai

Az egészséges táplálkozás

A dietetikai szolgálat feladatai közé tartozik többek között az egészséges táplálkozás tanítása is. Ennek érdekében havonta egy alkalommal a MÁV Budakeszi Szanatórium éttermében ismeretterjesztő előadások hangzanak el. Gyakran szó esik napjaink időszerű, sokakat foglalkoztató témájáról, az egészség megőrzését, a betegségek megelőzését elősegítő táplálkozásról.

Egy nyírábrányi vasutas, a MÁV Tüdőgyógyintézet ápoltja a következőket mondta el az orvosnak.

Debrecenben szolgált 38 évig. Ebből 21 évet vonatvezetőként dolgozott. Lakásáról a szolgálati helyére naponta egy órát utazott.

Az 1950-es 60-as években volt rá példa, hogy több száz órát távolt volt otthonától. Vonatkísérői laktanyában aludt, és a többi vasutassal együtt maguk főztek. *A csomagjukban a következő élelmiszereket vitték: szalonna, zsír, krumpli, paprika, száraztészta.*

Azt hiszem, nem kell különösebb magyarázat ahhoz, hogy mindenki fölismerje, milyen egyoldalúan táplálkoztak. Nem csoda, hogy ilyen körülmények és feltételek mellett eltöltött esztendők egyenes következménye a gyomorfekély.

A másik ártalom, amire betegünk rávilágított, a sok erős huzat, ami tönkrette a fogait. A legtöbb gyomorpanasz a rossz fogazat következménye. Nem árt tudni, hogy a szájban lévő nyál már szénhidrátok emésztését előkészítő enzimeket tartalmaz, tehát fontos, hogy jól megrágjuk az ételeket.

Dicséretes az a törekvés, hogy az állomások nagy részén konyhákat létesítettek, ahol előre történt bejelentés alapján a vonaton szolgálatot teljesítők egy tál meleg ételt fogyaszthatnak napközben. Ezt a lehetőséget minden dolgozónak ajánljuk, aki csak teheti, vegye igénybe.

Napjainkban a szív- és keringési megbetegedések száma rohamosan növekszik. Az orvostudomány nemcsak az életmód, hanem a táplálkozás gyökeres megváltoztatásában is látja ennek a betegségnek a megelőzését.

Aki járt már üzemorvosi rendelőben, szív- vagy érpanaszokkal, tapasztalhatta, hogy vizsgálat tárgyát képezte a vérből megállapítható koleszterinszint mérése.

Ha ez a szint magas, az orvos tanácsa az szokott lenni, hogy koleszterinben szegény ételeket fogyasszon. Ez azt jelenti, hogy a zsíros ételektől tartózkodjon.

A sertészsír olcsóbb, mint a növényi olaj, és meg is szoktuk, hogy pörkölthöz, rántáshoz zsírt használjunk. Ajánlatos fele-fele arányban használni a növényi és az állati zsiradékot a főzéshez.

Drágák a sajtfélék, de a tejfehérjére szükségünk van. A féltartós tej kis helyen elfér, értékes tápanyagokat tartalmaz. Otthon készíthetnek körözöttet. Üdítő. kellemes uzsonna.

Ne féljünk a baromfitermékektől. Sajnos, naponta tapasztalom, hogy előítélettel viseltetnek a betegeink a különböző és igazán változatos baromfifelvágottak iránt. Pedig alacsony a zsír- és magas a fehérjetartalmuk.

Nyáron víz, vagy tea helyett, télen a meghűléses megbetegedések megelkőzésére ajánljuk a C-vitamindús csipketeát, a citrompótló helyett a gyógyszertárban kapható aszcorbinsavat (C-vitamin porban) tea ízesítésére.

Dr. Madarász Gyuláné

Veszélyben a Debreceni MÁV Filharmonikusok

Átmenetileg átadva?

Közismert gazdasági, pénzügyi gondokkal küzd a MÁV, s a „viharfelhők" a Debreceni MÁV Filharmonikusok háza tájára is elérkeztek. Olyannyira, hogy sokan már azt rebesgetik, feloszlatják a zenekart. Ahogyan ilyenkor lenni szokott, a szóbeszéd, a pletyka jócskán elkanyarodott a valóságtól. Volt, aki tudta, hogy a zenekar tagjai már a felmondólevelüket is megkapták. A város zeneszerető közönsége — amely mindig is magáénak érezte a MÁV Filharmonikusokat — tartott attól is, hogy a zenekar körüli gondok miatt a Csokonai Színház operatársulata szintén veszélybe kerülhet.

Tény, hogy a MÁV Filharmonikusok tagjainak többségét hideg zuhanyként érte a Vasárnapi Hírek szeptember 27-i híradása, amely szerint szinte biztosnak tűnt, hogy a MÁV aligha tudja ezután támogatni őket. Pánikhangulat ennek dacára sem alakult ki. Valamiféle megoldást reméltek, mint ahogyan *Gömöri Attila*, a MÁV Filharmonikusok igazgatója és *Szabó László*, a Csokonai Színház zeneigazgatója is: kizártnak tartották, hogy a zenekar megszűnjön. Ezért kérték, hogy a legnagyobb művészi fegyelemmel végezzék munkájukat.

Néhány kétségtelenül izgalmas nap után most némiképpen megnyugodhatnak a kedélyek. Nemrégiben a MÁV Vezérigazgatóság képviselői felkeresték a Debreceni Városi Tanács vezetőit, hogy a segítségüket kérjék és közösen keressenek megoldást. Igérni ugyan egyelőre egyik fél sem tudott, abban azonban megállapodtak, hogy a zenekarnak feltétlenül működnie kell. Jókora feladvány persze az: hogyan. *Dr. Tóth Antal*, a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai főosztályvezetője ugyanis ecsetelte, hogy a kényszer takarékosabb gazdálkodásra inti a MÁV-ot, s azt a 9 millió forintot, amit idáig a zenekar működéséhez adtak, aligha tudják biztosítani. *Tényleges megoldás ugyan nem született* — nemrégiben csupán az egyeztető tárgyalások első fordulója zajlott le —, *de fogadókészség mutatkozott a városi tanács részéről, és a MÁV képviselői is kijelentették: szó sincs arról, hogy a zenekartól, amelynek teljesítményével a legmesszebbmenőkig elégedettek, végleg megváljanak.* Mindketten szeretnék tehát megtalálni a lehetőséget egyfajta áthidaló megoldásra.

Mindez helyénvaló, már csak azért is, mert a zenekar nevét nem csupán a MÁV három betűje alkotja. Ott van előtte a Debreceni is, szerepüket pedig a város kulturális életében aligha lehet vitatni.

Most csupán az a kérdés, hogy a MÁV, amely a Filharmonikusok életre hívásával missziót vállalt a városban, „gyerektartást" tud-e majd fizetni, saját édesgyermeke után — hisz nem akarja elengedni a kezét —, a városi tanács pedig talál-e rá lehetőséget, hogy a „gondozó" szerepét átvállalja.

Erre három hónap van még. Ez talán elegendő idő, hogy a MÁV Filharmonikusok jövőjét — amely múltjával már bizonyított — megnyugtató módon megalapozzák.

Dr. Karádi Katalin

Életre hívó halotti beszéd

(Bartis Ferenc verseskönyvéről)

Bartis Ferenc halott asszonyának szentelt könyve egyszerre megrendítő és megszégyenítő. Megrendítő a szív ősfájdalmát felszabadítani képes költői akarat, az elmúlást tudomásul nem vevő, az emléket élhető jelenné nemesítő férfiúi szeretői totális dac, amely felülemelkedik a mindennapok kisszerű gondjain, egyúttal folytonosan *„kapcsolatot tart"* azzal az ugyancsak pótolhatatlan veszteséggel, amit a szülőföld elvesztése jelent.

Ugyanakkor megszégyenítően érzelmi öntudatra ébresztő ez a fajta, a köznapok emberének már-már monomániásan kényszeres, halálon túli szerelem, az odaadásnak ez a fokozhatatlansága, amit a költőből az egyéni tragédia előhívott.

Bartis sorait olvasva önvizsgálatot kell hogy tartson a lelkiismeret. vajon tudunk-e mi így szeretni? Természetesen a költőnek lételeme az önmarcangoló, megnyugvást sohasem lelő lelkiismeret, az érzelmek kiismerhetetlen labirintusába való Canossa-járás, eképpen a szerelem irracionális birodalmának tulajdonbavétele is. Nem több, egyszerűen más az ő szerelme, más az ő kapcsolata a halottakkal. Meghittebb, s ebből következően kínzóbb és megnyugvást sohasem kináló.

Bartis Ferenc „orpheusi" vállalkozása alighanem páratlan mai költészetünkben. Szeretteik elvesztése esetenként verssel kísérti meg lírikusainkat, azonban nem tudok példát arra, hogy a szerelmes-gyász egész kötet szomorú ihletője legyen.

Szomorút írok, holott korántsem megfelelő ez a jelző a költő gyászára. Sokkal inkább olyan fajta misztikum, szerelmes-szenvedély ez, amely érzelmi-gondolati asszociációk őserővel robajló zuhatagából „menti át" a valóságba azt, akinek elvesztésébe lehetetlen belenyugodnia. És akit ilyen szenvedéllyel TUDNAK létezőnek, akit így MERNEK szeretni, és akit így HISZNEK örököknek, az a lélek egyedül fontos valóságában tényleg létező, szeretett és örök.

A költő attól az, ami, hogy kísérti Istent. Bartis a Teremtővel szegül szembe, amikor a halállal dacoló szerelmével támasztja fel azt, aki számára minden létező legfontosabbika. *(Antikva Kiadó, 1989.)*

Tódor János

Durkó Gábor rajza

Bartis Ferenc

A csíkszeredai pusztuló parkban

Szerelmes szomorúfűzek,
csíki csodák,
Olt menti álmok,
most újra sírhattok lelkemben,
most ismét közöttetek járok.
Fájdalomtól ráng az arcotok,
s milyen halkan susogjátok a bút . . .
Majd integessetek vidáman felém,
amikor visznek a végtelen ölébe,
ahonnan nincsen többé visszaút.
Szerelmes szomorúfűzek,
ti, akik már láttatok vadakat szeretni,
gyűlölközni a szelíd hangú embert,
ti, akik mindig csak sírtok,
tanítsatok meg újra nevetni . . .
Vigyázzátok húgotok lépteit,
lányos mozdulatát őrizzétek szépen,
hogy teste karcsú oltára előtt
áldozhasson más is
a kora őszi fényben.

Vad biztonságban!

Fehéren lángoló
havasi éjszakák
üzennek fényükkel
naponta utánam;
sistergő őserdők
riadóra készen
állanak vigyázzban
mindenütt az ég s föld
jeltelen határán;
zengő márványszirtek
figyelik utamat,
hogy ha eltévednék
valahol a század
atomviharában,
utam az élethez
(vissza szerelmemhez)
újra megtaláljam.

Tarjáni Imre

Ki töri ketté?

lefekszem áradó fájdalommal
reggelre kinő ragadozó fogam
ki töri ketté konok gerincem
tágas bizalmával ki takar be engem

Büki Attila

CSALÁNOS

Városszél. Árkokig húzódó kertes házak. Burjánzó füvek, bokrok. Keskeny utak, gödrösek, keréknyomoktól tarkállók. Víztócsásak. Hegyek üstökéig futó szántók, gyümölcsösök. Lovarda és rét. Hétvégi telkek. Fából és pléhből készített bodegák. Kapáló asszonyok, szőlőt nyeső férfiak. Fák. Virágzó cseresznyeágak. A lovarda közelségében transzformátor. Ezüstösen csillognak fémvezetékei. Szomszédságában a sűrű bozótosban szurokfekete bódé. Az útról csupán behorpadt teteje és apró ablaka látható. Lapul a burjánzó gazban. Talán észre sem veszem, ha nem tűnik fel az az elnyűtt ruhájú férfi, aki a bozótos ágait hajtogatva közeledett a házikóhoz.

Az útszélén csigák sütkéreztek. Felvettem egyet és tenyeremre ültettem . . . Leültem egy tölgy tövéhez. Az átellenben futó árok mentén fűzfa és csalános magasodott. A fűzfa lehajló ágai alatt, s az árokparti fűben autók tetejét pillantottam meg egymástól kődobásnyi távolságra. Az árok melletti földúton aztán eltűntek, majd újabbak érkeztek, mintha helyet cserélnének.

*

A bódé irányából lépésekre lettem figyelmes, majd megpillantottam távcsővel kezében az előbb látott férfit. Az árok mellett parkoló autók irányába csörtetett. Időnként megállt, szeméhez emelte a távcsövet, majd továbblopódzott, mint aki észrevétlenül kíván felderíteni valamit.

Átugrottam az árkon. Elindultam a bódéhoz. Nyitva volt lécekből tákolt ajtaja. Beléptem. A házikó belső falait keménypapír borította. Nem lehetett több rendeltetése szerszámokat tároló kamránál. Most a földön laticell hevert, rajta szürke pokróc, szakadozott vasutasköpeny és tollpihéit eregető kispárna. A bódé sarkában a törött támlájú széken petróleumlámpa állt és zsebkés hevert a sárgálló konzervesdobozban. A deszkafalba vert szögeken koszos ingek, kabát és klottgatyák lógtak. A kicsi ablak fölött barnult tapéta csüngött. Újságokból kivágott női aktok simultak papírmásukkal a menynyezethez.

— *Ma-ma-maga mi-mit keres?* — hallatszott hátam mögött a nehezen kiejtett mondat. Megfordultam. A távcsöves férfi állt előttem. Szakállas arcára kiült az irántam való kíváncsisága.

— *Csupán erre sétáltam, s gondoltam megnézem ezt a bódét.*

Távcsövét elvette mellétől, s a háta mögé dugta.

— *O-ott a, ott ü-ü-ült* — mutatott az erdő irányába. — *Lá-lá-lát-tam.*

Kiléptem a házikóból és kezemet nyújtottam. Arca vörös lett. Nem nyújtott kezet. Megrántotta vállát és belépett a bódéba. Távcsövét eldugta a pokróc alá. Leült a laticellre. Kék munkáskabátjából cigarettát vett elő s rágyújtott. Vártam, hogy megszólaljon, szóba álljon velem. Velem, aki számára érthetetlenül átgázol a csalánoson.

Várakozásom már-már hiábavalónak tűnt. Úgy tett, mintha nem lennék a közelében. Földre szegezve tekintetét ült a laticellen és szívta a cigarettát. A körmére égett csikket cipőtalpával taposta el. Az útról fékcsikorgás hallatszott.

— *Me-megjöt-tek e-e-ezek is* — mondta alig hallhatóan magának.

Megfogtam az ajtót, s kissé rátámaszkodtam. Árnyékom a lábáig nyurgult. Felnézett.

— *Mit akar tőlem?*

Úgy tettem, mintha nem hallanám amit mond.

— Kik jöttek meg?

Hosszasan nézett rám. Érződött, hogy belső feszültség gyötri.

— *Hát-hát a sze-sze-rel-mesek.*

Nem értettem válaszát.

— Magához jönnek? — Fejét rázva jelezte, hogy nem.

Felállt, s a bódé ablakánál a fűzfára mutatott.

Lát-lá-lát-ja a S-skoda tetejét?

Bólintottam.

— Ö-ők azok.

A kép megvilágosodott bennem. Szerelmesek, akik itt találkoznak.

— Ismeri őket?

Nem válaszolt.

— Itt él a házikóban?

Kérdésemre megrezzent ötven év körüli arca. Düh és fájdalom emelte tekintetét az akadozva ejtett hangokkal. Nem értette, hogy miért mentem a házikóhoz. Miért faggatom őt . . . Amikor elmondtam, hogy festő vagyok, témát keresek az alkotáshoz, barátságosabb lett és közlékenyebb.

A laticell alól pálinkát vett elő. Miközben sűrűn kortyolgatta, nyelve megoldódott. Dadogása is alábbhagyott. Csupán az m és az sz hangokkal kezdődő szavaknál akadozott beszéde.

— Miután meghaltak a szüleim, a bátyám elűzött a lakásból. Szüntelen kitaláltak valamit ellenem. Hol a bátyám, hol a felesége. Oktalanul belém kötöttek, megvertek, kizártak a lakásból. Napokon át kószáltam a városban. Parkokban, pályaudvarokon, lépcsőházakban aludtam, míg nem találtam rá erre az elhagyott bódéra. Alkalmi munkából élek, keservesen uram. Van időm. Ha gondolja, hogy megfelelek modellnek, fessen rólam képet, bár ezzel a bódéval, aligha arat tetszést a festmény. Aztán ha jön, ne pénzt adjon, hozzon ruhát, inget, kabátot meg pálinkát . . .

Sarlóval megritkítottam a csalánt. Felállítottam a festőállványt. A házikó ajtaját sarkig tártam, hogy a laticellen ülő férfit jól lássam. Elkészültem a vázlattal. János egykedvűen tűrte modellszerepét. Időnként ujjaival szakállába túrt, megvakarta hátát, mellét, mint akit bolha csíp. Elővettem a pálinkát. Lecsavarta a kupakját, s nyújtotta, hogy igyak belőle.

— Művész úr, csak ön után iszom!

Kortyoltam az üvegből, s átnyújtottam.

— János a magáé. Megígértem, hogy hozok itókát. Különben festés közben sohasem iszom.

Visszamentem az állványhoz, s folytattam a munkát.

Másnap reggel esett az eső. Elmúlt dél, mire elállt. Megebédeltem, s elindultam Jánoshoz, hogy befejezzem a festményt. A bódéban a tört támlájú széken megtaláltam az üzenetét.

„Reggel vártam. János". — írta piros festékkel a darabka újságpapírra. Előkészítettem festéshez az eszközöket, s vártam. Kiálltam a házikó elé, majd unva az ácsorgást, leültem a rozoga székre. A szegre akasztott kabát mögött észrevettem a High Speed Dubbing márkájú rádiómagnót. Lenyomtam a play feliratú kapcsolót.

Szuszogó, nyögő hangok érték dobhártyámat. Tovább pörgettem a szalagot. Újabb szuszogások, kéjes sikolyok. Lejárt a kazetta. Megfordítottam, s újra elindítottam a magnót.

„. . . .Gondoltam, nélküled is boldogulok. Jobb lesz a gyermekeimnek, s én is megnyugszom. Amikor elmentél, sokat sírtam. Minden erőmmel igyekeztelek elfelejteni. A nálam hagyott bútorodat felvittem a padlásra, hogy ne emlékeztessen rád. Hozzám írt leveledet elégettem. Esténként, amikor magamra maradtam, azonban rettenetes volt. Üresnek éreztem a szobát, a világot. Szedtem az altatókat, hogy aludni tudjak. Már-már sikerült feledjeni, ám a válóperi tárgyaláson amint megláttalak . . .".A felvétel heves női sírással folytatódott. Mély hangú férfi szavait idézte a magnó:

„Szeretlek. Értelmetlen volt civakodásunk . . . Rajtunk múlik. Újra együtt élhetünk."

Hosszú csönd következett, majd ismét a nő hangja hallatszott:

„Már késő. A gyerekek miatt már nem lehet. Nem szeretnek tégedet." A hallgatást a felerősödő szél és ágrecsegések követték.

„És te? Te szeretsz?" kérdezte a férfi.

„Igen. Szeretlek . . . Talán így . . . külön élve is megőrizhetjük egymást. Ha megmaradsz nekem, s érzem, hogy számíthatok rád, akkor nem hagylak el. Ha a gyerekek felnőnek . . ." Helikopterre emlékeztető moraj erősödött fel. elnyomva a nő hangjait.

„Lépteket, mozgást hallok. Te is?" — kérdezte a férfi. *„Félek. Menjünk innen. Nem látni semmit, ebben a koromsötétben. Húzd fel a kocsi ablakát és menjünk!"* — siettette társát a nő. Az autómotor búgását követően a magnó kattanását rögzítette a kazetta. A szalagról újabb női és férfi hangok párbeszédei következtek. Féltékenységi viták, szerelmi vallomások. Selymes lányhangok és idősebb férfiak dörmögő kedveskedései. Szeretkezések és autózörejek . . .

Amint vissza akartam akasztani a készüléket a szegre, a kabát leesett a földre. Belső zsebéből kazetták csúsztak ki. Belehallgattam ezekbe is. Újabb és újabb ölelkezések kéjes hangjai, magnókattanások váltakoztak. Épp lekapcsolni készültem a magnót, amikor az ajtóban megjelent János. Amint meglátta a készüléket, s a lábam előtt heverő kazettákat, hirtelen mozdulattal kivette kezemből a magnórádiót. Felkapkodta a földről a kazettákat, s elrohant.

János! Várjon, hova rohan?! Álljon meg! Hiába kiáltottam. Eszeveszettül rohant át a csalánoson az erdő irányába.

Már jó ideje elkészültem a festménnyel. Megszáradt a vásznon az olajfesték és a lakk is. János és a házikó mégis visszajárt emlékezetembe. Verőfényes délután volt. Kocsiba ültem és a város szélére hajtottam. A forróság elbújtatta az embereket. Üres volt a lovarda környéke. A lovak prüszkölése az istállóból hallatszott az útra.

A szárazságban aléltan hajladoztak a csalánlevelek. A bódé lakatlanul álldogált. Eltűnt a laticell, a törött támlájú szék. Átbukdácsoltam a sűrű bokrok között. Levetettem az ingem, miután az útra értem, hogy fogja bőrömet a Nap. Elindultam a fűzfa irányába, amerre János távcsövezett, ahol titkos hangfelvételeit készíthette esték koromsötétjében. Az autókerekek taposta útszéli fű felegyenesedett. Annál a fűzfánál, melyre János mutatott a bódéból, döglött kutyát találtam. Teteme bűzlött a forróságban.

Cselgáncs, Utasellátó Kupa

Miskolci sikerek

Csapatban harmadik lett az MVSC

Ezúttal harmadik alkalommal rendezték meg a Miskolc Városi Sportcsarnokban az Utasellátó Kupa Ifjúsági Nemzetközi Cselgáncsversenyt. Összesen száznegyven sportoló küzdött szombaton délelőtt az érmekért a nyolc tatamin. Az utánpótlást jelentő versenyzők tizenhét egyesülettől jöttek, köztük az NDK-beli Lipcséből, valamint a szlovákiai Zólyomból és Kassáról is sokan érkeztek. A kupa történetében először a lányok is megmérkőztek a helyezésekért. A nemzetközi cselgáncsversenyt a Miskolc Városi Tanács ifjúsági és sportosztálya, a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Miskolci Igazgatósága és a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Utasellátó Vállalat szervezte.

A miskolci dzsúdósokat az MVSC versenyzői képviselték. Az ötvenhárom kilogrammosok és a nehézsúlyúak súlycsoportján kívül mindenütt indultak. Hét lány sportoló is fellépett ezen a délelőttön a zöld-fehér színekben. A verseny megkezdése előtt *Horváth Csaba,* a miskolciak edzője elmondotta, hogy a novemberben megrendezésre kerülő magyar bajnokságra való felkészülés része a verseny. Tapasztalatokat kívánnak szerezni versenyzőik technikai felkészültségéről. Azt ugyanis tudják — tette hozzá —, hogy fizikailag még van mit pótolniuk. Mivel a versenyt hazai környezetben rendezték meg, reménykednek abban, hogy legalább három, minél fényesebb érmet itthon tarthatnak. *Csapatban is jó helyezésre számítanak: az ötödik helyen szeretnének végezni a pontversenyben.*

A miskolciak érdeklődése meglehetősen csekély volt a rangos sportesemény iránt. Elsősorban a versenyzők, no és néhány lelkes szülő biztatta csapattársát, illetve csemetéjét, ha a tatamira lépett. Gyorsan peregtek a mérkőzések a nyolc küzdőtéren. A selejtezőkön sok versenyzőnek elég volt egy-két perc ellenfele legyőzéséhez, nem voltak azonos felkészültségűek.

A kiesettek szomorúan rendezgették szétnyílt ruháikat. Az egy-egy összecsapásból győztesként levonuló cselgáncsozók pedig lazítottak, készültek az újabb megmérettetésre. *Az igazi nagy mérkőzések a döntőben következtek. Ezekben aztán legtöbbször a hét perc leteltekor hirdették ki csak a győzteseket.*

Itt már egyenlő erők küzdelmeit láthattuk. Különösen a 83 kilogrammosok tettek ki magukért. Az itteni döntőkben egyenlő erők küzdöttek az érmekért. Ennek a súlycsoportnak a cselgáncsozói maradtak utoljára a tatamin. Ide csoportosultak a bírók, a nézők és a küzdelmeket már befejezett sportolók, hogy a nekik szimpatikusabb versenyzőnek szurkoljanak. Két magyar vette fel a harcot egymással: *egy ajkai és egy budapesti fiú. Végül az utóbbi szoros küzdelemben nyerte a mérkőzést és az aranyérmet.*

Az MVSC edzőjének vágyait versenyzői túlteljesítették. Csapatban a harmadik helyen végeztek sportolói. Fiatal tehetségük, *Orosz József,* a 62 kilogrammosok mezőnyében aranyérmes, *Rajdos János* pedig bronzérmes lett.

A lányok is kitettek magukért: a negyven kilogrammosok között második helyezést ért el *Vandroczki Szilvia,* a 44 kilogrammosok között pedig harmadik lett *Vandroczki Tímea.* A legnagyobb sikert azonban *Kiss Anita* könyvelhette el: ő aranyérmet érdemelt ki az 56 kilogrammosok mezőnyében. A nehézsúlyúak között is szép MVSC eredmény született: *Virág Mónika* nyakába ezüstérmet akasztottak.

(Szikra)

Csonka János emlékkiállítás

A Budapesti Művészeti Hetek rendezvény-sorozatához csatlakozott a Közlekedési Múzeum is, amikor szeptember 27-én megnyitotta a Csonka János Emlékkiállítást. Ünnepi beszédében *Kovácsyné dr. Medveczki Ágnes,* a muzeológiai osztály vezetője megemlítette, hogy *Csonka János* a hazai technikatörténet kiemelkedő egyénisége volt, aki számos találmánnyal, újítással segítette az egyetemes motortechnika fejlődését.

Csonka János, aki fél évszázaddal ezelőtt hunyt el, 1870-ben pályázat útján került a Műegyetem gépműhelyébe, ahol a gépészmérnök-hallgatók műhelygyakorlatait vezette. Itt találkozott *Bánki Donáttal,* későbbi munkatársával.

Több találmányt, pl. a karburátort, közösen szabadalmaztattak. A századfordulóig a belsőégésű motorok tökéletesítésén fáradozott. Nevéhez fűződik az első magyar gázmotor tervezése. A folyékony energiahordozóval működő motorokkal szintén eredményesen foglalkozott. A belsőégésű motorok vasúti vontatásra történő alkalmazásában is jelentős szerepe volt.

A századfordulón Csonka János figyelme a gépjárművekre terelődött. A motorszerkesztésben szerzett tapasztalatait az autótervezésben is jól hasznosította. A század elején sok alvázat tervezett és a motorok fékpadi vizsgálataiba, futópróbáiba és ellenőrzéseibe a hallgatókat is bevonta, így ők a legújabb járműtervezési, gyártási eljárásokkal ismerkedhettek meg.

A szemléltető, ízléses kiállítás október végéig tekinthető meg. A látogatók eredeti járműveken, fődarabokon, korabeli műszaki dokumentációkon és fotókon tanulmányozhatják *Csonka* építő és tervező munkásságát. Elismerés illeti az emlékkiállítás lelkes szervezőit, rendezőit és közreműködőit, hogy bemutatták közlekedési kultúránk néhány jelentős eredményét.

(Horváth K.)

Sportvetélkedő

Szeptember végén, a korábbi évekhez hasonlóan, fordulatos, érdekességekben gazdag sportvetélkedőt rendeztek a szolnoki vontatási főnökségen, amelynek játékvezetője a népszerű tévériporter, *Gyulai István* volt.

A verseny témája az olimpiák magyar vonatkozású eseményeinek áttekintése az első újkori olimpiától, 1896-tól napjainkig, ami után néhány más jellegű versenyszám következett: fekvőtámasz, távolugrás, gerelyhajítás, lovaglás.

Az elméleti és a gyakorlati versenyszámok pontjainak összesítése alapján a győztes, tehát a Szolnoki Vontatási Főnökség bajnoka az *Abonyi lokomotív* néven bejegyzett mozdonyvezetői hármas lett 189 ponttal, de a második és harmadik helyen végzett mozdonyvezetők és -javítók sem sokkal maradtak el tőlük.

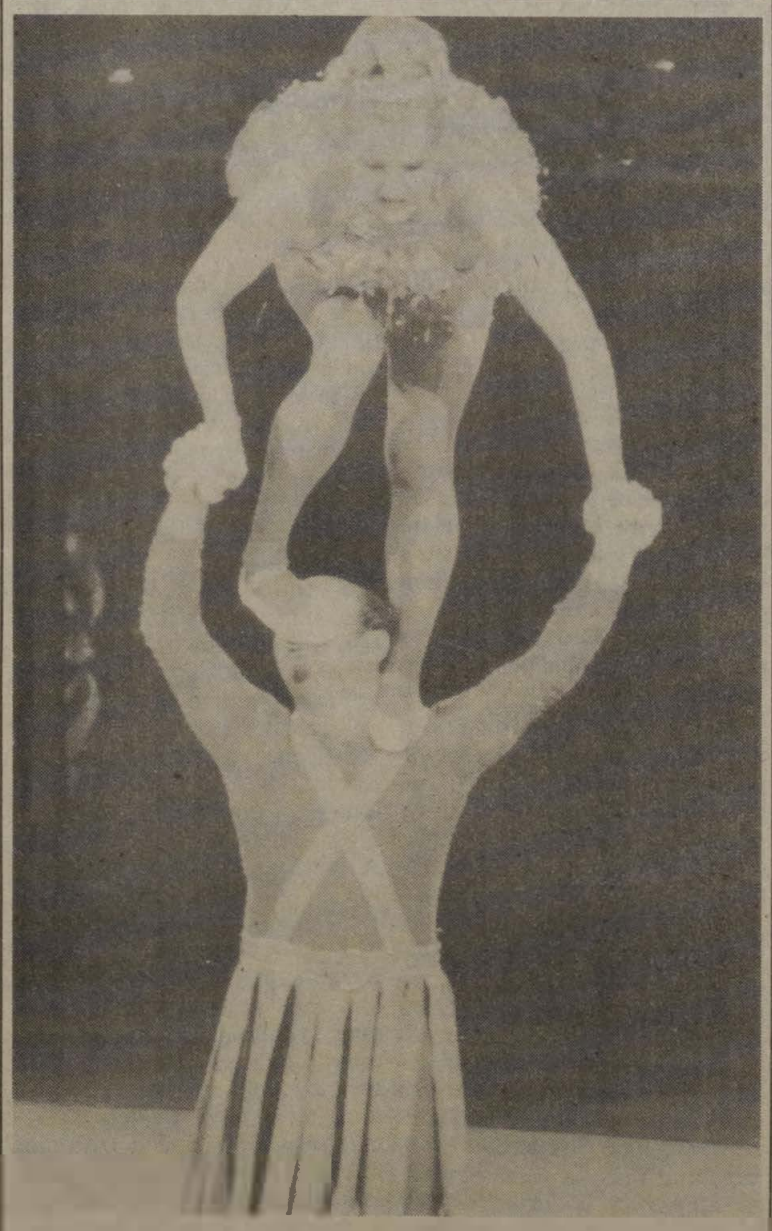
FELHÍVÁS

Felhívjuk kedves Olvasóink figyelmét, hogy a Magyar Vasutas 1990. január 1-jétől ismét gyakrabban, kéthetenként hat oldalon jelenik meg.

A lap ára továbbra is 3 forint marad.

Január 1-jétől tehát a Magyar Vasutas egy évre szóló előfizetése 72 forint lesz, hiszen az eddigi 17 helyett 24 szám jelenik meg egy évben.

Kérjük Olvasóinkat, hogy a tartalmában gazdagabb, sokszínűbb Magyar Vasutast továbbra is rendeljék meg, legyenek bizalommal a lap iránt, mert a Magyar Vasutas az Önök érdekeit képviseli!



Valahogy így élünk... Majd' megszakadunk, fizetjük az OTP tartozást, támogatjuk nyugdíjas szüleinket, vagy ők támogatnak minket, igyekszünk talpon maradni, de már a jövőt sem látjuk. Kezünket erősen fogják, s tántorogva egyensúlyozunk, mert lerázhatatlanul a nyakunkba telepedett az adó.

MÁV utazási iroda Szegeden

Szeptember 20-án Szegeden, a Nagyáruház passzázs során, új MÁV utazási irodát adtak át. A szegedi igazgatóság beruházásában mintegy 7 millió forintos költséggel elkészült új reprezentatív iroda belső építészeti munkáit a Nagykőrösi Építőipari KTSZ, valamint a MÁV saját műszaki gárdája végezte.

Az új irodában a hagyományos menetjegy és áruelszámoláson felül idegenforgalmi és szállítmányozási tevékenységet folytatnak, így az a MÁV-TOURS Közönségszolgálati Irodájaként áll a bel- és külföldre utazók rendelkezésére.

— **Nemzetközi konferencia.** A közelmúltban elsőként Budapesten rendeztek tanácskozást a világ 43 országából érkezett mintegy 200 szakember részvételével a sínen futó járművek legbonyolultabb gépészeti elemének, a forgóváznak a fejlesztéséről.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A monori vasutas nyugdíjasklub tagjai nemrégiben látogatást tettek a péteri nyugdíjasklubnál. A közös ebéd előtt a vendégek meglátogatták többek között a péteri tájházat és az evangélikus templomot.

— **Fúvóstalálkozó.** Szentes várossá válásának 425. évfordulója alkalmából október 8-án ünnepséget rendeztek, és ez alkalomból a békéscsabai, a kiskunhalasi, a szegedi és a helybéli vasutas fúvószenekarok térzenét adtak, majd a Kossuth téren közös hangversennyel köszöntötték a várost.

— **Vendégszereplés.** A szegedi vasutasok Hazánk énekkara szeptember végén az olaszországi Ghedi városában vendégszerepelt az ottani Gaydum kórus meghívására. Az énekkar — viszonozva az olasz énekesek nyári szegedi fellépését — három nagy sikerű koncertet adott. A kórus tagjai ellátogattak Bresciába és Cremonába, megismerkedtek e két történelmi város nevezetességeivel.

— **A Vasutasok Törekvés Néptáncegyüttese** a jövő évben ünnepli fennállásának 30. évfordulóját. A Törekvés Művelődési Központ kéri az egykori táncosokat, hogy akik fényképpel vagy egyéb dokumentumokkal rendelkeznek, illetve szeretnének részt venni az évforduló megünneplésében, jelentkezzenek Manninger Miklós művészeti vezetőnél: Budapest X., Könyves Kálmán krt. 25. Tel.: 113-8211.

Kedvezményes szálló

Magyaroknak kedvezményes szálló Velencében: „Ai Bari", S. Croce 1222, vasúthoz közel. Magyarul telefonálhat 22 órától — reggel 10 óráig a 00-39-41-5242192 telefonszámon.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Lakáscsere

Elcserélném Gyáli úti 3 szobás gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-bérlakásomat, hasonló 1 szobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Négy-öt tagú családnak kényelmes. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: 127-3963 vagy 183-6066 telefonszámon.

Elcserélném tanácsi 72 négyzetméteres 2,5 szoba hallos, összkomfortos, IV. emeleti 2 erkélyes, telefonos újpalotai lakásomat, rákospalotai MÁV-telepi, kizárólag földszinti hasonló vagy 3 szobás, telefonos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 01/45-18-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném vasutassal Rákospalotán lévő MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres 3 szobás összkomfortos, telefonos, pincével, kertrésszel, garázzsal rendelkező lakásomat, kisebb saját tulajdonú, szabad rendelkezésű tehermentes, vagy kisebb méretű MÁV-bérlakásra, értékkülönbözettel. Érdeklődni lehet: este 18—20 óra között a 184-3216 telefonszámon.

Eladó Újpest városközpontban egy plusz két félszobás, 53 négyzetméteres VIII. emeleti, erkélyes öröklakás reális áron. Esetleg hasonló nívójú nagyobb lakásra való csere is érdekel. Érdeklődni: 18 óra után a 169-9786 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVIII. kerületi KISZ-lakótelepi 1,5 szobás öröklakásomat legalább 3 szobás komfortos MÁV-bérlakásra, vagy családi ház bérleményre. Érdeklődni lehet: Polgár József 31-62 üzemi telefonszámon.

Elcserélném 100 négyzetméteres 10 helyiséges összkomfortos (gázfűtéses) MÁV-bérlakásomat egy 2 szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) és egy 1 + ½ szoba összkomfortos (Rákospalota vagy Újpest) lakásra. Érdeklődni lehet: Darlaczi János, 1155 Bp., Lenin u. 11., II. lépcsőház II. em. 7. ajtó.

Elcserélném Budapest VII. kerületi, Akácfa utcai 70 négyzetméteres 2,5 szobás, tanácsi, telefonos, összkomfortos lakásomat hasonló MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 122-6166 városi telefonszámon este, vagy a 45-19-es üzemi számon.

Elcserélném újpesti 50 négyzetméteres, 2 szobás félkomfortos, kertes MÁV-bérlakásomat egy + félszobás gázfűtéses tanácsira a IV. vagy a XIII. kerületben, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: a 189-5102 telefonszámon, hétköznap 18—20 óráig.

Eladó Budapesten a XXII. kerületben másfél szobás, kertes, családi ház. Érdeklődni lehet: a 178—0967 városi telefonszámon.

Elcserélnénk Budapest X. kerület, Hungária krt.-nál lévő MÁV északi lakótelepi kettő MÁV-bérlakásunkat (egy másfél és egyszobás), mindkettő első emeleti, kertes egy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 44-09 üzemi, vagy a 112-4625 városi telefonszámon, hétfőtől péntekig 8—12 óra között.

Elcserélném budaörsi 67 négyzetméteres I. emeleti 2 szobás, komfortos MÁV-lakásomat (kerthasználattal) budapesti garzon vagy másfél szobás tanácsi lakásra, MÁV-dolgozóval. (Zugló előnyben.) Érdeklődni lehet: 163-5180 városi telefonszámon.

Elcserélném XVII., Borsó u. 38. szám alatti egy plusz két félszobás öröklakásomat, egy plusz félszobás tanácsi lakásra ráfizetéssel. Érdeklődni lehet: Miskolcziné, 121-7275 városi telefonszámon: 8—15 óráig.

Elcserélném 2 szoba külön étkezős, gázfűtéses, erkélyes, zöldövezeti MÁV-bérlakásomat hasonló, vagy másfél szobás, komfortos tanácsi lakásra. (Az épület zártkertes, második emelti, nem panel.) Érdeklődni lehet mindennap: Gémes, Budapest XV., Lenin útja 16/D. I/E.

Elcserélném óbudai 37 négyzetméteres 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett) 1 plusz félszobás, vagy nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 122-0660/664 telefonszámon.

Elcserélnénk rákospalotai 64 négyzetméteres 1 + 2 félszobás (gardrób, kamra) MÁV-bérlakást két kisebb különálló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: 9—16 óráig a 34-78-as telefonszámon.

Elcserélném 2 szobás tanácsi bérlakásomat nagyobbra, lehetőleg zöldövezetben. Érdeklődni lehet: a 120-0079 városi telefonszámon.

Eladó bérlakások

A MÁV Budapesti Igazgatósága értékesíteni kívánja alábbi vállalati bérlakásait:

Ecser, Jókai utca 8/A. szám alatt kétszobás, komfort nélküli, 48 négyzetméteres lakást, mely egy ikerház egyik felét képezi. Az ingatlan forgalmi értéke 380 000 forint.

Ecser, Jókai utca 8/B. szám alatti kétszobás, komfort nélküli, 48 négyzetméteres lakást, mely az ikerház felét képezi. Az ingatlan forgalmi értéke 420 000 forint.

Balinkabánya (Mór, illetve Bodajk közelében fekszik) I/4. sz. vállalati bérlakását. A lakás társasházban van, alapterülete 53 négyzetméter, kétszobás. A házingatlan forgalmi értéke 400 000 forint.

A felsorolt házingatlanok vevője az a magánszemély lehet, aki a forgalmi értékhez képest a legmagasabb összegű vételi ajánlatot teszi, és a vételár megfizetésére a legrövidebb határidőt vállalja. Eladó *(MÁV Bp. Ig. 1087 Bp., Kerepesi út 3. sz.)* a vételre irányuló írásbeli jelentkezést a jelen közlemény megjelenésétől számított 30 napon belül fogad el. Az ingatlanok megtekintését a versenytárgyalás előtt biztosítjuk.

(X)

Birkózás

Október 7—8-án Szegeden, az SZVSE sportcsarnokában rendezték meg a szabadfogású országos junior bajnokságot. A versenyen 29 egyesület 119 birkózója lépett szőnyegre. A világbajnokság előtti utolsó erőfelmérőben színvonalas, küzdelmes összecsapásokat láthattak a nézők.

A vasutas sportolók eredményei: 52 kg: 4. Ádám Attila (SZVSE), 6. Mahr János (BVSC), 62 kg: 3. Molnár Gábor (Haladás VSE), 82 kg: 6. Devecseri Attila (HVSE), 130 kg: 4. Pintér Zoltán (HVSE), 5. Sándor László (SZVSE).

— g —

A vasutasok kérték

A Magyar Televízió közkedvelt műsora az Önök kérték, vagy ahogyan ma nevezik: az Ajándékkosár. Ebben a sorozatban november 5-én a Magyar Államvasutak lesz a főszereplő. *Urbán Lajos* elnök-vezérigazgató mellett, *Baranyi Imre,* a Keleti pályaudvar állomásfőnök-helyettese, *Mészáros László* fuvarszervező, a Józsefvárosi pályaudvar főnökhelyettese. *Kozma János* villamosmozdony-vezető. A vasutasok mellett megszólalnak olyan nagyfuvaroztatók képviselői is, mint például *dr. Tóth István,* a dorogi szénbányák vezérigazgatója, *Varga Tibor,* a Dunai Kőolajipari Vállalat vasútüzemének vezetője is.

A riporterek odatartották mikrofonjukat a Keletibe érkező, vagy onnan induló vonatok utasainak is, akik dicsérték és kritizálták is a MÁV-ot. Aki kíváncsi a műsorra, november 5-én este üljön a képernyő elé. Minden bizonnyal kellemes másfél órát ígér számukra a Magyar Televízió „Ajándékkosara".

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—2032. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. NOVEMBER 16.

Vita az üdülési díjak emeléséről

Ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

Viharos hangulatú tanácskozást tartott november 2-án a vasutas-szakszervezet központi vezetősége. A vita a leglényegesebb napirendi pont kapcsán kerekedett, amelynek témája a kedvezményes üdültetés jövő évi térítési díjainak emelése volt.

A SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatósága által kiadott előterjesztéséhez *Tivald Attiláné,* a vasutas-szakszervezet szociálpolitikai osztályának vezetője fűzött szóbeli kiegészítést. Elmondotta többek között, hogy az 1990. évi térítési díjak kialakításakor a SZOT az állami költségvetési támogatás mintegy 150 millió forintos növekedésére számított. *A legutóbbi SZOT—kormány találkozón az üdültetés támogatására nem született megegyezés, a költségvetési támogatás ezért az idei szinten marad jövőre is.*

Ez elkerülhetetlenné teszi az üzemeltetési költségek fedezetére a forrás előteremtését. A SZOT erre három variációt javasolt. Az A változat szerint 62 százalékos emelés terhelné a beutaltakat. A B variáns azt javasolja, hogy az üdültetési díj emelésének 30 százalékát a beutalt, 32 százalékát pedig a szakszervezet vállalja. A C változatnál a beutalt 46 százalékot, a szakszervezet pedig 16 százalékot vállalna.

A központi vezetőségi ülés résztvevői végül is a B változatot fogadták el, ami a beutaltaknak 30 százalékos térítésidíj-emelést jelent, a vasutas-szakszervezetnek pedig 4,6 millió forint költségátvállalást. Megfogalmazódott azonban az ülésen, hogy a jövő évi bérek kialakításánál nem hagyhatók figyelmen kívül az üdültetés térítési díjainak emelése.

A testület újabb napirendi pontként az 1990. évi szociálpolitikai terv kidolgozásához is tett ajánlásokat. A vita eredményeként elfogadott állásfoglalás rögzíti, hogy a vasutasok szociális ellátásában a jövőben sem mennyiségi, sem minőségi színvonalcsökkenés nem fogadható el. A gazdálkodási kötöttségekre való tekintettel differenciált támogatási rendszert kell kialakítani. Ebben elsőbbséget kell élveznie a munkavégzéshez közvetlenül kapcsolódó szociális ellátásoknak: munkásszállítás, munkásszállás, ruhaellátás. A jóléti ellátások körében az üzemétkeztetéssel továbbra is cél a támogatás munkavállalói jogon való biztosítása. *A vállalati üdültetésben jelentős visszalépést nem tartunk elfogadhatónak, a nagycsaládosok, a nyugdíjasok és a gyermekek üdültetésénél a támogatás arányának csökkentését nem javasoljuk.*

Változatlanul szükség van a vállalati segélykeret biztosítására, bár tudjuk, hogy ez a vasutasok életszínvonalának alakulásában csak átmeneti segítséget jelent.

A gyermekintézmények üzemeltetését a tervezett állami szociálpolitikai intézkedések függvényében kell újragondolni. A támogatás rendszerében a perspektivikus MÁV-érdekeknek kell elsőbbséget biztosítani.

A vasutas művelődési házak és sportegyesületek működtetésénél a jelenlegi intézményi támogatás rendszerét át kell alakítani, és meghatározott célóknak kell alárendelni.

K. S.

Mozdonyvezetők országos tanácskozása

A vezérigazgató elismerte a követelések jogosságát

Október 31-én a vasutas-szakszervezet székházában rendezték meg a mozdonyvezetők első országos tanácskozását. A mozdonyvezetők érdekvédelmének megújítását és szakmai alapokra helyezését egy 4-5 főből álló, spontán módon alakult csoport kezdeményezte még ez év augusztusában. Az ő fellépésük eredményeként jött létre a szeptember 13-i előkészítő megbeszélés — erről egy korábbi számunkban már beszámoltunk —, és ők vállalták a mostani országos tanácskozás megszervezését is.

A küldötteket a vontatási főnökségek közvetlenül delegálták, minden 100 mozdonyvezető után egyet. Az értekezleten részt vett *Urbán Lajos,* a MÁV elnök-vezérigazgatója és *Koszorus Ferenc* főtitkár is. Első napirendi pontként a meghívóval vitaanyagnak szétküldött követelésekkel kapcsolatos vállalati álláspontot és várható magatartást firtatták a mozdonyvezetők.

Urbán Lajos válasza éles vitát, közbekiáltásokat, helyenként egymásnak is ellentmondó nézeteket váltott ki. A közel 3 órás disputa végül azzal zárult, hogy a vezérigazgató több követelés megvalósítására — így *az utasítások átdolgozására, a mozdonyok világításának korszerűsítésére, a nem fizikai létszám csökkentésére, a bérezés korszerűsítésére, a mozdonyvezető-képzés átalakítására* — konkrét ígéretet tett.

Több követelés jogosságát elismerte — így a bérelmaradás felszámolását, a 13. havi fizetés intézményének bevezetését, az étkezési hozzájárulás kiterjesztését —, de hangsúlyozta, hogy ezek megoldása nem pusztán szándék kérdése, és az egyik, vagy másik réteg kiemelése helyett csak a többi 119 ezer vasutas gondjaival együtt kezelhető.

Mint mondotta, erről velük is tárgyalni akar. Azokról a felvetésekről, amelyekben fennmaradtak a nézetkülönbségek, vagy amelyekre nem tudott válaszolni — mint a CSM felülvizsgálata, a szabadnap díjazása, a túlóra adójának átvállalása, a munkaidő hossza, a korkedvezménynél a túlóra figyelembevétele, a mozdonyvezetői munka szakmunka rangjára emelése —, *a vezérigazgató további szakértői szintű tárgyalásokat ígért.*

A tanácskozás második részében a küldöttek a mozdonyvezetők szakmai érdekvédelmének szerveződési elveit vitatták meg és fogadták el. A vita teljesen nyílt volt abban is, hogy a mozdonyvezetők a vasutas-szakszervezet keretein belül, vagy attól független önálló szakszervezetben szerveződjenek. *Végül nagy többséggel azt fogadták el, hogy a Vasutasok Szakszervezete keretein belül, annak alapszabályát elfogadva, önálló szakmai tagozatként kívánnak működni, de azzal a megszorítással, hogy a vasutas-szakszervezethez és annak alapszabályához való viszonyukat szuverén döntésükkel a későbbiekben újra és újra meghatározzák.*

A mozdonyvezetőket érintő kérdésekben önálló érdekvédelmi tárgyalásokat kívánnak folytatni, és önálló megállapodásokat akarnak kötni.

A többi vasutas szakmai réteggel a kölcsönösség, a szolidaritás és az önállóság alapján állva kívánnak együttműködni. Hosszadalmas, ügyrendi kérdésekkel tarkított vita alakult ki arról, hogy milyen legyen a tagozat szervezeti felépítése és döntési mechanizmusa.

Az elfogadott változat szerint a tagozat kizárólagos jogú döntéshozó testülete a küldöttközgyűlés, amelyben minden fűtőháznak, minden 100 fő után egy-egy mandátuma van. Az ügyek intézésére, a feladatok

(Folytatás a 3. oldalon.)

Nem javult a munka biztonsága

Sok a csonkulásos baleset

Az év első három negyedévében úgy a MÁV-nál, mint a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál kevesebb foglalkozási baleset fordult elő, mint a múlt év azonos időszakában. Elgondolkodtató azonban, hogy a halálos üzemi balesetek száma nem csökkent, sőt 50 százalékkal több csonkulásos üzemi baleset következett be az említett időszakban.

Sajnos nem javult a munkabiztonság a különben is veszélyes technológiai folyamatok munkaműveleteinél, mint például a vasúti járművek javításánál, valamint a rakományok átrakása, igazítása, megbontása közben. *A legtöbb baleset azonban a munkahelyeken, elsősorban szabad téren, gyalogos közlekedés közben fordul elő. Ez nyilvánvalóan a közlekedőutak állapotával van összefüggésben.*

Sajnos a balesetek megelőzéséhez a beruházások visszafogottak, a fejlesztési források még a szintentartáshoz sem elegendőek, sőt a vasúton felgyorsult a dolgozókat veszélyeztető ártalmak újratermelődése. Ez a folyamat az érdekképviselet számára elfogadhatatlan.

Elemzéseink azt mutatják, hogy a vasúti munkavédelem a vállalati stratégiában többedrangú kérdés. Ez pedig azzal magyarázható, hogy az élőmunka, az ember értéke csak szavakban fogalmazódik meg, de elmaradnak a tettek, a dolgozóról való gondoskodás. Ezt aláhúzza, hogy a kedvezőbb munkavédelmi állapot megteremtésében még nem alakult ki vállalati érdekeltség, de a vezetők sem érdekeltek ebben.

(Pásku)

Aggódnak a szakma iránt

Ne csak az utazóknak piruljon az arca

A központi vezetőség mellett működő forgalmi utazók rétegbizottsága október 30-án kibővített tanácskozást tartott a Nyugati pályaudvar kultúrtermében, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc,* a VSZ főtitkára is.

A rétegbizottsági értekezleten részt vettek a telepállomások utazóinak szakszervezeti főbizalmijai, bizalmijai és meghívást kaptak az érintett szolgálati főnökség szb-titkárai is. A jelenlevők tájékoztatást kaptak a rétegbizottság kongresszus óta végzett munkájáról. *Baranyi István,* a rétegbizottság vezetője beszámolójában többek között elmondta, hogy az eddigi munkájukban gondot okozott, hogy a bizottság csak véleményezési joggal rendelkezett, így *a döntési folyamatokban a javaslataik, követeléseik, csak átételesen érvényesültek.* Szomorúan állapította meg, hogy a forgalmi utazókat érintő gondok megoldása hosszú idő óta várat magára.

Kitért a rendkívül súlyos bérelmaradásra, a túlórák kritikus mértékére, az utazó személyzet egyenruha-, formaruha-ellátásának siralmas helyzetére. A meglevő feszültségek mielőbbi feloldása indokolttá teszi, hogy a rétegbizottság a jövőben hatékonyabban, *önállóan* lássa el az érdekvédelmi, érdekképviseleti munkáját, és javasolta, hogy ennek elősegítéseként hozzák létre a forgalmi utazók rétegtagozatát.

A tanácskozás résztvevői kézhez kapták a rétegbizottság által készített felhívást, amely az utazó dolgozók foglalkoztatásával, bérhelyzetével, szociális problémáival kapcsolatban a legsürgősebb követeléseket tartalmazza a MÁV Vezérigazgatósággal, illetve a Vasutasok Szakszervezete központjával szemben.

A beszámoló és a felhívás felett rendkívül szenvedélyes — érzelmektől sem mentes — vita alakult ki. A hozzászólók kivétel nélkül elfogadták, megerősítették a vitaanyagot, a helyi negatív példák sokaságával, azonban még tovább bővítették a követelések számát, és valamennyien a változtatás igényével léptek fel. Többen felhívták a figyelmet arra, hogy az ország „közhangulata" nap mint nap érződik a vonatokon, és a bűnözési hullám már a vasúti kocsikban is megjelenik.

Ez egyre veszélyesebbé teszi önfeláldozó munkájukat, és kiszolgáltatottabbá válnak az itt dolgozó, egyre kisebb létszámú vasutasok, akik sajnos a rendőrségtől sem kapják meg a szükséges segítséget. Úgy érzékelik, hogy az ellenzéki szakszervezetek megjelenése a munkahelyen jelenleg még nem okozott jelentős kilépéseket a szakszervezetből, de ennek a veszélye fennáll, ha nem cselekszünk határozottan. Ehhez nélkülözhetetlen egy erős vasutas forgalmi utazói rétegtagozat.

Kifejtették, hogy nem szánalmat akarnak kelteni maguk iránt, de a jelenlegi öltözködésük, megjelenésük, bérhelyzetük méltatlan az utazó dolgozókhoz, akik valamikor a vasút elitjéhez tartoztak.

Ők azok, akiken lecsapódik az utasok — vasúton és azon kívül ért — bosszúsága, ők azok, akik naponta szégyenlik magukat a jogos utaspanaszok miatt. Azoknak is vállalniuk kellene az arcpirulásból, akik a jelenlegi állapot kialakulását „elősegítették".

Sok hozzászóló ismételte a már elhangozottakat, azt azonban érezni lehetett, hogy mindezt felelősséggel, a vasút és a saját szakmájuk iránti aggódásból tették.

Koszorus Ferenc főtitkár hozzászólásában kifejtette, hogy egyetért az elhangzottakkal, azok jelentős része ismert a szakszervezet vezetése előtt, ezek megoldása hosszú idő óta folyamatosan napirenden van. Gondot abban lát, hogy a vasút vezetőinek látogatásakor a helyi vezetők ilyen egyértelműen nem vetik fel a meglevő súlyos problémákat. *A „kilúgozott" vélemények így sok esetben szebb színben tüntetik fel a valóságot.* Támogatja az önálló forgalmi utazói tagozat létrehozásának kezdeményezését, az itt elhangzottak közös követelésként való megfogalmazását. Üdvözölte azt a szándékot, hogy az önállósodást a jelenlegi szakszervezeti kereteken belül kívánják megvalósítani.

A tanácskozás résztvevői végül úgy döntöttek, hogy a jelenlegi rétegbizottságot megerősítik, és felhatalmazták a forgalmi utazók első országos tanácskozásának előkészítésével, összehívásával, amelyre legkésőbb novemberben kerül sor.

(Szelei)

Új nyomvonalon

A pályaépítőkről szóló képriportunk a 4. oldalon

Volt, aki elmondta, hogy tavaly a pécsi igazgatóság — felsőbb utasításra — elengedte a Dunai Vasmű kocsiálláspénzét. Az is lehetett néhány millió . . . Végül az indulatok felparázslottak:

— Azt mondta a helyettes úr, könnyű azt mondani, hogy több pénzt kérünk, de mondjuk meg, miből? Én ezt megfordítom: könnyű azt mondani, hogy többet kell termelni, de mondják meg, hogyan?

Ha a fent leírtakból az olvasó arra következtet, hogy nincs egyetértés a MÁV vezetése és a mozdonyvezetők között, súlyosan téved. Egyvalamiben egyetértenek: a munkát a politika elé helyezik.

(Kit vakít a Új reflektor című riportunk a 3. oldalon.)

A környezetvédelemért

A Magyar Vöröskereszt Győr-Sopron megyei vezetősége mellett működő közegészségügyi bizottság október 25-én tartotta Győrben, a Szárnyaskerék szálló tanácstermében a „Tiszta, virágos pályaudvarok, állomások és megállóhelyek" elnevezésű mozgalom eredményhirdetését. A megjelenteket *Gulyás János,* a Vöröskereszt megyei titkára köszöntötte.

Munkabeszüntetést ne indulatból kezdeményezzen a szakszervezet

Francia tapasztalatok a sztrájkról

Magyarországon a sztrájktörvény megalkotása nem jelenti az ezzel járó gondok megoldását, különösen nem a közszolgáltatás olyan területén, mint a vasút.

Célszerűnek látszik ilyenkor más országok gyakorlatát is tanulmányozni, törvényszintű és egyéb jogi szabályozásukat elemezni. Ezért került sor a közelmúltban arra a munkalátogatásra, melynek alkalmával a vasutasok szakszervezetének delegációja a francia vasutasok CGT-hez tartozó szakszervezetének sztrájktapasztalataival ismerkedett.

Franciaországban mind az 1945-ben elfogadott, mind az 1958-as alkotmány biztosította a sztrájkhoz való jogot. Vendéglátóink szerint az első törvényszintű megszorítása ennek a jognak 1963-ban volt, és *De Gaulle* elnök nevéhez fűződik. E módosítás korlátozta a közalkalmazottak, így az SNCF dolgozóinak sztrájkjogát. *A változás lényege az, hogy a sztrájkot* — annak megkezdése előtt — *5 naptári nappal korábban, írásban be kell jelenteni. Közölni kell a sztrájk helyét, kezdési időpontját, milyen követelés teljesítésére irányul, határozott vagy határozatlan időtartamra tervezik-e.* A szakszervezeti álláspont szerint ez a pár nap elegendő arra is, hogy az egyeztető tárgyalásokon túl a munkabeszüntetés megfontolt legyen, és ne csupán indulatból származzon.

A megfontoltság hangsúlyozása mellett azonban az előzetes bejelentési kötelezettséget úgy is tekintik, hogy ez az első „antisztrájktörvény", mert megfosztották a dolgozókat az azonnali sztrájkjogtól. Ami a gyakorlatot illeti: sem az 1968-as háromhetes, sem az 1986-os négyhetes sztrájkot nem jelentették be előre.

1987-ben kísérlet történt a sztrájkjog további korlátozására. Egy szenátor olyan törvényjavaslatot terjesztett a francia szenátus elé, mely a közalkalmazottak (köztük a vasutasok) számára előírja a minimális szolgáltatás kötelezettségét. (Nálunk ez „a még elégséges szolgáltatás" kategóriája.)

A törvényhozás tagja két okra hivatkozott a törvényjavaslat bemutatásánál, egyrészt az 1986-os vasutassztrájk idején keletkezett ellátási zavarokra, másrészt a jogi szabályozás elégtelenségére. *Az alaposnak hitt indokok ellenére a szenátus nem fogadta el a törvényjavaslatot.*

A sztrájkjog szabályozása körül folyamatosak a csatározások, az állami szervek állandóan változtatni akarják, de mindig a szakszervezetek elleni céllal. (Megjegyzést érdemel az a jogtechnikai megoldás, mely úgy védekezik a sztrájkjog további „alakítgatása" ellen, hogy maga a sztrájktörvény mondja ki a további szabályozás tilalmát.)

A szabályozási szorítások mellett a francia állami gépezet más úton is igyekszik nehezíteni a sztrájkolók helyzetét. *Célja, hogy a sztrájk a lehető legdrágább legyen a résztvevők számára.* Így, az utolsó nagyobb vasutassztrájknál, 1986-ban, kormánybiztost küldtek ki azért, hogy elodázza a sztrájk befejezését. Az is nagy hátrány, hogy a munkabeszüntetés tényleges idejénél jóval többet von le a munkáltató a munkaidőből: pl. kettő és négy óra között fél napot, négy és nyolc óra között egy teljes napot.

Tárgyalópartnereink azt is nehezményezték, hogy az okkupációs sztrájk idején (elfoglalták a pályaudvarokat, az igazgatóság épületét) kivezényelték a rendőrséget azzal a feladattal, hogy jogsértésen érhessék a vasutasokat, a hatósági fellépés megalapozásául.

Nem kaptak bért az egy hónapos sztrájk idején. Sztrájkalapjuk pedig nincs. Ezekkel szemben viszont széles körű társadalmi szimpátia övezte tiltakozásukat — a kormány, számukra hátrányos bérrendszert akart bevezetni —, amely anyagiakban is kifejeződött. Csak a társadalmi szolidaritás segítségével tudtak ilyen hosszú ideig ellenállni és meghiúsítani a tervezett intézkedést. A siker mellett ma már úgy látják: kétszer is meggondolják, hogy bérügyben sztrájkoljanak-e. Mint elmondták, ez a társadalmi szolidaritás nagyon törékeny, és egy bizonyos ponton túl meg is szűnhet, sőt nem kizárt az sem, hogy ellenük fordul a közvélemény.

A törvényi szabályozás és az állam helyenként agresszív fellépése olyan helyzetet teremt a francia vasutasok szakszervezete számára, amelyben nem nélkülözhetik a CGT-ben tömörült más szakszervezetek támogatását.

Bérharcaik kapcsán érdeklődtünk bérezési rendszerük felől. Elmondták, hogy a végzettségnek megfelelően 10 fizetési osztály létezik az SNCF-nél, és az évenkénti bértárgyalásoknál a százalékos bérnövekmény nagyságáról folynak egyeztető tárgyalások, az éves állami költségvetés függvényében. Eredmény esetén a kialkudott százalékban növekednek a bérek, egy fizetési osztályon belül kisebb korrekciókkal. 1989-re például 2,2 százalékos emelést sikerült kialkudni. *Ma már nem, de 1983-ig a bérek automatikusan követték az áremelkedéseket.*

Szakszolgálataik közül a mozdonyvezetők foglalkoztatási körülményeiről kértünk tájékoztatást, természetesen nem feledve a két ország közötti számos, főként gazdasági eltéréseket, nem is beszélve vasútjaink másságáról. *Mozdonyvezetőik úgy dolgoznak heti 35 órát, hogy egy szolgálatuk időtartama nem haladhatja meg a 11 órát,* és ebből 7,5 óra valóban mozdonyvezetéssel telik el. A két szolgálat közötti minimális pihenőidő 12 óra.

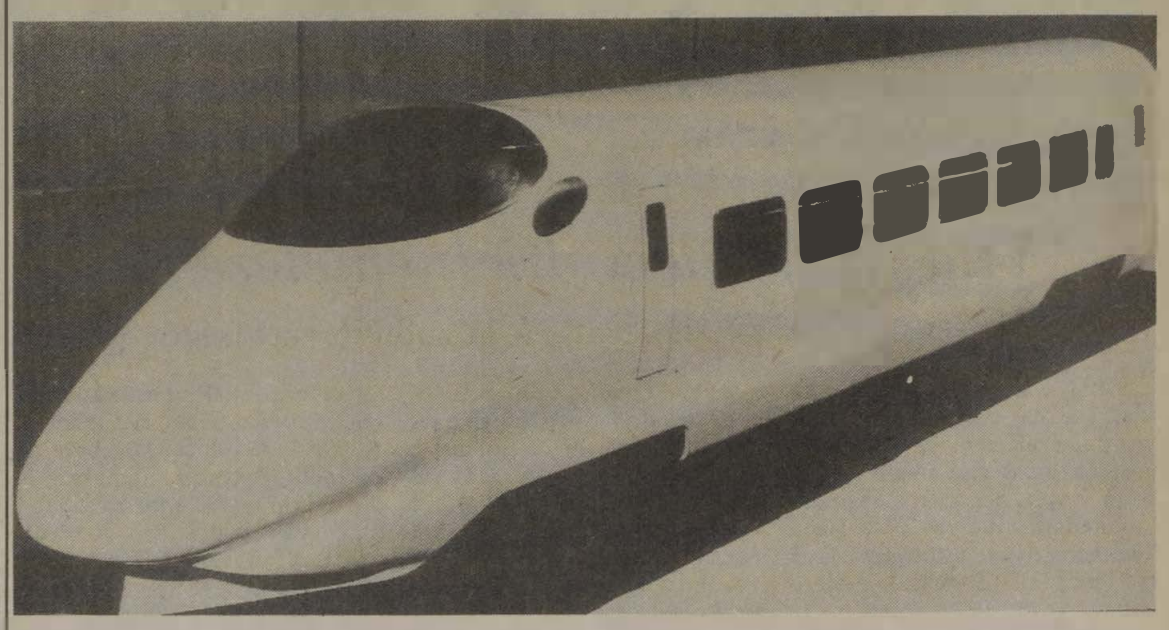
Túlóra igénye is felmerülhet ennél a foglalkoztatási csoportnál, de csak elemi csapás vagy pályaelzárásos balesetek idején. Nyugdíjba 50 éves korukban mennek.

Összegzésként megállapítható, hogy a sztrájkjog szabályozásának franciaországi tapasztalatai körültekintésre és megfontoltságra intenek.

Borsik János

A „lövedékvonatok" sikere

Borpróba a kocsiban



A világ két vasúti nagyhatalmának acélerezetén száguldó szupervonatok tökéletesítése újabb lendületet kapott az utóbbi időben. A Franciaországból és Japánból — erről a két országról van ugyanis szó — érkező sínhírek csaknem mindegyike ezt igazolja, és a világ nem is kételkedhet, hisz a turisták áradozó beszámolói is megerősítik a *„lökedékvonatok"* feltartóztathatatlan terjedését az említett tájakon.

Krómfényesen és atlanti kéken tört utat magának újabb 280 kilométeren az idén a francia államvasutak híres nagy sebességű szupervonata, a „TGV—Atlantique". *A Párizs és Le Mans közötti szakasz 10 milliárd frankba került, és a rajta közlekedő vonatok azután 8700 lóerő helyett 12000 lóerővel büszkélkedhetnek,* s ez lehetővé teszi számukra, hogy egy-egy szerelvény 8-10 kocsijában 386 utas helyett 485 foglaljon helyet.

Az átlagosan csaknem 300 km-es óránkénti sebességgel száguldó TGV-én a korábbi vibráció sem jelentkezik már, s így az ebéd is nyugodtan elfogyasztható az étkezőkocsiban, ahol egyébként *„borpróbákat"* is tartottak, melyek során kiderült: még a teli pohárból sem csordult ki a bor menet közben. Az Indre et Loire szőlőtermelő vidék parasztgazdái sem aggódnak már pincéikért, holott a TGV 1500 méter hosszú alagúton suhan át a híres Vouvrey szőlőhegy alatt.

A rádiótelefonnal (az utas a tengerentúlra is telefonálhat!) is ellátott TGV-nek már tervasztalon vannak a Párizs—Lille közötti szakasza is, a Párizs—Brüsszel—Amszterdam—Köln vonal 1996-ra készülne el, a Párizs—Strassburg—Frankfurt távolságon pedig 1995-ben szeretnék elindítani az első nagysebességű vonatokat.

A mai Japán egyik jelképe, a lövedék-orrú Sinkanzen immár 25 éve, jóformán műszaki gondok nélkül közlekedik, dacolva a földrengésekkel, tájfunnal és az „idővel", hisz' pontossága legendás hírű: bárki nyugodtan hozzáigazíthatja az óráját. A keleti szupervonatot a japánok mégis lassúnak találják, most már a 220-260 km-es átlagsebességével, és olyan légpárnás vonatot terveznek, amely mindössze egy óra alatt tenné meg a Tokió és Oszaka közötti 550 kilométeres távolságot.

A világ első, szupravezetőkre épülő, mágneses lebegtetésű vonata 2001-re épülne meg. A Maglev elnevezésű expresszvonaton várhatóan éppoly sokba kerül majd az utazás, mint a repülőn, viszont jóval biztonságosabb lesz, mint égi rokonai. Amíg azonban elkészül a Maglev, addig üzembe helyeznek egy kisebb súlyú, áramvonalasabb, valamivel gyorsabb és csendesebb Sinkanzent, melyben ünnepelte fennállásának negyedszázados évfordulóját.

E. P.

Vendégek Japánból

A közelmúltban a Magyar Nőszövetség meghívására a Japán Nőszövetség küldöttsége látogatott hazánkba. Programjukban szerepelt az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Házának megismerése is. A küldöttséget *Székelyhidi Ferenc* igazgató fogadta, és tájékoztatta a százéves intézmény múltjáról, terveiről.

Kérésünkre *Hayakawa Mutsu* asszony, a küldöttség vezetője elmondotta, hogy Japánban a nőszövetség nagy népszerűségnek örvend. Különösen kedveltek a virágkötészeti tanfolyamok, amelyeken sok vasutas nő is részt vesz.

— Nálunk a vasútnál több magántársaság van — mondotta. — A nagy cégek nem szívesen alkalmaznak nőket, különösen vezető beosztásban. A vasúton az utasellátásban jeleskednek. A hostesseknek a japán vasutak szigorú követelményeinek nem könnyű megfelelni.

A küldöttség tagjai megismerkedtek a Törekvés táncegyüttes tevékenységével is.

(Tüttő)

Így csinálják a svédek

A Svéd Állami Alkalmazottak Szakszervezeti Szövetségének meghívására szakszervezetünk kéttagú delegációja októberben háromnapos munkalátogatást tett Stockholmban. A meghívó szakszervezeti szövetség az állami közszolgáltató vállalatok (például vasút, posta, távközlés, helyi közlekedés stb.), valamint az államigazgatás és igazságszolgáltatás dolgozóit tömöríti.

A 207 ezer tagot számláló szövetségben a vasutasok mintegy 26 ezer taggal önálló szekcióként működnek. Vendéglátóink részletes tájékoztatást adtak a szakszervezet szervezeti felépítéséről, működéséről. A szociáldemokrata többségű parlament és kormányzat széles körű törvényi jogosultságokat biztosít a munkavállalóknak és az őket képviselő szakszervezeteknek. Például minden ötszáz szakszervezeti tag után egy fő teljes munkaidejében szakszervezeti ügyeket intézhet, amelyet a munkáltató fizet. (De a szakszervezet dönthet úgy is, hogy ezt a keretet 2 vagy három személy használja fel megosztva.)

A szakszervezeti továbbképzés idejére, akár két hétre is a munkáltató köteles fizetett szabad időt biztosítani a tisztségviselőknek. A szakszervezet hozzájárulása kell például áthelyezéshez, elbocsátáshoz, külső vállalkozó megbízásához, ha a munkára vasúton belül kapacitás van.

A vasutasok kb. 98 százaléka szakszervezeti tag. A tagdíj a bruttó kereset 1,45 százaléka, amely 480 koronáig levonható az adóból. Átfogó tájékoztatást kaptunk a svéd vasút és a vasutasok helyzetéről is.

1988 jelentős év volt a svéd vasút történetében. A kormány döntése alapján a vasútüzemet, illetve a vasúti pályát két önálló vasúti vállalattá alakították. A pálya döntően állami költségvetésből gazdálkodik, bár a vasútüzem a használatért díjat fizet. A kormány jelentős anyagi támogatással megvalósuló fejlesztéssel 1992-ig versenyképes állapotba kívánja helyezni a vasutat a többi közlekedési ágazattal szemben. *Felismerték, hogy* — elsősorban környezetkímélő működése miatt — *a vasúti a legjobban kifizetődő beruházás!*

A vasutasok élet- és munkakörülményeiről is tájékozódhattunk. Az állandó nappalos vasutasok 40 órás munkahétben dolgoznak. 38 óra a heti munkaideje annak, akinek havonta legfeljebb 8 óra esik éjszakára. Ha havonta 8 óránál több az éjszakai munka, akkor a heti munkaidő 36 óra. A svéd vasutas évente legfeljebb 200 órát köteles túlórázni, amely a gyakorlatban tényleg csak váratlan események miatt szükséges. *Az egy szolgálatban tölthető idő legfeljebb 10 óra lehet.* Ez sérthetetlen! Ezen belül például a mozdonyvezető maximum 8 órát vezethet.

A családtól távol töltött pihenőidő 25 százalékos mértékben beleszámít a munkaidőbe, akkor is, amikor a vasutas az általában egyágyas munkásszállodai szobában alszik. Az általános 65 éves nyugdíjkorhatárral szemben a mozdonyvezetők, egyéb utazók 60 éves korukban mehetnek nyugdíjba.

A jelentős ipari, építőipari konjunktúra hatása miatt a vasutasok átlagbére jelenleg kb. 5 százalékkal elmarad az említett magánszektorokban foglalkoztatott alkalmazottak bérétől. *Ott-tartózkodásunk alatt a szakszervezet képviselői éppen kemény tárgyalásokat folytattak a kormány képviselőivel.* Figyelemmel az említett bérpozícióra, valamint az ez évre prognosztizált 4-5 százalékos inflációra, az állami alkalmazottak, közöttük a vasutasok részére 8 százalékos bérfejlesztést követelnek, amelyből eddig ebben az évben még csak mintegy 4 százalék valósult meg.

A bér és foglalkoztatás mellett egyik legfontosabb feladatának tekinti a szakszervezet a munkakörnyezettel való foglalkozást. *Legutóbb 300 millió svéd koronát fordítottak a vasútnál ilyen célokra.* A felhasználásra a szakszervezet tehetett javaslatot.

A rendkívül hasznos és szívélyes találkozások során küldöttségünket fogadta az Állami Alkalmazottak Szakszervezeti Szövetségének elnöke, első titkára, a hattagú végrehajtó bizottság és a vasutasszekció elnöke.

Halász György

Egy borúlátó ismerősöm szerint nálunk semmi nem működik, vagy legalábbis nem úgy, ahogy kellene. A vasúton is van egy-két ilyen dolog, s a többi közt a ruhaellátás az, amely nap mint nap irritálja a vasutasokat. Tőlünk nyugatabbra viszont ez a kérdés megoldottnak látszik. Az utazószemélyzet sem panaszkodik, és az utasok is elégedettek. A jegyvizsgálók akár egy jó szálloda portáján is megállnák helyüket öltönyükben, az étkezőkocsi felszolgálónői is elegánsak a szoknya-blúz összeállításban. Felvételeink egy őszi hajnalon a grazi állomáson készültek.

(Fotó: Demeter)

NagySZERű tanácskozás

Kit vakít az Új Reflektor?

Október 26-án a mozdonyvezetők tanácskozásra gyűltek Fehérváron. Most nem valami kényszerítő szükség, felháborító baleset fúvatta meg a találkozóra hívó kürtöt, hanem maga a nemzeti televízió. Az történt ugyanis, hogy a mozdonyvezetők emlékezetes nyílt levele annyira megindította az Új Reflektor magazin szerkesztőségét, hogy felkérték a fehérváriakat, a kamerák előtt mondják el panaszaikat. A szervezők azonban meghívták a többi fűtőház képviselőit, sőt, a vezérigazgatót is, mondván, hogy rájuk is tartozik, amit mondani akarnak, s megjelöltek egy második napirendi pontot is, a szakszervezettel kapcsolatban.

Mivel a fehérváriak szerint egy jól előkészített, az egész MÁV-ot átfogó érdek-képviseleti rendszer kialakítására van szükség, ami nem feltétlenül a szakszervezet jelenlegi formájában működne, s amelyben jogászok látnák el a vasutasok képviseletét, kíváncsiak voltak kollégáik véleményére is. *Arra gondoltak, hogy meg kellene tárgyalni a szakszervezeti mozgalom megreformálását, illetve azt, hogy hozzanak-e létre új szakszervezetet.*

Mint a későbbiekben kiderült, ez a kérdés, ami a napi belpolitikával kapcsolatos, jobban érdekelte a tv-t, mint a mozdonyvezetők valóban jogos panaszai.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes — akit *Urbán Lajos* maga helyett küldött, mivel későn kapta meg a meghívót — már javában jegyzetelte a felvetődött gondokat, amikor negyvenperces késéssel befutott a stáb. A magát be nem mutató riporternő rögtön a szakszervezeti kérdésre akarta terelni a tanácskozást, ám az akkurátus vasutasok úgy gondolták, hogy előbb befejezik, amibe belekezdtek.

És zuhogtak a panaszok:

„Két éve nem kapok rám való ruhát, ugyanakkor a parancskönyvbe írják, hogy a szolgálatot formaruhában vagyok köteles ellátni."

„Kétezer tonnás szénvonatokkal járunk nyolcezrelékes lejtőn CSM-ben. Ha az éberségi után kapok infarktust, a szerelvény szét fogja morzsolni Alap megállón veszteglő vonatot."

Majd jöttek a kérdések:

„Mi az eredménye az átvilágításnak? Komáromba a cseh gépek 500 wattos fejlámpákkal jönnek át. Nálunk miért nem lehet?"

És végül kialakult valami párbeszédféle.

— A vasúti közlekedés jelzőkre, jelzésekre, és csak ritkán láttávolságra alapul — jelentette ki a vezérigazgató-helyettes. Erre a válasz:

— *Menjen Mészáros úr százzal ötvenméteres látótávolság mellett!*

— Ha a petróleumlámpa bevált száz év alatt a vasútnál, beválik ma is — szögezte le *Mészáros András.*

— *Azóta semmi nem változott, igaz?* — kérdezett vissza egy mozdonyvezető. Társa pedig elmondta, hogy tavaly a pécsi igazgatóság — felsőbb utasításra — elengedte a Dunai Vasmű kocsiálláspénzét. Az is lehetett néhány millió... Végül az indulatok felparázslottak:

— Azt mondta a helyettes úr, könnyű azt mondani, hogy több pénzt kérünk, de mondjuk meg, miből? Én ezt megfordítom; könnyű azt mondani, hogy többet kell termelni, de mondják meg, hogyan?

Ha a fent leírtakból az olvasó arra következtet, hogy nincs egyetértés a MÁV vezetése és a mozdonyvezetők között, súlyosan téved. Egyvalamiben egyetértek: *a munkát a politika elé helyezik.*

Történt ugyanis, hogy a vezérigazgató-helyettes megjegyezte, figyelmeztették, hogy a Szabad Európa Rádió szerint ma a vasút vezetői az ellenzék képviselőivel találkoznak Fehérváron. Nem tudni, honnan vették ezt, hiszen most szakemberek szakmai kérdésekről tárgyalnak...

— *De hát itt vannak!* — kiabáltak közbe többen, akik figyelemmel kísérték a riporternő beszélgetéseit, amíg az érdemi vita folyt. A hölgy ugyanis meg-megkérdezte a nem vasutasoktól, hogy *„maga rendőr?"* Amikor a Szolidaritás Munkásszövetség egyik képviselője bemutatkozott, a mozdonyvezetők suttogva *„káderezni"* kezdtek. Kiderült, hogy itt vannak még a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája képviselői, megjelent egy jogász az MDF-től, s itt volt a SZER, valamint a Beszélő tudósítója.

Értetlenség. A szervezők kijelentették, hogy minden politikai szándék nélkül, csak egy jobb vasút érdekében rendezték ezt a tanácskozást, és csak az MTV-t hívták meg.

— *A VDSZSZ-t én hívtam meg személyesen, mert a MÁV-nál mumus az ellenzék és a szabad szakszervezet* — jelentette ki a riporternő, aki még mindig nem fedte fel inkognitóját, de egy fehérvári felállt, és vöröslő arccal bemutatta.

— *Mivel itt vannak a felsoroltak, nem hazudott a SZER, és felesleges azt kutatni, kitől ered az információ. És azt hiszem, a vezérigazgató-helyettes elvtárs is elismeri, hogy Magyarországon már nem mumus az ellenzék* — húzta el arcpirító hangsúllyal a mondat végét a sajtóetika királynője. — Nem tudom, a vezérigazgató-helyettes elvtárs és úr találkozott-e a szabad szakszervezet képviselőjével... Most itt a lehetőség! — s a színpadias végszó után somolyogva húzódott a háttérbe.

A beállott csendben hallani lehetett, ahogy a bicskák nyílnak a zsebekben. Néhányan felmordultak: *„milyen jogon hív meg ez a nő idegent egy szakmai tanácskozásra? Nem politikai tárgyalást hirdettünk!"*

Ekkor felállt *Mészáros András,* és elmondta, hogy az elmúlt hetekben az elnök-vezérigazgató valamennyi ismert ellenzéki párt vezetőjével találkozott. Ugyanis a MÁV nem a pártérdekeket, hanem a társadalmat szolgálja, tehát minden olyan politikai szervezet partnere lehet a vasútnak, amely valamilyen módon síkraszáll a MÁV működőképességéért.

A hangulat érezhetően megfordult. Átrendeződtek a táborok. Bekövetkezett az, amire — úgy gondolom — senki sem számított. Ezek az emberek, akik a huzatos, zajos mozdonyokon rázatják magukat napi 14-16 órát, és magának az Atyaúristennek, de legalábbis a vezérigazgatónak is a szemébe mondják, hogy mi nem tetszik, egyszerre összefogtak.

„Ez a mi dolgunk", morogták, s már hiába beszélt okosan a Liga képviselője, hiába ajánlotta fel a segítséget az MDF jogásza, az egyre fogyatkozó hallgatóság már nem fogadta be érveiket.

Sőt, amikor a Szolidaritás küldötte kijelentette, hogy a mozdonyvezetők tyúklépésekben akarnak eljutni valahová, s hogy már nem kell az elnök-vezérigazgatóhoz fordulni, mert ez a vezetés nem fog semmit elintézni, más szinten, más módszerrel kell küzdeni, az addigra már csekély számú hallgatóságból felálltak ketten, és szinte egymás szavába vágva utasították vissza az elmondottakat.

— *Nem azért jöttünk ide* — jelentették ki —, *hogy egymást kioktassuk! Ha akár a szakszervezet, akár a MÁV vezetése nem alkalmas, azt hadd döntsük el mi, vasutasok. Ön most végighallgatta, amit a vezérigazgató-helyettesnek mondtunk a szakmai kérdésekről, s úgy forgatta ki, hogy nem ül fel a vonatra, amíg ilyen bajok vannak.* De amíg ez a mozdonyvezető-gárda így áll a dolgokhoz, addig magának ne fájjon a feje. Nem akkor van baj, amíg ezek az emberek belülről akarnak változtatni, és magának a vezérigazgatónak címzik mondókájukat!

Ezek után a tanácskozás hirtelen véget ért — délután négy órára járt —; már mindenki elmondott mindent, és hogy az eseményeket hűen rögzítsük, a mozdonyvezetők nem tömörültek külön szakszervezetbe.

Demeter Kálmán

A vezérigazgató elismerte a követelések jogosságát

(Folytatás az 1. oldalról.)

szervezésére, a tárgyalások folytatására és a döntések előkészítésére — az igazgatósági küldöttcsoportok által választott 1-1 fő delegálásával — összesen 7 tagú ügyvivő testületet választottak.

Az országos tanácskozás nem döntött arról, hogy az igazgatóságok és főnökségek szintjén milyen elvek szerint hozzák létre a helyi tagozatokat. Ezt az érintettek elhatározására és a helyi tárgyalások eredményén alapuló helyi döntésekre bízta. Többen a kétkedésüknek és tanácstalanságuknak adtak hangot a tekintetben, hogy a kisebbségben levő mozdonyvezetők vajon hogyan tudnak megfelelő önállóságot kivívni, ezért sürgették a helyi és területi tagozatok jogáliásának pontos és azonnali meghatározását.

A küldöttek többsége végül is elfogadta, hogy egy ilyen lépés egyrészt ellentmondana az alulról építkezés és önszerveződés elveinek, másrészt az egyenrangú tárgyalás és megállapodás kikényszeríthető, mert szélsőséges esetben önálló mozdonyvezetői alapszervezetet is létre lehet hozni.

Az írásban beterjesztett szervezeti és működési szabályzat tervezetét részleteiben nem vitatták meg a küldöttek. *Úgy döntöttek, hogy alapos tanulmányozás és a többi mozdonyvezetővel folytatott beható eszmecsere után a következő küldöttgyűlésen hagyják jóvá.*

Utoljára az értekezlet változtatással elfogadta a beterjesztett egységfelhívást, és meghatározta a soron következő legfontosabb teendőket a frissen választott ügyvivő testület számára.

Eszerint:

— azonnali tárgyalásokat kell kezdeni a VSZ elnökségével és központi vezetőségével a szakszervezeti jogkörök megosztásáról,

— a korábban összeállított írásos követelések és a mostani vita alapján javaslatot kell kidolgozni az 1990. évi bér- és kollektívszerződés-tárgyalások tárgyalási pozíciójára, és legkésőbb december 1-jéig a küldöttközgyűlés elé kell terjeszteni. Közben azonnal meg kell kezdeni a tárgyalásokat a MÁV vezetőivel.

A jelenlevők elhatározták azt is, hogy a szolgálati helyekre visszaérkezve azonnal megkezdik a helyi és területi tagozatok megszervezését.

N. L.

Felhívás

Szaktársak!

Mi, a vontatási utazók választott küldötteiből életre hívott országos mozdonyvezetői tanácskozás résztvevői elhatároztuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete keretein belül szakmai alapon megújítjuk és újjászervezzük érdekvédelmünket.

Ennek elősegítésére megalakítottuk a mozdonyvezetők szakmai tagozatát, közreadtuk annak működési szabályzattervezetét, és hamarosan véglegesítjük a programját.

Egyúttal azonban hitet teszünk a vasutas egység fenntartása mellett is. Ám, ez az egység — véleményünk szerint — most veszélyben forog. Tudjuk, hogy az új szakszervezetek megalakítására irányuló törekvések fő oka a dolgozók elégedetlensége, de vegyük észre, hogy ezeket egyéni ambíciótól, különböző politikai csoportosulások befolyásától és sanda szándékú vezetői érdekektől vezérelt csoportok akarják a hatásuk alá vonni és eszközül felhasználni.

Szaktársaink!

A többi vasutas szakma dolgozói!

Arra biztatunk benneteket, hogy ti is vegyétek kezetekbe a sorsotok irányítását, és hozzátok létre a saját szakmai rétegszervezeteiteket! *Sajátítsuk ki, és közösen formáljuk igényeink szerintire a mostani vasutas-szakszervezetet, de ne engedjük megbontani a vasutasok egységét!*

Belső felépítésében demokratikus, az egyes önálló szakmai rétegek szövetségén és szolidaritásán alapuló, szilárd anyagi bázison nyugvó szakszervezetet akarunk. Ha összefogunk, ebben a törekvésünkben senki és semmi nem akadályozhat meg bennünket. *Nem kilépni, hanem közös ügyeinkben közösen fellépni!* — erre szólítunk minden vasutast.

A MOZDONYVEZETŐK ORSZÁGOS TANÁCSKOZÁSA

Kedvezményes üdültetés?

Előtérbe került az üzletpolitika

Október 9-én a vasutas-szakszervezet székházában értékelték a tagsági vitára bocsátott üdülési koncepciót. A megbeszélésen részt vett *Bányai János,* a SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság főosztályvezető-helyettese, az intéző bizottsági titkárok, valamint 12 alapszervezet titkára, illetve üdülési felelőse. Az alapszervezetektől írásban beérkezett vélemények és az értekezleten elhangzottak alapján állítottuk össze ágazatunk álláspontját.

Alapszervezeteink mintegy harmadrésze tett észrevételt a tagsági vitára bocsátott üdülési koncepcióval kapcsolatban. Szinte kivétel nélkül bírálták, kritizálták az anyag nyelvezetét, nehézkességét. A koncepció az 1988. évben megvitatott és a tagság által elvetett elgondolásra épül.

A részvénytársasági forma megalakításáról többek kedvezően nyilatkoztak, de legalább ennyien elutasították. A részvénytársaság helyett több javaslat érkezett a szerződéses forma bevezetésére. Az üdülési csekk bevezetését egyértelműen elutasították. A dolgozók előre, és biztosan akarják tudni, hogy mikor és hol üdülhetnek.

Az üdülési kedvezményezés forrásai közül a központi támogatás adókedvezmény formájában, valamint az ágazatok és a vállalatok támogatása bizonytalan. Az alapszervezetek helyi támogatásának kellene a bizonytalan forrásokat kiegészíteni. Kérdés, hogy miből? A tényleges szociális helyzet megállapításához nincs megfelelő apparátus.

Kifogásolták, hogy a gyermekek és a nyugdíjasok üdülésének támogatásával egyáltalán nem foglalkozik a koncepció.

A tagság többségének véleménye szerint az anyagból kimaradt a „dolgozócentrikusság", kifejezetten üzletpolitikai szempontokat helyez előtérbe, és sok részletkérdésre, amely a dolgozók számára lényeges — hol, mikor és mennyiért lehet üdülni — nem ad választ. A koncepció csorbítja a kedvezményes szakszervezeti üdülés vívmányjellegét.

Egyöntetű vélemény, hogy a szervezett kedvezményes üdültetést meg kell őrizni. A jövőben még inkább szükség lesz a pihenés, üdülés szervezett formában való biztosítására. A dolgozók jó erőnléte és munkaképes állapotának megőrzése, a betegségek megelőzése nemcsak szakszervezeti, hanem vállalati, állami, sőt össztársadalmi érdek.

A SZOT-nak — a nehéz gazdasági körülmények ellenére is — el kell érnie az állami támogatás szinten tartását, valamint azt, hogy a társadalombiztosításból is kapjon támogatást az üdültetés. Nem utolsósorban a SZOT is járuljon hozzá a befizetett tagdíjból a kedvezményes szakszervezeti üdültetéshez.

SZB-TITKÁROK TANÁCSKOZÁSA

Huszonhárom százalékos bérfejlesztést a vasutasoknak

A vasutas-szakszervezet több mint 300 szb-titkár részére egy-egy napos tanácskozást rendezett október 24—27-ig az aktuális szakszervezeti tennivalókról. A témák között szerepelt többek között a legutóbbi SZOT—kormány találkozó értékelése, a bér- és szociálpolitikai elképzelések, valamint a vasutas-szakszervezet kongresszusi előkészítése.

Koszorus Ferenc főtitkár tájékoztatójában javasolta az alapszervezeti választások megkezdését, a szakmai rétegtagozatok mielőbbi létrehozását, amelyhez az szb-titkárok aktív támogatását kérte. *A főtitkár bejelentette, hogy a vasutas-szakszervezet* — az ipari átlagtól való jelentős elmaradás miatt — *legkésőbb január elsejétől 23 százalékos egyszeri bérfejlesztést igényel,* és harcolni fog azért, hogy utána bérkövető automatizmus legyen a vasútnál.

A kongresszus összehívását az előzetes tervek szerint a vasutas-szakszervezet 1990 májusára tervezi.

— **Vasutas ifjúmunkás napok.** Októberben ismét megrendezték Záhonyban a vasutas ifjúmunkás napokat. A programsorozat keretében szakmai vetélkedőket, sport- és kulturális versenyeket rendeztek. Az események sorából kiemelkedett a tucatnyi szakmában meghirdetett „Szakma Ifjú Mestere" című vetélkedő. Nagy sikert aratott az egész napos autóbuszos üzemlátogatás.

— **Felhívás.** A MÁV Törekvés Művelődési Központ 1990 májusában vasutas képes levelezőlap és Carte-maximum kiállítást és versenyt rendez. A rendezvény védnöke a 224. számú Északi Járműjavító Bélyeggyűjtő Kör. A kiállítani szándékozók jelentkezzenek a művelődési központban, illetve a szakcsoportnál.

Négy jelölt volt

Szb-titkárt választottak

Mint ismeretes, a Vasutasok Szakszervezetében megkezdődtek a tisztségviselői választások. A szombathelyi járműjavítóban a tagság kívánságára szakítottak a hagyományokkal és úgy döntöttek, hogy először az üzem szakszervezeti bizottsága titkárát választják meg, közvetlen és titkos szavazással.

A jelölőgyűléseken a tagság azokat vette fel a listára, akik egyéni programmal indultak, s programjuk ismertetése mellett életútjukról is számot adtak. *A fentiek alapján négyen kerültek fel a szavazólapokra mint szb-titkárjelöltek.*

Az szb a szavazást úgy szervezte meg, hogy a dolgozók minden osztályon és üzemben külön szavazatszedő bizottságot választottak, és a szavazatszedő bizottság elnöke több mint 1600 szavazócédulát szignált, hogy a hamisításnak még a gyanúja se merülhessen fel.

A késő délutáni órákban a számlálóbizottságok jelezték, hogy a tagság 95 százaléka járult az urnákhoz, s az 1500-ból mindössze 72 szavazat volt érvénytelen.

A dolgozók több mint 60 százaléka Márkus Imre gépésztechnikusra, a VSZ elnökségének tagjára adta voksát.

Márkus Imre szakszerűen és tárgyilagosan érvel, amikor az üzem érdekeiről, és ezen keresztül a dolgozók sorsát érintő kérdésekről van szó. Nemcsak munkahelyén, hanem különböző országos fórumokon is képviseli kollégáit, aminek híre a dolgozókhoz is eljutott. Ez a tény is növelte népszerűségét. A korábbi titkár, *Kovács Lajos,* aki 17 évig töltötte be ezt a tisztet, 11,5 százalékot kapott.

Az újonnan megválasztott szb-titkár megköszönte a tagság előlegezett bizalmát, s hangsúlyozta, ez a választás volt az első lépés ahhoz, hogy a mozgalom betöltse klasszikus hivatását, s egy kiállás volt a belsőleg megújuló vasutas-szakszervezet egysége mellett.

Szombathelyen az elkövetkezendő napokban minden munkacsoport megválasztja a maga bizalmiját, s az üzem- és osztálybizottságokba is olyan embereket jelölnek, akiknek lesz bátorságuk küzdeni a dolgozók érdekeiért.

P. J.

Levél Medgyessy Péternek

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége a közelmúltban levélben fordult *dr. Medgyessy Péter* miniszterelnök-helyetteshez, amelyben indítványozta, hogy a vasutasokat érintő alapvető bérezési, szociális és foglalkoztatási kérdéseket a kormány, a MÁV vezetői és a vasutas-szakszervezet közötti közvetlen tárgyalásokon vitassák meg, és közvetlen kössenek megállapodásokat.

Az elnökség azért szánta magát erre a lépésre, mert úgy ítéli meg, hogy a vasutasok pozíciójának évek óta tartó romlása *nem állítható meg a kormány hathatós közreműködése nélkül.* A vasútnak nyújtott alacsony költségvetési támogatás, a nulla eredményre szabályozás és a kötött tarifák ugyanis lehetetlenné teszik, hogy a MÁV kövesse a gazdaságban kialakult bérfolyamatokat.

A levélben szakszervezetünk azt kérte, hogy a kormány munkaadói felelősséggel üljön tárgyalóasztalhoz és a MÁV közgazdasági működési feltételeinek kialakításával egyidejűleg szülessenek megállapodások a vasutasok béréről és a szociális ráfordítások nagyságáról.

Medgyessy Péter lényegében elfogadta az indítványt, és a válaszlevelében az ÁBMH, a Pénzügyminisztérium, a KÖHÉM és a MÁV, valamint szakszervezetünk részvételével közvetlen középszintű érdekegyeztető fórum létrehozására tett ígéretet. A tárgyalások koordinálásával az ÁBMH-t bízta meg.

Ennek megfelelően szakszervezetünk már megtette a javaslatot a megbeszélések konkrét témájára, és azok a közeli napokban várhatóan meg is kezdődnek.

Korszerűsödő úttörővasút

Indulás előtt . . .

(Visi Ferenc felvétele)

Az úttörővasút szerelvényei immár 41 éve zakatolnak a budai hegyek festői tájain. A Szabadság-hegyet Hűvösvölggyel összekötő, 11,6 kilométer hosszú, keskeny nyomközű gyermekvasút állomásépületei, műszaki berendezései, legfőképpen pályája, az eltelt évtizedek alatt elhasználódtak. A sínek és az aljak állapota például oly mértékben romlott, hogy helyenként már elérte a forgalomveszélyesség határát. A pálya átépítésének tervei ugyan elkészültek, ám a szükséges pénz hiányában a munkát nem lehetett elkezdeni.

A pálya romló állapota miatt sokan aggódtak. A vonal gazdáját, a keleti pályafenntartási főnökség kollektíváját is élénken foglalkoztatta az úttörővasút sorsa. A főnökség vezetői az év elején is összeültek, s miután megállapították, hogy az átépítés tovább nem odázható el, elhatározták; *koncentrált fenntartás keretében, saját erőből azokon a szakaszokon, amelyeken a legnagyobb a veszély, hozzálátnak a pálya felújításához.*

A szervezés már januárban elkezdődött. Azt is eldöntötték, hogy a pályát az addig használt helyett 48-as rendszerűvé dolgozzák át. Ehhez a munkához szükségük volt speciális eszközök gyártására, melyeket a főnökség műhelyében készítettek el. Ezek a következők voltak; 2 önürítős zúzottkő-szállító kocsi, 2 gépeket szállító pályakocsi, 1 garnitúra kisvasúti sínrakó készülék, 3 benzinnel üzemelő csavarozógép-kiskocsi, 2 talpfajelölő sablon, 10 nyomtávkötő sablon. Ezenkívül 2 pőrekocsiból sínszállító szerelvényt alakítottak ki.

A 48-as rendszerű síneket a Volán Speciál és a Hungarocamion szállította a Normafához, Óbudáról. A sikeresen végződött kísérleti szállítás után megkezdődhetett a nagy munka. Az első időszakban, március 11-től április 23-ig, a tervezett 1,5-tel szemben 2,4 kilométer hosszú szakasz korszerűsítését végezték el.

Az első sikerek nyomán a főnökség vezetői úgy döntöttek, hogy ebben az évben további 2 kilométeres vonalszakaszt korszerűsítenek. Ezt a tervet a hétvégi munkáltatások bevezetésével 1 kilométerrel túlteljesítették. Igy az idén a vonal teljes hosszának felén már 48-as rendszerű pályán közlekedhetnek a kisvonatok.

A munkák befejezése után, november 3-án, az első szerelvényen, amely Szabadság-hegy állomástól Hűvösvölgyig közlekedett, a pályaépítők és meghívott vendégek utaztak. Mozdonycsere után a különvonat visszaindult Ságvári-liget állomásra. Ott, a 6. főpályamesteri szakasz épületében a budapesti igazgatóság és a keleti pályafenntartási főnökség vezetői elismerésben, illetve pénzjutalomban részesítették a pálya átépítésében kiemelkedő munkát végzett vasutasokat.

(vf)

Az állomásfőnök megtiltotta

Rétságon nem nyilatkozhat a halandó vasutas

Zománcozott lavórra sem telik a MÁV-nak

Bár a Nógrád megyei Rétságot — ki tudja milyen megfontolások alapján — a közelmúltban várossá nyilvánították, vasútállomása mindebből az égvilágon semmit nem tükröz. A felvételi épület kívül-belül elhanyagolt, műszakilag leromlott, ha ugyan lehet leromlásról beszélni egy olyan építmény esetében, amely eredetileg is század eleji igények kiszolgálására volt hivatott. Persze badarság lenne mindent a spontán avulás, a rohanó idő számlájára írni. A várótermek falába vésett ostoba feliratok és egyéb értelmetlen rongálások, a parttalan barbarizmus a szellemi középkorba való visszasüllyedés komor árnyékát vetítik előre.

— Nézze, Rétság, Tolmács és környezete katonavidék — mondja egy várakozó idősebb utas. — *E településeket jelentős részben tisztek lakják, akik az elmúlt évtizedekben létrehozták a maguk újabb úri kasztját, elkényeztetett csemetéik pedig korán belekóstoltak a hatalom sérthetetlenségének zamatába.* Nem csoda hát, hogy ezek a suhancok eddig úgy gondolták, nekik mindent szabad. Hétvégeken gyakorta a rendőrség vet véget a féktelen randalírozásnak, abban viszont már nem vagyok biztos, hogy a rendőri intézkedést követi-e tényleges felelősségre vonás.

Eredetileg a rétsági vasútállomás mindennapi munkájáról akartam írni rövid riportot, amit még aktualizált is a rakodóteren felhalmozott nagy mennyiségű cukorrépa. A szolgálatban lévő *Tomek Kálmánné* forgalmista és *Jelle István* váltókezelő azonban elzárkóztak a tájékoztatástól, mondván, az állomásfőnök megtiltotta azt.

Képtelen vagyok belátni, hogy egy szolgálati vezető honnan veszi a bátorságot bármiféle sajtó tilalmi lista összeállítására, de hosszasan vitázni értelmetlen lenne. Megegyezünk a két vasutassal, hogy a személyüket érintő esetleges problémák elmondását nem tilthatja meg a főnök.

— Nézzen körül! — invitál *Jelle István.* — Ilyen körülmények között dolgozunk. *A fürdőnk ez a kicsiny műanyag lavór. Meleg víz? Ugyan! Ezért kellene legalább egy zománcozott lavór, hogy a mosakodáshoz a kályhán tudjunk vizet melegíteni.* A vasút még egy törülközőt sem ad, a szomszédos MÉH-telepről szoktunk rongyot kérni, vagy otthonról hozunk törülközőt. A vizet innen, mintegy nyolcvan méterről, kannában hordjuk. Van ugyan kút az állomáson is, de egyrészt nem működik, másrészt a vize ihatatlan. A vécénk közös az utasokéval, talán fölösleges mondani, hogy ez milyen egészségügyi problémákat vet föl.

— Négy éve vagyok vasutas, 5200 forint az alapbérem — folytatja *Jelle István.* — Mivel minden második nap kell dolgoznom, éppen csak a kötelező óra jön össze, a fizetésem negyven százalékát pedig elvált ember lévén, levonják a két gyerekre. *Így 3100 forintot kapok kézhez.* Mivel Felsőpetényből járok be Rétságra, megfelelő autóbusz a reggeli váltáshoz nincs, kocsit vagyok kénytelen használni. Nekem nincs semmiféle másodállásom. ha a szüleim nem támogatnának és az új élettársi kapcsolatom nem olyan lenne, amilyen, fogalmam sincs mit kezdenék ezzel a pénzzel. Valószínűleg éhen halnék . . .

— A váltókezelőket tehát az elmaradt túlórák sújtják. És a szolgálattevőket? — fordulok *Tomek Kálmánnéhoz.*

— Hármas túrba járunk, *nálunk a pihenőnap ismeretlen fogalom.* Akkor pihenünk, amikor szabadságot kapunk. Havonta 240-250 órát dolgozunk, tízezer forint a nettó keresetem, a többit elviszi az adó. Borzasztó, hogy ha valaki közülünk megbetegszik, vagy szabadságra megy, akkor az ittmaradottak vagy huszonnégyeznek, vagy a főnök ugrik be helyettük. *Nehezíti a helyzetünket, hogy éjszaka nincs váltókezelő, vonat pedig* — főleg így szezonban — *akad elég.* De amennyiben a két váltókezelő közül az egyik kiesik, akkor másnaponként ugyancsak ránk hárul az összes tennivaló. Van ugyan egy szolgálati kerékpár, hogy a túlsó váltókat hamar el lehessen érni, de férfibicikli, én nem tudok rá fölszállni. *Nyolc éve vagyok a vasúton, de ha rövidesen nem változik a helyzet, akkor más állás után kell néznem.* Nem is emlékszem, mikor volt utoljára pihenőnapom, a szabadságomat is egy hónappal később tudtam kivenni, mint ahogy azt terveztem. Képtelenség ezt a végtelenségig csinálni.

— És *Jelle István* lát-e jövőt a vasútban?

— Hivatásos gépkocsivezetői engedélyem van, annak idején a volt apósom csábított a MÁV-hoz. Háromezer-száz forintra jövőt alapozni nem lehet. Ha nem lesz hamarosan olyan mértékű emelés, hogy legalább az ötezret tisztán haza tudjam vinni, akkor én is megválok a vasúttól.

Thorday

Hozzászólás

Az igazság árnyalatai

A Magyar Vasutas szeptember 14-i számában Ilyen üzletpolitikával elúszik a haszon címmel riportot közöltünk Mosonmagyaróvár vasútjáról. Ezzel kapcsolatban *Szabó András* győri körzeti üzemfőnök levelet írt szerkesztőségünknek.

„Mindenekelőtt azt teszem szóvá, hogy az írás számos megállapítása és a benne szereplő mosonmagyaróvári állomásfőnök véleménye több kérdésben pontatlan. A megállapítások nélkülözik a konkrétumokat, az igazi valóságos helyzetet.

Ami az állomás helyzetét illeti, az utóbbi három évben több mint 100 millió forintos fejlesztés, beruházás valósult meg. Például felújították az átmenő fővágányokat, magas peronokat, aluljárót építettek, üzembe helyezték a biztosítóberendezést. *Az állomás rekonstrukciója nem fejeződött be.* A felső vezeték átépítése, a világítás korszerűsítése még hátra van. Az utóbbival kapcsolatban már elmondhatom, hogy 1990-ben csak erre 12 millió forintot költünk. Erről az állomásfőnök is megkapta a tájékoztatást, még az év elején.

Az állomás áruforgalma növekvő tendenciát mutat, különösen az elszállítások. 1987-ben 258 ezer tonna, 1988-ban 299 ezer tonna volt a feladott mennyiség. Ugyanezt a tendenciát lehetett megállapítani a legnagyobb fuvaroztató vállalat, a Timföldgyár esetében is. 1987-ben 103 ezer tonna, 1988-ban 118 ezer tonna árut szállíttatott el a vasúttal.

A vállalatok által kifizetett kocsiálláspénz jelentősen csökkent. 1987-ben 10 milló forint, 1988-ban 7, és az év eddig eltelt részében 4 milló forint kocsiálláspénzt fizettek a mosonmagyaróvári szállítók a késedelmes rakodás miatt.

A cikknek az erre vonatkozó megállapításai tehát korántsem fedik a valóságot. Nemcsak a régi fuvarpiacok stabilizálódtak, hanem egyre növekszik a teljesítmény újabb fuvaroztatók bekapcsolásával.

A cikkben is szereplő két iparvágány megépítése rövidesen elkezdődik, így a Lajta-Hansági Állami Tangazdaság, a Kisalföldi Erdőgazdaság és a Petőházi Cukorgyár mellett a Vasipari Szövetkezet is jelentősebb fuvaroztatók közé lép. Ilyen szempontból is biztosított az áruszállítás terén az állomás jövője.

A fuvaroztatók időben értesültek azokról a kedvezményekről, amelyeket a díjszabási feltételek mellett alkalmazni lehetett. A MÁV műszaki állapota, és ezen belül a vasúti kocsik állaga sem kedvező. Ugyanakkor Mosonmagyaróvár közel van a hegyeshalmi határállomáshoz, ahonnan könnyebben biztosítható az exportképes kocsik felhasználása. *Ilyen szempontból tehát az állomás sokkal jobb helyzetben van, mint az ország legtöbb vasúti állomása.*

Az állomásfőnök tájékoztatója nem helytálló abban a kérdésben sem, hogy a kocsik ácsorognak az állomáson, s a továbbítási lehetőségek kedvezőtlenek. Az állomásról egy napon belül több mint 10 továbbítási lehetőség van, amit megfelelő módon ki is használtak. A kocsitartózkodási idő 1987-ben 27 óra. 1988-ban 23 óra. 1989-ben pedig 19 óra volt. Ugyanez elmondható az idegen kocsik tartózkodási idejének javulására is. 1987-ben 47, 1988-ban 36, és eddig az idén 29 óra volt.

A jó üzletpolitika feltétele adott Mosonmagyaróváron. A személyzet létszáma kielégítő, nincs munkaerőhiány. A körülmények is egyre javulnak. S ezekkel a lehetőségekkel helyben is élni kell."

*

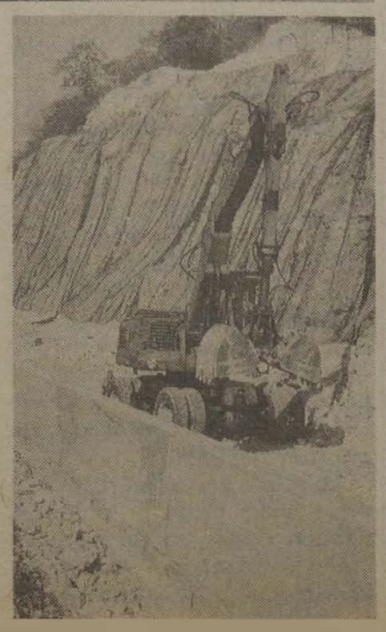
Szívesen reflektálnék a győri üzemfőnök levelére, ha volna mit. Az ott leírtak ugyanis lényegileg nem cáfolják, hanem alátámasztják a riport megállapításait. Remélem, azt nem gondolja az üzemfőnök, hogy akár nekem, akár a mosonmagyaróvári állomásfőnöknek bármiféle érdekünk fűződne a valóság elferdítéséhez, a tények rosszindulatú meghamisításához.

Ami pedig a levélben tételesen felsorolt és roppant csábító képet festő statisztikai adatokat illeti, hasonlók olvastán mindig elmormolom a magam kis fohászát: add Uram, hogy igaz legyen!

(thorday)

A MÁV a hegyeshalmi nemzetközi fővonalon — hosszabb idő óta — nagy sebességre alkalmas pályakorszerűsítést végez. Ennek elengedhetetlen része az íves pályaszakaszok átvágása, az ívkorrekciók elvégzése. Az idén ilyen munkát Tatabánya térségében végeznek a pályaépítők. Szárliget-Alsógalla megállóhely—Tatabánya között már elkészült a mintegy három kilométer hosszú, Felsőgalla állomást elkerülő új szakasz. A régiről az új nyomvonalra történő átkötést október 23-án kezdték meg. A MÁV Budapesti Építési Főnökség ennek a feladatnak a végrehajtására, a társszolgálati ágakkal együtt, nagy erőket és korszerű technikát vonultatott fel. Az új vonalszakasz A és B oldalán a kitérők beépítését, valamint az elkészült pályarész vágányának szabályozását éjjel-nappali vágányzár mellett kezdték meg!

(Visi Ferenc képriportja)



Bekísérték lapunk tudósítóját

Éjszaka a rendőrségi fogdában

WC-re sem engedték — Jogi felvilágosítást nem kapott

„A kihallgatást vezető tisztekről csak úgy sugárzott azoknak . . . hűvös nyugalma, fölényessége és öntudata, akik lövethetnek, anélkül, hogy visszalőhetne rájuk valaki."

(Hemingway)

Nézem a televíziót. Nyilatkozik, mi több, megnyilatkozik az „ötvenhatos" újságíró. Higgadtságból kemény indulatokba átcsapó mondatai újabb világosságot terítenek a „proletárdiktatúra" polpotizmust idéző, gyászfeketéjénél is sötétebb korszakára. Mindenki bűnös, akit a rezsim bűnösnek ítél. Kommunizmus az akasztófák árnyékában . . .

Önkéntelenül föllélegzek. De nagy szerencse, hogy akkoriban öt-hat éves voltam. Mai fejjel nehéz elképzelni, hogy lakásomon hajnalok hajnalán a rendőrség csöngessen.

Előzetési határozat

Előző este későn érkeztem haza, a mutató már éjfélen is átbillent, mire befurakodtam a paplan alá. Éppen egy „térköznyit" alhattam, amikor kemény kopogtatás riasztott. Még félálomban elhatároztam, hogy magának az úristennek sem vagyok hajlandó kikelni alig bemelegített ágyamból, ám feleségem szavai mégis szándékaim megváltoztatására kényszerítettek.

— *A rendőrség van itt! Téged keresnek!*

Rendőrség? A szituáció olyan nagyfokú képtelenségnek tűnt, hogy hangosan kifakadtam.

— *Már megint kezdik ezeket az ávéhás módszereket? Miért nem éjfélkor jöttek?*

— *Előzetési határozat van Ön ellen, mivel sorozatosan nem jelent meg az idézésekre. Egyébként ez a határozat már nulla órától érvényes, akár éjfélkor is jöhettünk volna magáért* — mondta az egyik rendőr.

Mennyi is az idő? — tapogatóznak pillantásaim az óra felé. Háromnegyed öt lesz néhány perc múlva. Óh, micsoda mélységei a humanizmusnak! Meg aztán: miféle sorozatos idézésekről van szó? Értelmem nyiladozó, akár a tíz hónapos csecsemőé. Csúszva-mászva, botorkálva tántorognak elő az elmúlt hónapok emlékképei.

Tényleg, szeptember első napjainak valamelyikén este hétkor megjelent nálunk egy rendőr azzal. hogy a tatai kapitányságról üzenik, másnap délelőtt kilenckor jelenjek meg. *Én viszont azt gondoltam, hogy az efféle „meghívásokra" léteznek törvényes formulák, a tatai rendőrkapitányság meg egyébként sem Kossuth Lajos, hogy énnékem „azt izenje"*, harmadszor pedig másnap délelőtt kilenckor éppen három megyével arrébb akadt halaszthatatlan dolgom.

Délután megint jöttek. kopogtattak . . . Az eljárás immár kezdett hivatalos formát ölteni, mert az „idézést" ezúttal egy darab fecnire, amolyan sajtpapírra vetve adták át. Holnap reggel kilenc órára . . . Ekkor már forrott bennem a méreg. Nem vagyok én a rendőrség szeretője, hogy velem cetliken levelezzen. *Ha ők elvárják az állam polgáraitól a törvények maradéktalan betartását, akkor az állampolgár is megkövetelheti a hatóságtól ugyanezt.* Hacsak nem érvényes még ma is az az ideológia, amely szerint a rendőrség nem azért van, hogy betartsa, hanem, hogy betartassa a törvényt.

Nem mentem el.

Hol a személyiségi jog?

Vagy két hét múlva déltájban értem haza. Legnagyobb meglepetésemre a lépcsőházban traccsoló öregasszonyok egyikének „szütyőjéből" boríték nélküli, teljesen nyílt idézés került elő. Aztán az is kiderült, hogy a rend locsifecsi őrének jóvoltából többet tudnak az ügyről, mint én magam. Délután fiamat megállította az alattunk lakó szomszéd, akivel kapcsolataink eddig éppen csak a köszönésre korlátozódtak.

— *Na, miért hivatta a rendőrség apádat?*

Ennyi és ilyen fokú jogtiprásra már tényleg útnak kellett indulnom. A tatai rendőrkapitányság „vallatója" azonban nem volt hajlandó vitába bocsátkozni tövénysértéseit illetően. Szárazon közölte, hogy ő minden tekintetben a paragrafusok szellemében járt el. *Tagadta, hogy az idézést nyolc nappal az „elvárás" előtt kellett volna kipostázni, hogy ostoba fecsegésével durván megsértette személyiségi jogaimat.* Tudomásomra hozta, tanúként fog kihallgatni, mire én kifejtettem, semmiféle ügyben nem kívánok tanúskodni, még kevésbé személyeket megnevezni, amint azt ő szeretné.

Figyelmeztetett, rosszul teszem, ha hallgatásommal akadályozom a hatóság munkáját, ebből kifolyólag még kellemetlenségeim is lehetnek. Utóbbit olcsó rendőri fogásnak minősítettem. Mivel a kihallgatásról jegyzőkönyv nem készült, az ügyet — amely jelentéktelensége mellett az itt leírtak szempontjából teljesen közömbös — magamban végleg eltemettem. Azóta nem láttam idézést, sem egyet, sem többet.

Csakhogy a rendőrség mégis itt van, valóság ez, nem álom. *Még akkor sem vagyok teljesen magamnál, amikor irattárcámmal a kezemben, rendőrökkel a nyomomban kilépek a kapun.* Lakásomtól alig ötven méterre esik a tatabányai városi kapitányság, fél percig sem tart az út. Csak rendőreimnek tűnhetett irdatlannak ez a távolság, mert kocsival jöttek értem. Egyikük beül, visszatolat.

Elsőként az előzetési határozatot akarják aláíratni velem, ezt azonban kereken megtagadom, mire *az előtér alkóvjának rácsai mögé ültetnek.* Öt perc telik el, vagy tíz? Szemeim le-leragadnak, talán el is bóbiskolnék, ha egy goromba hangra meg nem riadnék. Egyenruhás tiszt áll előttem.

— *Magát miért hozták ide?* — szegezi mellemnek a kérdést. Megint elképedek. Alig hihető, hogy pont a rendőrség ne tudná, minek hozott ide. Ha meg nem tudja, akkor tényleg: minek is hoztak ide?

— *Ha valamire kíváncsi* — felelek a butácska kérdésre —, *akkor előbb köszönjön és mutatkozzon be.*

Leckéztetés a cellában

A parancsnok úr — mert valamiféle parancsnoknak vélem —, valószínűleg nincs hozzászokva. hogy alattvalói jelenlétében az emberi kultúra alapelemeire oktassák, mert „reakcióképpen" közli velem, hogy ő itthon van ebben az épületben. Majd kétségbe vonja európaiságomat, valamint megkockáztatja ama feltevését, amely szerint eltévesztettem a kort, amiben élek. És e tekintetben sajnos igaza van. *Hirtelen úgy érzem, visszafelé lódul az idő, már nem 1989-et írunk, hanem az ötvenes évek elejét, amikor rendőrt látván az ember áttért az út túlsó oldalára.* Az időutazás csak rövid ideig tart, mert a sértődött tiszt odaszól kísérőimnek:

— *Vigyétek a „helyére"!*

Mielőtt rám zárnák a fogda ajtaját, elveszik és átkutatják irattárcámat. Ki tudja, mit kereshetnek benne? Jó néhány perc eltelik, mikorra szemem hozzászokik a sötétséghez — mert villanyt nem gyújtanak —, fölmérhetem a kicsiny helyiség „bútorzatát", amelyet egy pőre fapriccs alkot. Ahhoz viszont nem kell világosság, hogy orrom nyálkahártyái fölfedezzék a vizelet szúrós szagát, később a mozdulatlan ventilátor nyílásán beszűrődő beteges fény összeköpködött és valamiféle sötét anyaggal helyenként becsíkozott falat világít meg.

Eltelik egy óra, helyzetemet illetően most már teljes a bizonytalanságom. Az egészet valahogy tökéletes nonszensznek tartom. Nonszensz, hogy húszpercnyire megvetett ágyamtól egy rendőrségi fogdában virrasztok, csak azért, mert egy hatósági despota — akinek elsőrendű feladata a közrend, a törvényesség felügyelete, biztosítása lenne —, sértődöttségében most elhatározta: *megleckéztet, megaláz.*

Hol végződik Magyarországon a jog, a törvényesség, a jogállamiság? Határozottan állítom: 1989. október 26-án reggel itt ért véget, ebben a koszos és büdös cellában, ahol mindenféle indok nélkül fogva tartanak. (Később kiderült, Tatáról reggel nyolc órára kérték az elővezetést, a tatabányai kapitányság azonban vaskosan túlteljesített.) *Kell lennie valamilyen orvoslatnak, megoldásnak.* Idedörömbölöm őreimet, és kérem, hogy a feleségemet hívják hozzám, rajta keresztül akarom megtenni a „rabot" megillető jogi védelem intézkedéseit.

— *Majd Tatán elintézik magát!* — harsan a lakonikus, ám egyáltalán nem megnyugtató válasz. Nem is nyugszom meg, annál inkább sem, mert feszülő hólyagom figyelmeztet: sürgősen ki kell mennem! Megint dörömbölök, ám válasz most már nem érkezik. Agyamat hullámokban önti el a düh, *rúgom-vágom a kóter ajtaját, teljesen hiábavalóan, csupán kezem fájdul meg és cipőm talpa válik le orrban.* Odakint már megszokhatták a fogda felől érkező hangjátékokat, őreim most jót röhöghetnek magukban, ha leplezik egyáltalán. Soha ennél nagyobb megaláztatást: folyékony szükségemet kénytelen vagyok a sarokban elvégezni. Itt a jogállam, és itt vagyok én, a jogállam polgára.

„Teszünk az ügyészségre!"

Vénülő a reggel, amikor felgyullad a villany, az ajtóról félrehúzódik a retesz.

— *Na, itt vannak magáért!* Szememet bántja a hirtelen támadt fény, néhány pillanatig csak árnyalakokat tudok felfedezni. Indulok kifelé.

— *Azt azért vegyék tudomásul, hogy feljelentem Önöket a katonai ügyészségen!* — mondom, csak azért, hogy ne hallgassak, hogy ne zuhanjanak sárba emberi méltóságom maradványai. Mondatom gúnyos mosolyt fakaszt a rendőrök arcán.

— *Oda jelent maga, ahová akar. Teszünk mi a katonai ügyészségre . .*

— *Viselkedjen már intelligens ember módjára!* — támad nekem az a rendőr, aki Tatáról „fáradt" át értem.

— *Maga is, uram!* — egyebet már mondani sem vagyok képes.

— *És fejezze be a szemtelenkedést!*

— *Maga is, uram...*

— *Mi a baja?* — perdül elém. — *Mondja még egyszer!*

Nem lehet kétségem, fenyegető felállása egyértelműen deklarálja: ha csak egy picit szólok, nyomban pofon csap. Egy szemvillanással körülsandítok. Az előtérben több rendőr figyeli párbeszédünket, várják, remélik az elcsattanó fülest, amely most valószínűleg egyetlen hangon múlik. Meg fog ütni! Viszont azt is tudom, hogy visszaütök, mert a megaláztatásoknak is megvannak a maguk végső fokozatai. Csakhogy affelől sem lehet kétségem, hogy amennyiben megütöm ezt a kakaskodót, az itt lesben álló rendőrsereglet egy perc leforgása alatt félholtra ver. Aztán majd egy emberként tanúsítják, hogy én léptem föl támadólag.

Néma maradok...

Gépkocsiba ültetnek és elrobogunk Tata irányába.

Thorday Zoltán

Értelmes megújulást

Október 20-ra Szombathelyre invitált egy olvasó. *„Nagy dolgok történnek majd"* — mondotta. Elutaztam a gyűlésre, amelyet a szombathelyi vasutasok egy csoportja szervezett.

Hogy mi történt?

Néhány vasutas (harminc, negyven) kinyilvánította, hogy ezentúl függetlenek, a továbbiakban nem fizetik a tagdíjat és a Benczúr utcától elhatárolják magukat.

A gyűlésen egyébként nem szabadultak el az indulatok. Akadt egy-két szenvedélyes hozzászólás (*Pintér Ferenc* hatmajori forgalmistáé például) de alapjában normális mederben folyt az alakuló gyűlés.

Az is igaz, hogy a gyűlést nyitó kőszegi forgalmista — *Kovács László* — kissé akadozó, de őszinteségével megragadó szavai hatásosak voltak.

Nyomatékosan hangsúlyozta, hogy az új szervezkedés nem a vasút ellenében, hanem a vasútért jött létre. Az alapítók, ő személy szerint is, továbbra is a vasutat kívánják szolgálni. Minden törekvésük az, hogy a jövőben cselekvésük alapja csakis az érdekvédelem legyen. Az új szervezet nem kíván politizálni, tagjainak világnézete, pártállása számunkra közömbös. A lényeg az, hogy a vasutasoknak méltó munkakörülményeket, megfelelő bért, szociális juttatásokat nyújtsanak.

Még hatásosabban beszélt *Gaskó István*, a VDSZSZ vezetője. Szavai már ismerősen csengtek. Szerinte a hagyományos szakszervezet belülről nem reformálható. A szakszervezeti „funkcik" sohasem törődtek a vasutasok érdekeivel, kiszolgálták a hatalmat, és nem utolsósorban: csakis a saját pecsenyéjüket sütögették. A mai helyzetben ezek a vezetők természetesen ragaszkodnak hatalmukhoz, íróasztalaikat görcsösen markolják stb.

Szigorúan retorikai szempontból tetszetősen zengtek szavai, de szerintem vitaindítójának tartalmát *etikai* oldalról korántsem gondolta végig. Mintha nem is ismerné a *méltányosság* fogalmát. *Támadja a hagyományos szervezetet, de arról nem vesz tudomást, hogy eme apparátus milyen körülmények között volt kénytelen működni negyven éven át.* Arra sem utalt, holott tehette volna, hogy a rossz, hanyag munkát végző főbizalmiak, bizalmiak leváltását a tagság eddig is kezdeményezhette volna. Hogy a kifejezetten antidemokratikus légkörben is volt azért mód a dolgok megváltoztatására . . .

Jól felépített szónoklata után sorjáztak a hozzászólások, politikusak és kevésbé politikusak, személyes panaszok és közösségiek. Az egyik interpelláló, *Márkus Imre*, a közel 2000 munkást foglalkoztató járműjavító üzem újonnan megválasztott szb-titkára azt feszegette, hogy *az új szervezkedés véleménye szerint fölösleges, mert igenis megreformálható belülről a szakszervezet.* A rendkívüli gyorsasággal kialakuló demokratikus közéletben a reformerek vezető szerephez juthatnak a szakszervezeten belül is, következésképpen új formációkra nincs szükség. A hagyományos teljes elvetéséből ritkán születik értelmes megújulás. Egyáltalán: lehetetlenség az, hogy egy határozott NEM tartson össze egy szervezetet.

Ezt a „nemet", a kilépési nyilatkozatot, illetve az új szervezethez való csatlakozást még negyvenen sem írták alá október 20-án.,

Egyébként Szombathelyen és környékén közel ötezer vasutas dolgozik.

Sárközi Gábor

ÖTA-segélyek

A szakszervezetünk mellett működő Önkéntes Támogatási Alap járulékbevétele január elseje és szeptember harmincadika között 82,1 millió forint volt. Az ÖTA célkitűzése az volt, hogy ezt az összeget teljes egészében visszajuttassák a dolgozóknak segélyek formájában. Végül azonban az említettnél 200 ezerrel többet, 82,3 millió forintot utaltak ki.

Összegszerűen legtöbbet, 15,8 milliót a dolgozók napi ötvenforintos kórházi ápolási segélyére, valamint 15,4 milliót temetési segélyre fizettek ki. Az említetteken felül a hosszú ideig tartó megszakítatlan táppénzes állományban lévők segélyezése 8 millióra rúgott, s a sok egyéb tétel mellett a gyógyászati segédeszközök térítési díjának átvállalása is 4,4 millió forint volt.

Filatelisták sikere

A kedvtelések rangsorában alighanem a bélyeggyűjtőké az elsőbbség. A legjózanabb filatelisták szerint is világszerte 140 (!) millió ember hódol e nemes hobbinak.

— Egyáltalán: szabad-e kellemes időtöltésnek nevezni a bélyeggyűjtést?

— *Sokkal több ez annál!* — feleli határozottan *Király Tibor*, a Soproni Vasutas Szakszervezeti Bélyeggyűjtő Kör elnöke.

— Kitartásra, elmélyülésre, nem utolsósorban pénzre van szükség, hogy valaki *igazi* gyűjtőnek nevezhesse magát. De megéri! Természetesen nemcsak anyagi szempontból, hanem erkölcsi-kulturális értelemben is. A bélyeggyűjtők többnyire művelt emberek, s ez nem csoda: *a motívumgyűjtés folyamatában szinte észrevétlenül gazdagodnak esztétikai, történelmi stb. ismeretekkel.*

Alig hangzottak el *Király Tibor* szenvedélyes szavai, mikor szinte „végszóra" belép Frici bácsi. (*Schőberl Frigyes* kereskedelmi tiszt, aki 1929-ben szegődött a vasúthoz és 44 éven át szolgálta hűségesen; a körnek ma is egyik aktív tagja 81 évesen . . .)

— *Fontos szempont a gyűjtésben* — magyarázza —, *hogy a kezdőket rendre, fegyelemre szoktatja. A bélyeg kényes „jóság", gondosság, tiszta kéz és tiszta fej szükségeltetik a gyűjtéséhez.*

— Hányan gyűjtenek bélyeget hazánkban?

— Pontos számot nem tudok mondani — veszi át a szót ismét a kör elnöke —, ám annyi bizonyos, hogy több mint 1800 kör működik az országban.

Frici bácsi közben egy díszes albumot rak elém, kinyitja, és ezt olvashatom:

„A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége Elnöksége az 1988. évi kiemelkedő tevékenységéért mint a legjobb bélyeggyűjtő körnek a *Gazda Gyula vándordíjat adományozza.*"

— Büszkék vagyunk a díjra, az elismerésből talán a vasútra mint vállalatra is jut belőle, mostanában úgyis eleget szidják „cégünket". Igaz, nem szűkölködünk segítségben, a GYSEV anyagilag és erkölcsileg hosszú évtizedek óta támogat bennünket. Bizonyára érdemeink közé számították azt is, hogy például a soproni állomáson 9. éve működik kiállításunk, havonta változó tematikus anyaggal. Az utasok körében nagy sikere van. Ide tartozik még az is, hogy személyemet nagy kitüntetés érte azáltal, hogy az MTA keretén belül megalakult a Magyar Filatéliatörténeti Tudományos Társaság, s ennek alapító tagjai között vagyok.

(sárközi)

Jubiláló VVF

Tíz évvel ezelőtt, 1979. október 1-jén alakult meg a kiskunhalasi villamos vonalfőnökség. A jubileum alkalmából szeptember 28-án Kiskunhalason, a vasutas művelődési házban ünnepséget rendeztek. Ezen többek között részt vett *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes is. *Hirsch József*, a főnökség vezetője elmondotta: a közel százfős főnökség az elmúlt évtizedben teljesítette feladatát. Alaptevékenységüket: a felsővezetéki, alállomási és térvilágítási, valamint energiaellátási berendezések karbantartását jó eredménnyel végezték.

Mulasztásukból adódó jelentős üzemzavar nem következett be. Az esetenként előfordult hibákat gyorsan kijavították. Emellett több jelentős építési munkát végeztek.

— g —

Klub 200

Szolnokon nagy sikere van a kissé szokatlan, ám éppen ezért figyelemre méltó nevű klubnak, amely érdekes programokkal várja az érdeklődőket a MÁV Csomóponti Művelődési Házban.

A *Papp Béla* vezette körnek egyre nagyobb a látogatottsága, október elején például az egyik rendezvényen közel 300-an voltak. Nagy sikert aratott október 18-án a kecskeméti Pótszék Színpad előadása. *Strinberg:* Julie kisasszony című művét mutatták be, az előadás után pedig a győri Auróra rockegyüttes adott koncertet. November 4-én két nyugat-berlini együttes lépett fel, hardcore stílusú számokkal.

30-50 százalékos árengedmény

Nagyszabású akciók országszerte

A szakszervezetek és a művelődési házak segítsége

Alig másfél hónapja hangzott csak el a SZOT felhívása, és az akcióegységre, szolidaritásra, a rászoruló dolgozói csoportok segítésére szólító szavak máris széles körű támogatásra találtak. A Vasutasok Szakszervezetének területi intézőbizottsága és a vasutas klubkönyvtár kezdeményezésére nagyszabású akció indult Debrecenben azért, hogy a nyugdíjasok, a nagycsaládosok és a kis keresetűek olcsón juthassanak élelmiszerhez, ruhaneműhöz és más árucikkekhez.

Szeptember 25-én délután a programsorozat „nyitányaként" *Sándor László* SZOT-titkár adott tájékoztatást a szakszervezeti mozgalom megújulási törekvéseiről, céljairól, feladatairól. Mindössze százan jöttek el a fórumra, ami önmagában is jelzi, devalválódott a szó, az igéretek értéke. *Az emberek tetteket várnak, s a tetteket értékelték aznap úgy, hogy tömegesen keresték a Tartósítóipari Kombinát és a Debreceni Kötöttárugyár jelentős árengedménnyel piacra vitt árucikkeit.*

Az érdeklődés nem csökkent szeptember 26-án és 29-én sem, amikor a Szabolcs Cipőgyár 40 százalékos árengedménnyel árusította a női és férfi cipőket, csizmákat. Október 2-án, kora délutánra a DEKO már „eladta" az egész napi készletét, de érdeklődésben nem volt hiány október 5-én és 6-án sem, a hagyma- és burgonyavásáron, valamint a Debreceni Kötöttárugyár és a Patyolat Vállalat standjainál.

A szervezők azonban nemcsak a „kemény árukra" koncentráltak. *Az SZMT Központi Könyvtár 1—10 forintért árusította az állományából kivont könyveket, a magyar Egészségnevelési Központ pedig általános orvosi tanácsadással, testsúly- és vérnyomásméréssel sietett elsősorban a nyugdíjasok segítségére.* Előfordult olyan eset is, hogy az „utcáról érkezett" páciensnél súlyos keringési zavart állapítottak meg —, annak ellenére, hogy a beteg nem is érezte, milyen súlyos az állapota.

Külön figyelmet érdemel az akcióban részt vevő üzemek, vállalatok hozzáállása. Mint azt *Barbinek Istvánné* SZMT-munkatárs, a programok fő szervezője elmondotta: szinte az első szóra megmozdultak a felkért termelőegységek, 30-50 százalékos, nemegyszer 70 százalékos árengedményt adtak, eladási kényszer, értékesítési gondok nélkül is. Nem az ő hibájuk, nem is a szervezőké, hogy még így is akadtak olyanok, akik csak nézni tudták a féláron kínált cipőket . . .

Összességében elmondhatjuk, hogy nagy érdeklődéssel kísért, sokoldalú, jól szervezett akció színhelye volt a tiszántúli megyeszékhely; okkal és joggal búcsúzhattak úgy a vásárlóktól:

— *Viszontlátásra karácsony előtt!*

Pedig a kezdeményezés nem megy újdonságszámba —, s ezzel nem szeretném kisebbíteni a debreceni szervezők érdemeit. A vasúti üzemek, főnökségek országszerte, rendszeresen a dolgozók „helyébe hozzák" a cukrot, az almát, a burgonyát, a hagymát és más élelmiszereket. *A vasutas művelődési intézmények már hosszú évek óta szerveznek árengedményes áruvásárlási akciókat.*

A teljesség igénye nélkül is érdemes idézni néhány szemléletes példát. Import használt ruhákból rendeztek vásárokat a székesfehérvári, a szombathelyi, a miskolci és a szolnoki csomópoti művelődési házakban. Hasonló, „kilós ruha-akciók színtre volt a szolnoki Járműjavító és a Landler Járműjavító művelődési központja, a „Törekvés" Művelődési Központ, valamint a pécsi művelődési ház. A szolnoki művelődési intézményekben nem ritka az ágynemű-, kerámia-, cipő- és ajándékvásár, — mindig jelentős árengedményekkel.

A pécsi művelődési házba „felvonult" a Kesztyűgyár, a Landlerbe a Duna Cipőgyár, a Budapesti és Váci Kötöttárugyár éppúgy, mint a debreceni klubkönyvtárba a Meteor Ruházati Kereskedelmi Vállalat, vagy a Topán cipőkereskedelmi vállalat.

Még hosszan lehetne folytatni a felsorolást, de ennyi is elég. Mindez nyilvánvalóvá teszi, kikért dolgoztak és dolgoznak az örökös pénzhiánnyal, a személyi- és tárgyi feltételek szűkösségével küszködő vasutas művelődési házak.

Müller Károly

Akarat nélkül nem megy

Akupunktúrával a dohányzás ellen

A Borsod szívében lévő vasút-igazgatóság és a MÁV egészségügyi szervezetek vezetői, tagjai sok éve hivatásuknak tekintik a dohányzás elleni küzdelmet. Korántsem véletlen, hogy a nagy iparvárosban ötezer taggal működő Dohányzás Ellen Küzdők Társaságának elnöke, *dr. Pásztor Pál* nyugállományú vasútigazgató, s a tagság egyharmada vasúti dolgozó. Az már szinte természetes, hogy *dr. Benkő Csaba* igazgató főorvos irányításával működő Területi Egészségügyi Központ helyet, lehetőséget adott az akupunktúrás kezeléshez.

Szerdai napon 15 órakor *dr. Adorján Imre* főorvosnak, a társaság titkárának kíséretében lépkedek felfelé a Tiszai pályaudvarhoz fél kilométernyire lévő MÁV rendelőintézet lépcsőin. A földszinten, egy kicsiny helyiségben kötünk ki, amelynek ajtaján ez olvasható: AKUPUNKTÚRA. A székben idősebb férfi, *Rozmár Ferenc* ül, aki az utolsó, a negyedik kezelésre jött.

— *Hányat szív naponta?* — kérdezi *dr. Mezei Ferenc* orvos, miközben csipesszel kiszedegeti páciense füléből a négy, parányi, sűrűn tekercselt, rugóhoz hasonlító tűket, s újakat rak be.

— *Egyet se!* — hangzik az elégedett válasz. Több, mint fél évszázada szokott a cigarettára. Érezte, hogy árt. Éjszakánként a köhögési rohamok nagyon megviselték. A kezelés hatása? Három hete egyet se szív, éjszakái nyugodtan telnek, s ő jól érzi magát.

— Mennyit szívsz?

— *Kevesebbet. Tíz alatt.*

— Nikotinéhség?

— *Az még van.*

A párbeszéd *dr. Mezei* és a rendelőintézet egyik egészségügyi dolgozója között hangzik. Az utóbbi nem adja nevét, s annyit mond el, hogy az asszisztensnő biztatására kezdte a kúrát.

Halász Miklós, 26 éves mozdonyvezető, most jön a harmadik kezelésre.

— *Tizenegy éve, ipari tanuló koromban szoktam rá. Sikknek tűnt. Megszokássá vált. Naponta már két dobozzal is elszívtam.*

— Miért akar leszokni róla?

— *Érzem, hogy árt. Fullaszt.*

Anyagi okai is vannak. Most építkezik, kell minden forint. A bagózás meg havonta 1000-1200 forintot vitt el. Most napi 4-6 cigaretta is elég, s biztos benne, hogy a kúra végeztével abba is hagyja véglegesen a szívást.

— *Doktor úr! Reménytelen eset vagyok!* — sóhajt fel a kissé telt, csinos fiatalasszony. — *A tűk kiperegtek a bal fülemből, a többit én szedtem ki.*

Kérdezgetem, készséggel válaszolgat.

— Hányat szívott?

— *Óh, én nagyon sokat. Naponta százat is. Jött is a következménye: az érszűkület, az infarktus.* Utána három hónapig kibírtam, aztán hiába szedtem a TABEX-et, visszaestem. Doktor úr, ugye sikerülni fog?

— Igen, ha maga is akarja.

A MÁV miskolci rendelőintézetében ez év július 1-jén kezdték meg az akupunktúrás kezelést. Ebben, mint a társaság titkára elmondta, a MÁV érdeme kétszeres. Helyet, lehetőséget adott. A kezelés — csak a tűk árát kell fizetni — anyagi kiadással jár. A MÁV a vasutasoknak ezt — sikeres kúra esetén — visszatéríti.

Az akupunktúrás kezelést végző *dr. Mezei Ferenc*, beosztását tekintve körzeti orvos az avasi lakónegyedben. Hivatásérzetből minden szerdán délután 3—4 óra között foglalkozik a dohányzásról leszokni akarókkal. Ő maga hangsúlyozza:

— *Ez nem csodaszer. Az akupunktúrás kezelés összefüggésben van az élettannal, kihat az anyagcserére: csökkenti a nikotinigényt. Emellé azonban nagyon is szükséges a dohányos elhatározása, kemény akarata.*

A tapasztalatok? Voltak, akiknek elhatározásából csak az első kezelésig futotta. A kúrán résztvevők 57 százaléka részlegesen, 25 százaléka teljesen abbahagyta a dohányzást. Ettől nagyobb, 60-70 százalékos eredményt akarnak elérni..

A gyógyításhoz szükséges három tényező közül legkönnyebben beszerezhető a gyógyszer, a TABEX. Hiányzik a pszichológus. Így az orvos és asszisztense látja el a pszichoterápiás kezelést is. A fő gondokat a tűk beszerzése okozza. Egy-egy kezeléshez négy, összesen 16 tűre van szükség. Ötven NSZK gyártmányú tű ára 80 márka Ezt az orvos, vagy a társaság tagjai szerzik be külföldi útjaik során. A megoldást az jelentené, ha központosítva Ausztriából szerezné be az érdekelt egészségügyi szervezet.

Öröm helyett csak kesereghetnek, hogy a felsőbb egészségügyi szervezetek minden szenvedélybetegség leküzdésével jobban törődnek.

Úgy látszik, hiányzik a jó propaganda.

Csorba Barnabás

Szentes 425 éves

Érvényes a régi címer

Ünnepségsorozat a jubileum tiszteletére

I. Ferdinánd 1564. április 4-én kelt „Oppidi Zenthes" adománylevelével a Kurca mentén fekvő Szentest mezővárosi rangra emelte. A ma több mint 30 ezer lakosú városnak akkor a magyar dézsmajegyek és a török defterek egybehangzó tanúsága szerint 700 lakosa volt.

A város 425. éves jubileumi évfordulója alkalmából októberben ünnepségsorozat volt Szentesen.

A programok keretében október 8-án ünnepi tanácsülésen emlékeztek a város polgárai, vendégei és Bácska-Topolya testvérváros küldöttei a jeles évfordulóra. A tanácsülésen ezzel a nappal hivatalosan is visszavették a város régi címerét, amelynek a közepében egy pálmafa áll. A fa jelzi a város életképességét, amely úgy fejlődött évszázadok alatt, mint teher alatt a mostoha körülmények között élő pálma.

Ezen a napon többszörösen ünnepelt Szentes. Ekkor ért véget a városban a második világháború. Húsz éve alapították a város lapját, a Szentesi Életet és Szentes Bácska-Topolya testvérvárosi kapcsolata is ekkor született.

Az emlékülésen kitüntetéseket adományoztak azoknak, akik a város érdekében legeredményesebben munkálkodtak. Többek között Szentes Városért kitüntetést kapta *Mészáros János* MÁV főellenőr, tanácstag is.

Október minden vasárnapján a felekezetek templomaiban történelmi istentiszteleteket tartottak. A város jubileumi ünnepe alkalmából vasutas fúvószenekarok találkoztak Szentesen, műsorukkal emelték az ünnepi program színvonalát. A békéscsabai vasutas városi zenekart *Ötvös Nándor* karnagy vezényelte. A kiskunhalasiak *Katanicsics Gyula* vezetésével adták elő műsorukat. A Petőfi Sándor Művelődési Ház Szeged zenekarát *Marosvári Attila* vezényelte.

A vendégfogadó szentesiek városi egyesített zenekarának a műsorát nagy tetszés fogadta, vezetőik *Bánfi László* és *Mihály Béla.*

A kulturális rendezvényeken sok vasutas is közreműködött.

Fogas Pál

A klubokra szükség van

Nyugdíjasok találkoztak

Szakszervezetünk nyugdíjas intézőbizottsága a közelmúltban háromnapos kihelyezett értekezletet tartott Záhonyban. Éspedig azért itt, mert Záhonyban tartották meg először a nyugdíjas szakszervezeti választásokat augusztusban, valamint itt működik az egyik legjobb vasutas nyugdíjasklub.

A tagságot tájékoztatva *Kukovicza Árpád*, a NYIB titkára a többi között elmondta, hogy szeptember 22-én a kulturális bizottság ülésén meghatározták a klubok feladatait és elosztották a részükre fenntartott 100 ezer forintot. Ugyanakkor megállapodtak abban, hogy *a vasutas nyugdíjasklubok csak a VSZ nyugdíjas intézőbizottsága felügyelete alatt működhetnek.* Erre az állásfoglalásra azért volt szükség, mert különböző politikai csoportosulások már tettek kísérletet arra. hogy hatásuk alá vonják az említett közösségeket.

Kovács József, a helyi vezetőség elnöke a fentiekkel kapcsolatban kijelentette, hogy napjainkban pártoktól független, megújhodott szakszervezeti mozgalomra van szükség.

A továbbiakban a klubtagok és a vendégek kárpátaljai kiránduláson megismerkedtek Beregszász, Munkács, Ungvár és Csap nevezetességeivel, majd a harmadik napon a záhonyi üzemigazgatóság által szervezett üzemlátogatáson vettek részt.

Az időskori csontritkulás

Orvoskonferencia a MÁV Kórházban

A jelenlegi kezelési lehetőségek az időskori csontritkulás folyamatának csupán megállítására alkalmasak, a csont újraképződését nem tudják elérni — fogalmazták meg azon a konferencián, amelyet *a MÁV Kórházban tartottak a kórház és az Orvostovábbképző Egyetem Szülészeti Klinikája rendezésében*, november 1-jén. A nők időskori csontritkulásával foglalkozó, nemzetközi részvételű tudományos tanácskozáson neves belgyógyász és nőgyógyász orvosok tekintették át a népbetegségnek számító kór legújabb kutatási eredményeit.

A betegség kialakulásának rizikótényezőiként ismerik ma a tudósok a kálciumhiányos táplálkozást, a mozgásszegény életmódot, a dohányzást, az alkoholizmust.

A dömösi SZOT-üdülőben

Szanatóriumi jellegű terápiás szolgáltatás

Ez év október 23-tól kezdődően a dömösi SZOT Szárnyaskerék üdülőben, a főidényen kívüli időszakban az alkohol vagy egyéb ok miatt krízishelyzetbe került emberek, illetve házaspárok részére szanatóriumi jellegű terápiás és mentálhigiénés szolgáltatást kívánunk nyújtani.

A szolgáltatás egyelőre kéthetes turnusokban, a Református Iszákosmentő Misszió sajátos módszereit alkalmazva, hazai és külföldi tapasztalatok ismeretében kísérli meg a szenvedelybetegek és más lelki problémával küzdő emberek gyógyítását.

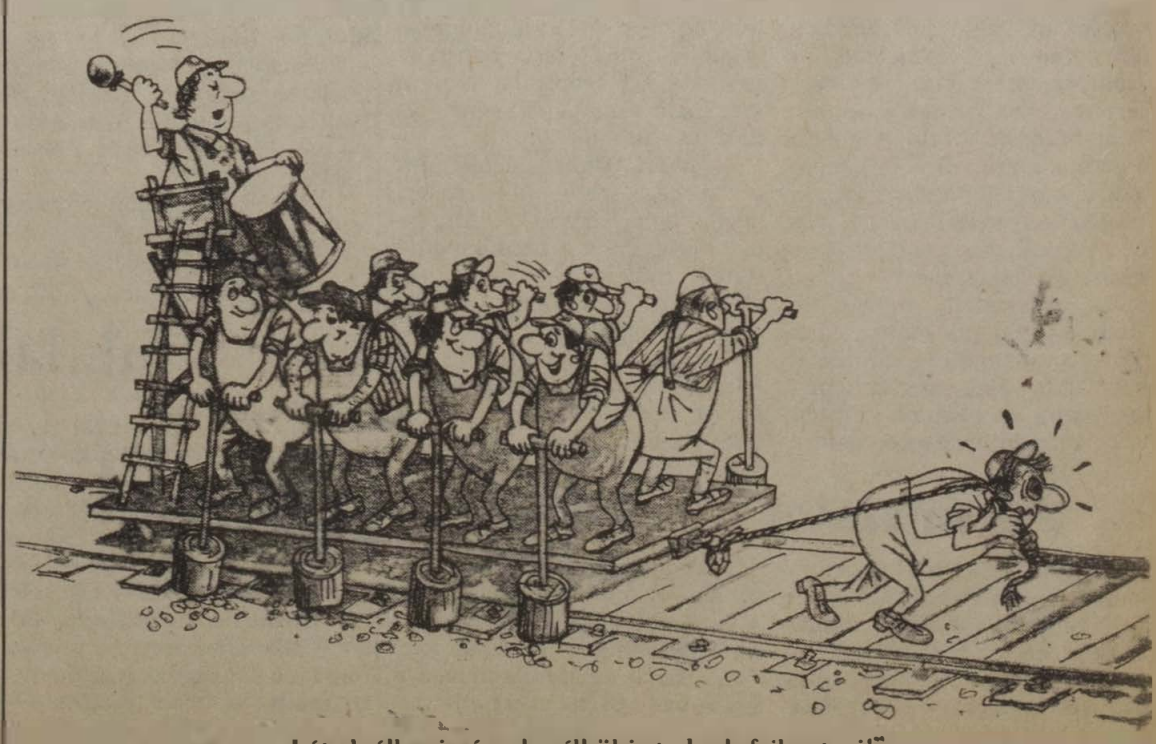
Az intézmény orvosi ellátás biztosításával működik, valamint életvezetési, lelki segítséget is nyújt programterve szerint. Az intézmény a családi terápiát helyezi előtérbe, tehát házaspárokat is szívesen lát a hatékonyabb gyógyulás érdekében. *Orvosi javaslattal, táppénz igénybevételével úgy lehetséges a részvétel, hogy az alapellátás keretében a körzeti vagy az üzemorvos táppénzbe véve a beteget, a szanatóriumi jellegű dömösi kezelésen való részvétel érdekében és céljára eltávozást ad.*

Jelenleg folyamatban van a Szociális és Egészségügyi Minisztériumnál annak engedélyezése, hogy a SZOT-gyógyüdülők mintájára, táppénz igénybevételével kaphassanak beutalót a jelentkezők.

A részvételi díj egy személyre 150 forint naponként, amely a teljes ellátás fedezetéül szolgál. Azok számára, akik e csekély összeg megfizetését sem tudják szociális körülményeik folytán vállalni, az ellátás (előzetes megállapodás alapján) ingyenes.

A kéthetes turnus végén zárójelentéssel távozik a szolgáltatást igénybe vevő. Az utógondozásról, kapcsolattartásról a Református Iszákosmentő Misszió gondoskodik. A részvétel egyszer ismételhető.

Jelentkezni lehet az 189-1336-os telefonszámon. 1151 Budapest, Alagi tér 13. Balogh Zoltán igazgatónál.



„Látod, állami pénzek nélkül is tudunk fejleszteni!"

Amerikai sztár a Sportcsarnokban

Amikor a woodstocki fesztivál lemezén először hallottam *Joe Cockert*, aki a Beatles With a little help from my friends című örökzöldjét a soul zene lobogásával öltöztette fel, biztos voltam, hogy ez a bikahangú férfi csak fekete énekes lehet. Évekkel később, videón látva, majd' leestem a székről: fehér

embert ilyen átéléssel, ilyen „feketén" énekelni még nem hallottam.

Joe Cocker csak a hangja, és nem az allűrjei révén világhírű. A színpad sötét, a héttagú banda, és a két vokálénekesnő valami elképesztő dinamikájú számba kezd. A szinte már túlzsúfolt sportcsarnok valósággal rázkódik, s amikor az ember azt hinné, hogy ezt a hangulatot már nem lehet fokozni, megjelenik *Cocker*, de a zenészeitől elütően csak egy kitérdesedett szövetnadrág-zakó összeállításban, mintha csak egy nyugatipartvidéki blues-klub színpadáról varázsolták volna ide.

A hangszerelés színes, ötletes, a hangkép tömör, bár túl hangos a zene, de elviseljük, mert régen hallhattunk, láthattunk ilyen showt. Kemény dob számol be, a basszusgitáros, egy hosszú fekete gyerek valósággal táncot jár, hátközépig érő haja röpül, s a mozgásával aláfesti mindazt, amit Joe a tűzvörös fényben fürödve énekel a mikrofon előtt. A két billentyűs egymást váltja a hangszerek előtt, sikolt a vezető gitár, fröcsköl az izzadság, s a fényes hangú énekesnők is ugyancsak törölgetik magukat a vokálemelvényen, de nem lehet leállni, a blues-feeling sodor, magával ránt.

Bejövet a parkolóban meglepve vettem észre a korábban sosem látott csapatszállító rendőrségi Csepelt, de az elővigyázatosság feleslegesnek bizonyult: bár a basszusgitáros valósággal dobol hangszerén, s néha egy állványra szerelt másik basszushoz ugrik, és azon dübörög tovább; s annak ellenére, hogy az épület szinte elindul a szavakkal kifejezhetetlen hangulattól, ez nem Fradimeccs, mindössze 13 ezer ember ünnepe.

A műsor második részében szolid kísérettel néhány lassú blues ad alkalmat arra, hogy Cocker bemutassa, miért maradt a csúcson két évtized után is. Aztán egyszerre csak vége. Levonulnak a zenészek, de a tömeg hajthatatlan, követeli visszza a rhythm and blues mágusát.

A ráadás — mi is lehetne más — a Little help, a Set me free, és — talán a közönségnek célozva — a You are so beautyful. *Aztán Joe leül egy kicsit, hagyja, hogy ragyogó zenészei is érvényesüljenek.* Zseniális szólók, temperamentum, zenei ötletesség és a fények kavalkádja varázsolja el a közönséget. Az ibolyaszínű, és az UV reflektorok fénye a mennyezet traverzrendszerére fröccsen, s mintha egy fantasztikus film űrhajója indulna el fölöttünk, a VeryLight lámpákból lecsapó fénypiramisok a mozgás érzetét keltik. Még egy dal, s a felszabadult ünnep véget ér. Kösz, Joe, nagy ajándékot adtál, csak az kár, hogy a televízió nem rögzítette az év legjobb buliját.

d.

Iskolaavatás Tiszaszentmártonban

Régóta várt esemény mozgósította a közelmúltban Záhony 1200 lakosú társközségének fiatal és idősebb polgárait. A többségében vasutasok lakta településen ekkor adták át a falu új általános iskoláját.

A miskolci székhelyű Északterv-iroda konstruktőreinek elképzeléseit a Kelet-Magyarországi Mélyépítő Vállalat (Kemév) szakemberei valósították meg, mégpedig az első benyomások szerint igen jól sikerülten. A volt tanácsháza épületének csatlakoztatásával és átalakításával az új intézményben összesen nyolc tanterem, természettudományi előadó, étterem áll a tanulók és pedagógusaik rendelkezésére. Maga az épületegyüttes a hagyományőrző építészeti stílus révén sajátos méretei ellenére harmonikusan illeszkedik a többnyire földszintes házak alkotta szűkebb környezetéhez.

A közel másfél száz, jelentékeny arányban azonban hátrányos helyzetű tanuló mellett *a felnőttek számára is gyakorta otthont ad majd a tiszaszentmártoni létesítmény, hiszen bizonyára itt rendezik a falugyűléseket, a különféle kulturális, közösségi rendezvényeket.* Érdekessége, hogy a különben is megkapó aulát *Lóránt János* érdemes művész nagyméretű pannója díszíti, melyet jellemző módon a település a Képzőművészeti Alap ajándékaként kapott.

H. I.

Hetvenöt éves fafaragó

Születésének 75. évfordulója alkalmából Virág Gellért népi fafaragó a közelmúltban kiállításon mutatta be alkotásait, festményeit, linómetszeteit a gödöllői vasútállomás szakszervezeti könyvtártermében. A jubileumi kiállítást négyszázan tekintették meg.

Kisvárosi tér (Durkó Gábor rajza)

A versbeszéd természetessége

N. Horváth Péter kötetéről

A mai költészet ismeretében csak első pillanatra tűnik meglepőnek a megállapítás: *N. Horváth Péternek* természetes kifejezés (és lét)formája a versbeszéd. A modern költők közül ugyanis már csak kevesen *beszélnek versül*, hozzátéve persze, hogy korántsem ez határozza meg líra és lírikus hitelességét.

N. Horváth *Kerék* címmel megjelent verseskönyve viszont az élőbeszéd közvetlenségével és keresetlenségével vall a költő és a világ bonyolult viszonyáról.

Eredeti tehetségével, az *„Isteni kegyelemmel"* a fiatal költő sohasem él vissza; mi több, kitűnő stílusérzékkel vesz erőt asszociációi áradatán.

Éppen a hagyományos versforma iránti feltétlen alázata, a mesterség tisztelete hozza ugyanakkor olykor ellentmondásos helyzetbe. A formai előírásoknak és belső elvárásoknak való megfelelni akarás néha kényszerű-kelletlen kimozdítja gondolati-érzelmi pályájáról a verset. Ezért aztán, ha csak ritkán is, de előfordul, hogy közhelyekbe csúszik át a lírai érzékelés, és a gondolati mélység helyett csak kibicsaklott helyzetdalok születnek.

Máskor meg a forma kalodája fojtogatja a versbe artikulált hitelesen szép élethelyzetet. A mindenáron feszességre törekvő művészi akarat dagályos metaforahalmazzal terheli meg az emocionális-racionális versvázat. A tökéletesség igézete, a befejezettség talmi vágya önkéntelenül is arra ösztönzi a költőt, hogy véglegessé, következésképpen *túlírja* némely opuszát.

Aligha van persze olyan művész, akit nem fenyeget a modorosság veszélye. *N. Horváth Péter* nagyszerű verseket vet papírra, s előbbi fenntartásaimnak könnyedén elejét vehetné, ha ösztönösen kivetített képeit utólagosan az értelem szigorával szembesítené.

N. Horváth Péter pszichologizáló impresszionizmusa e sorok íróját sokban emlékezteti a tragikus sorsú osztrák költő, *Georg Trakl* költészetére.

Egészen kitűnő vers a *Fregatt az üvegben*, ahol egy hasonlatot úgy sikerül a költőnek kibontania, hogy a tartalom (a szabadság ambivalenciája) és a forma erőszakoltság nélkül simul egymásba.

Talán az *Expresszió* című költemény jelzi azt az utat, amelyen *N. Horváthnak* érdemes haladnia. A külső és belső természet megfeleléseinek metafizikája iránti különleges érzéke itt valóban eredeti módon mutatkozik meg.

A kötet végén a szerzőtől tudjuk meg, hogy könyve *„megjelenése elsősorban a Békéscsabai Baromfifeldolgozó Vállalat nagylelkű anyagi támogatásának köszönhető"*. Továbbá munkájukkal és anyagi hozzájárulásukkal segítették a kötet megjelenését *Gyenes István* költő, valamint az ANTIKVA Nyomda és Műanyagipari Kisszövetkezet.

A Kerék című verseskönyv borítóját *Hegedüs Miklós* tervezte, a kötet szerkesztője *Kaszala Sándor* volt. (Antikva — 1989.)

(Tódor)

N. Horváth Péter

Fregatt az üvegben

Mint érinthetetlen, palackba zárt hajó
látom és hallom is, de nem érem a vizet.
Koporsómmal együtt a sodrás partra vihet,
dísztárgy-életem csak megcsodálni való.

Gyufaszál árbocaimon hallgat a kötélzet.
Gyaluforgács vitorláim fölött zászló nem leng.
Lekátrányozott dugóval megőriz a szélcsend,
ábrándjaim mélyén mégis örök vihart érzek.

Expresszió

S közben újra ősz lett, kertet kerít a köd,
bevérzi a földet, pirosodik a park.
Puha, nedves kézzel balzsamosan beföd.
Bent nyugalmat érzel, titkok tenyere tart.

Körülölel hűvös, holdszínű hálóval.
Menekül a bűnös, fohász foszlik fogán.
Füleiben vád ül, mar, mikor megszólal
kitisztulva végül tenger tükre talán.

Délutánok a Déliben

Ez most a mindennapi csoda: elindulunk délután fél háromkor az Ugocsa utcából, Attila unokámmal, aki már lassan betölti a 22. hónapját is, rengeteget tud már a világból, rövid, tőmondatokban tudatja velem, hogy mit lát, mit észlel, mit akar, vagy mit szeretne. Ezeket a délutáni sétákat mindketten akarjuk és szeretjük. Én azért, mert vihetem, mert csak velem lehet, most csak az enyém (és persze én az övé), tolom a kocsiban, lefelé a széles Alkotás utcán. És Attila újjong, mert hallja és látja a vonatokat, s nincs ennél szebb látvány sehol a világon.

A játszótér fele ennyi örömet nem ad. Igaz, a hinta se rossz játék, meg a csúszda se, de ő ott is azt szereti, ha beül a favonatba, esetleg a mozdony tetejére, s én elénekelem neki: *„Megy a gőzös megy a gőzös Kanizsára . . ."*

Vonatosdit játszani egy huszonkét hónapos kis emberkének maga a teljes öröm, hát még megérkezni az igazi pályaudvarra, ahová óriási mozdonyok futnak messze vidékekről, vagy indulnak távoli elérhetetlen messzeségbe. Ahogy belépünk (mit belépünk, betolom kiskocsijában) a Déli pályaudvar Alkotás utcai kapuján, elkapja a mámoros öröm.

— *Vonta, vonta* — mondja nekem, s magyarázza, igen, neki még most alakulnak a szavak, mint ahogy a lámpa is még csak ámpa — vonta, vonta — mutat előre és szerencsénk van, mert a 12-es vágányról éppen most indul ki egy vonat Pusztaszabolcsra. Nézi, nézi, gyönyörködik a kigördülő kerekek muzsikájában, és a végén szomorúan állapítja meg:

— *Elment . . .* — s néz rám, hogy mit szólok ehhez.

Perec a kezében, itt a szomszédos péknél vesszük a legjobb sósperecet, eszik és figyel. Szemlélődik. Hiszen itt aztán rengeteg a látnivaló. Már mindent tudunk, hiszen itt voltunk tegnap is, tegnapelőtt is. Sétáltunk a széles peronokon, előbb mindenki azt hitte, hihette, hogy valakit kikísértünk, vagy valakit várunk, ami igaz is, hiszen *minden induló vonatnál ott voltunk, és minden érkezőt lelkesen fogadtunk.* Csak éppen nem az embereket vártuk e gyönyörű, csodálatos délutánokon, hanem a mozdonyokat, vonatokat, kerekeket . . . lámpákat . . .

Mert jöttek ám a piros, kék, sárga mozdonyok, homlokukon három szem világított, kettő a szokott helyén (ettől olyan barátságos, emberi a mozdonyok arca) és egy a homlok közepén, mintha az Odüsszeiából megismert egyszemű közeledne . . .

Igaz, később én is leckét kaptam: ma már nincsenek mozdonyok, ó hallom ám, hogy a kedves női hang ezt mondja, nekem és mindenkinek:

— *A kettes vagányon gép közlekedik, a kettes vágány mellett kérem vigyázni!*

Attila unokám még nem tudja, hogy mi az a gép, neki minden gép, ami mozog. Hogy a mozdony gép is lehet, avagy fordítva? Igaz, gőzöst már nem tudok mutatni neki, mert kivételesen sincs már gőzös a Déli pályaudvaron, hogy is lenne. De Nagykanizsára éppen vonat indul, dúdolom hát neki, vagy inkább csak magamnak: *„Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára . . ."*

Attila tőmondatokban kérdez, vagy válaszol. El nem lehetne cipelni innen. A kedves tárcsás kislány (szőke, mosolygós, jókedvű) már ismer minket. Hiszen ott vagyunk elöl, ahonnan a szerelvényt indítja, Attilának tetszik ám, hogy a sípjába fúj, tetszik, hogy felemeli a tárcsáját és lassan, szuszogva elindul a vonat.

Még hiába mesélném el neki, még nem érti, hogy éppen 45 esztendeje, *1944 őszén végeztem volna el Szegeden az állomásfelvigyázói tanfolyamot, s lettem volna forgalmista, ha közbe nem szól a háború.* Jól tette a sors, vagy rosszul, hogy kibillentett választott hivatásomból s az írás mesterségét, szenvedélyét adta helyette, kár erről morfondírozni. Mindenesetre én aztán megértem unokám szenvedélyét, mely a vonatokhoz fűzi.

Nincs is csodálatosabb annál, mint állni az állomáson (mindegy hogy hol a világon) és várni a vonat indulását, vagy érkezését. Mert ez a csodálatos: *elindulni és megérkezni.* A sínek, az utak messze hívják az embert, s az én unokámban már benne él az utak szerelme, szeretete. Már szenvedélyesen szeret autózni, figyeli a lámpákat, boldog, ha áthajtok az alagúton, sikong, ha meglátja a hajókat a Dunán. Extázisba esik a villamos látványán, ha egy busz söpör el a forgalomban. De mégis, ez a legszebb. Itt lenni a pályaudvaron, fogadni az érkezőket és integetni az indulóknak, lám, most is visszaintenek. Ferfiak és nők, fiúk és lányok. S Attila integet . . .

De hát jártunk mi jó harminc évvel ezelőtt a Márvány utcai felüljáró hídra, fiaimmal, Attilával és Tibikével, vonatoknak integetni. S ha egy mozdonyvezető nem intett vissza, Tibike szomorúan mondta:

— *Ennek a bácsinak biztosan nincs gyereke, mert ha lenne, tudná, hogy egy gyereknek mindig vissza kell inteni.*

Most az unokám tanulja eme szentenciát. Mindenesetre még lelkesen integet, ámuldozva, boldogan, kitartóan, még mindegy, hogy visszaintegetnek neki vagy sem . . .

Takács Tibor

Osváth Miklós kiállítása

Régi barátja a záhonyi átrakókörzet vasutasainak a neves fővárosi akvarellfestő, *Osváth Miklós*. A Szabolcs-Szatmár megyében magát egyébként is otthonosan érző, és már majd minden megyei városban kiállító művészt különösen a vasutasváros közművelődési és nyugdíjas aktivistáihoz fűzik szoros szálak. 1986. évi záhonyi tárlata alkalmával például társadalmi-közösségi tevékenységük és lokálpatriotizmusuk elismeréséül tíz nagyszerű képet ajándékozott a nyugdíjasoknak.

Ezúttal a mándoki vasutas nyugdíjasklub meghívására látogatott az átrakókörzetbe, hogy bemutassa legújabb munkáit. Ám ez alkalommal művészbarátai is bemutatkoztak a hatezres nagyközség lakóinak, ugyanis műsoros est keretében nyitották meg tárlatát.

A most közreadott anyag jelentékeny részét a vasutasváros és környékének jellegzetes tájai, emberformálta alkotásai adják. A régi templomok, paraszti házak és a tiszai táj a környékhez való erős érzelmi kötődést és a művész virtuóz technikai tudását bizonyították.

A műsoros est keretében fellépett *Simon Józsefné* népdalénekes, a népművészet mestere. *Pribojszky Mátyás* világhírű citeraművész és *Petrozsényi Eszter* előadóművésznő. Előadásukat a vasutas nyugdíjasok művészeti csoportjának zenés-prózai műsora fogta keretbe a mándoki kultúrház színháztermében.

Kovács József

Küldöttgyűlés a BVSC-ben

A BVSC elnöksége október 30-án a MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság Marx téri épületének konferenciatermében rendezte négyévenként esedékes küldöttközgyűlését. *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes, az egyesület társadalmi elnöke köszöntötte a teremben helyet foglaló vendégeket, szakvezetőket, sportolókat. A küldöttközgyűlés napirendjének ismertetése és elfogadtatása után átadta a szót *dr. Balázs Ákos* ügyvezető elnöknek, aki az írásos beszámolóhoz fűzött szóbeli kiegészítőt.

Elöljáróban leszögezte: annak ellenére, hogy az állami támogatások csökkenése a BVSC-t is nehéz helyzetbe hozta, sportolóik ott voltak s jó eredményt értek el a különböző sportágak hazai és nemzetközi versenyein. Külön is kiemelte azokat, akik a szöuli olimpián képviselték a vasutas sportot.

A gondok taglalása után a bázisszervi kapcsolatokról a következőket mondotta:

— *A BVSC munkája alapvetően és meghatározóan a Magyar Államvasutak támogatásától függ. A MÁV finanszírozza a beruházásokat, fenntartja és üzemelteti létesítményeinket, fedezi működési költségeink jelentős részét és számos élsportolónkat tartja állományában.* Az elmúlt években gyarapodtak létesítményeink. A Tatai úton befejeződött a futópályával egybeépült röplabdacsarnok építése, a Tanács körúton vívóink is ideális körülmények között edzhetnek. Sportolóink erőfejlesztését szolgálja az új kondicionálóterem, s jelentős anyagi ráfordítással folynak az uszoda rekonstrukciós munkái. Ezek is bizonyítják, hogy a MÁV a BVSC-t változatlanul reprezentatív egyesületének tartja, elismeri eredményeit, ezért erejéhez mérten támogatja a klubot és sportolóinkat.

Mint az a beszámolóból is kitűnt — az írásos tájékoztatóban részletesebb ismertető olvasható róluk — *a BVSC-nek 12 szakosztálya és egy szakcsoportja van.* A szakosztályok fele a nemzetközi minőséget jelentő „A" kategóriás besorolással rendelkezik. *Ezek az asztalitenisz-, a birkózó-, az úszó-, a vívó-, a műugró- és a vízilabda-szakosztály.*

A versenysporthoz tartozó és általában a hazai élvonalat jelentő „B" kategóriás minősítéssel rendelkezik *az atlétika-, a labdarúgó-, a röplabda- és a teniszszakosztály.*

A BVSC-nek a hazai átlagszínvonalat jelentő „C" kategóriás szakosztály jelenleg nincs. *A karate-szakosztály* a tömegsport jellegű „D" besorolást kapta.

Egyenletes munkára vall, hogy az elmúlt négy évben a BVSC-nek visszaeső szakosztálya nem volt. Ezzel szemben két szakosztály, az atlétikai és a labdarúgó a „C"-ből a „B" kategóriába lépett elő.

Az elnökség írásos tájékoztatóját, s az ügyvezető elnök szóbeli kiegészítőjét vita követte, majd megválasztották a klub vezetőségét. Az egyesület munkáját 23 tagú elnökség irányítja. A társadalmi elnöki tisztet továbbra is *Szemők Béla* általános vezérigazgató-helyettes látja el. A közgyűlés ugyancsak megerősítette tisztségében *dr. Balázs Ákos* ügyvezető elnököt és *Páricska Zoltán* elnökhelyettest.

—i —c

Nemzetközi sakkbajnokság

A magyar sakkbajnokság győztesei

Október 24-én fejeződött be a Törekvés művelődési ház színháztermében az idei magyar sakkbajnokság és a nemzetközi nyílt sakkbajnokság.

A nyolcvan versenyző között a szovjet és az amerikai sakkozókon kívül még hét nemzet sportolói ültek a táblákhoz, s ez első hallásra igen jól hangzik. Neves magyar versenyzők és edzők véleménye szerint azonban a magyar bajnokságnak nincs rangja, és a legjobbak csak érdeklődőként és nem játékosként jöttek el. Ezen a helyzeten csak az segítene, ha lenne rajtpénz, sőt pénzdíjas versenynyé lehetne fejleszteni a bajnokságot, mert így még külföldről is a legjobbak neveznének be. *A sakkszövetség egyik vezetője szerint talán jövőre sikerül tehetős szponzort találni . . .*

A nemzetközi nyílt bajnokság győztese *Alekszandr Avsalumov* szovjet-azerbajdzsáni versenyző lett, a második helyen *Enders Péter*, a Törekvés versenyzője végzett.

A magyar bajnoki címet *Vidéki Sándor*, a Dutép SC sakkozója szerezte meg két Bp.-i Honvédos és a negyedik helyezett Törekvés-versenyző, *Fehér Gyula* előtt.

Figyelemre méltó volt a Honvéd 13 éves reménysége, *Almási Zoltán*, aki a bajnokságon 5,5 pontot gyűjtött.

(Tüttő)

Tömegsportversenyek

Záhonyban sokéves hagyományai vannak a tömegsportmozgalomnak, az egészségügyi felvilágosító munkának, a prevenció érdekében tett kezdeményezéseknek, és általában a kikapcsolódás mellett a megelőzést is szolgáló szabadidős rendezvényeknek.

Az októberi akciónap egész napos programjának egyik fő eseménye az utcai futónap („Mozdulj, Záhony!" jelszóval) volt, melyen a különféle korcsoportokban több száz résztvevő indult. Ezt követte a Vasutas SC létesítményeiben a mintegy tucatnyi játékos vetélkedő, versengés. Ugyancsak a délelőtti órákban kezdődtek a vizes tömegsportversenyek a helyi fedett uszodában *„Ússzon az egészségéért!"* mottóval.

Csábítóak voltak a díjak is, hiszen sokféle-fajta szervezet, intézmény csatlakozott különféle értékes jutalmakkal a versenyek díjalapjához. Ám nemcsak a győzteseket jutalmazták, hanem a legaktívabb résztvevők között tombolán sorsoltak értékes sportfelszereléseket.

A helyi vöröskeresztes aktivisták díjmentesen vérnyomásmérést is végeztek a település különböző pontjain. A nyugdíjasklubban kiállítással várták a szomszédos sportpályákról érkezett versenyzőket és érdeklődőket.

(g)

HÍREK

— **Öregek napja.** Bánrévén október 22-én tartották a hagyományos öregek napját. Az ünnepi beszédet Trecskó Imre tanácselnök tartotta, külön megemlítve a bánrévei nyugdíjas vasutasokat. A jó hangulatú ünnepségen többek között Tuska Sándor citeraegyüttese is fellépett.

— **A Tízmilliomodik utas.** Záhonynál, a kishatármenti forgalom megindulása óta ötszörösére emelkedett az utasok száma a magyar—szovjet átkelőhelyeken. Október 24-én már a tízmilliomodik utas is átlépte a határt.

— **Az utolsó fázis.** A nagy rekonstrukció végső állomásához érkeztek az építők a Keleti pályaudvaron. Elbontották és kicserélték a két utolsó sínpárnál még meglévő peron-tetőszerkezeteket is, amelyeket a tervek szerint a dunakeszi állomáson hasznosítják majd.

— **Búcsúzás az elnöktől.** A Déli—pályaudvar nyugdíjas alapszervezetének elnökét, Gorzó Ferencet búcsúztatták nemrégiben. A hosszú évek óta közmegbecsülésnek örvendő funkcionárius érdemeit az újonnan megválasztott elnök, Baki Miklós méltatta.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

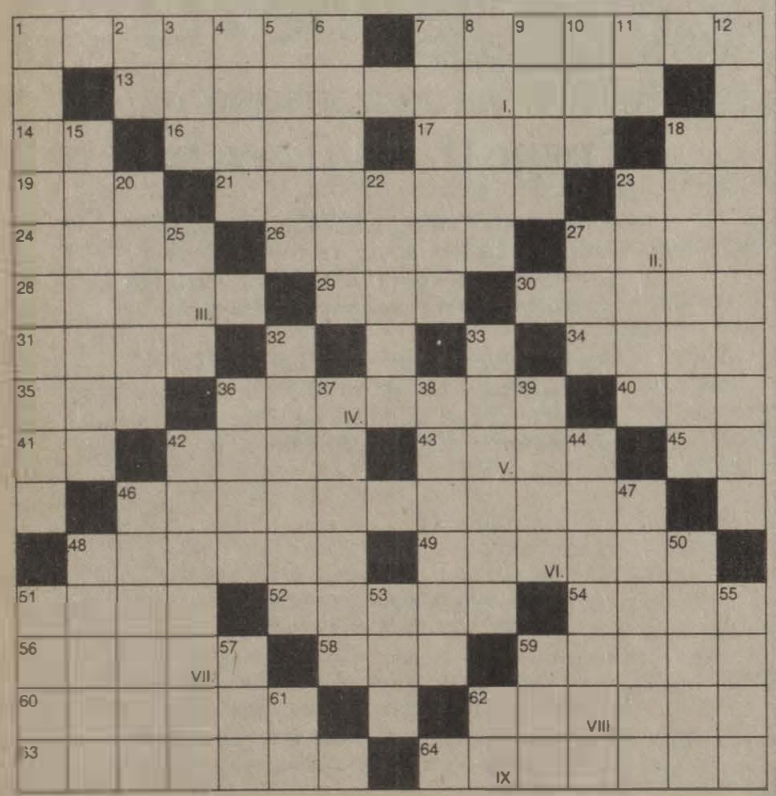
A pénzügyi kormányzat „50 dolláros" valutarendeletével bölcsen megóvott bennünket a fáradságos nyugati utazásoktól, de cserében a Nagycirkuszban megtekinthetjük a Good evening, London című revüt, amely bemutatja, hogy a szegény angol nőknek sem telik ruhára. (Fotó: Demeter)

Csehszlovák—lengyel megállapodás

Felkészületlenül érte Csehszlovákiát, hogy az utóbbi időben megnőtt az országba beutazó, végső célként Ausztriát, vagy más országot választó lengyel turisták száma. A vonatok már hetek óta rendkívül zsúfoltak. Mivel a lengyel turisták többsége spekulációs céllal különféle árucikkeket akar átvinni Ausztriába, az osztrák vámőrség rendkívül megszigorította a csehszlovák—osztrák határátkelőhelyeken az átkelést, és az ellenőrzést.

A súlyosbodó helyzet miatt a csehszlovák vasúti szervek megállapodtak a lengyel vasúti igazgatósággal, a lengyel vám- és határőrszervekkel, hogy a nemzetközi vonatkokra csak annyi utast engednek fel, amennyi a hivatalosan megállapított férőhely.

Magába szívta ó-borok tüzét



Vízszintes: 1. Műtétet végző. 7. Régi görög pénz. tárgyraggal. 13. Olasz tó. 14. Római 49. 16. Gabonakéve. 17. Vizet ad. 18. Európai nép. 19. Labda a hálóban. 21. Tataroz. 23. Járom. 24. Ázsiai állam. 26. Vissza: fajon belül eltérő csoport. 27. Fent, németül. 28. A Keleti Kárpátok legmagasabb csúcsa. 29. Szélhárfa. 30. Élesen ordít. 31. Nem valóság. 34. . . . Jób (1868—1919) neves hírlapíró. 35. Figyel. 36. Vállalati tömörülés. 40. Gyarapszik. 41. Római 2. 42. Égéstermék. 43. Ritka férfinév. 45. Kanál széle. 46. Mélytengeri (görög). 48. Kevert galeri. 49. Ciprus és Görögország egyesítésének eszméje. 51. Becézett Boldizsár. 52. Fiatal ökör, névelővel. 54. Kína betűi. 56. Kép, képmás. 58. Német tea. 59. Egy krimi város fordítottja. 60. Vízbe enged. 62. A teljes zűrzavar. 63. Végére jár. 64. Ez a szórend nincs rendben.

Függőleges: 1. Eredeti. 2. Igekötő. 3. Tesz. 4. Betűpótlással gyűjtőtábor. 5. Spanyol férfinév. 6. Andersen szülővárosa. 7. Csúcsív, franciául. 8. Társszékér. 9. Hegycsúcs a Szovjetunióban. 10. Hangtalanul lódít. 11. Ugyanaz. 12. Fergeteges nápolyi tánc. 15. Híres szikla a Rajnában. 18. Nyelvtani fogalom. 20. Nigéria fővárosa. 22. Elinalt. 23. . . . Henrik (1828—1906) norvég író. 25. Végtelen komp. 27. Vissza: szóösszetételekben életet jelent. 32. Felvevőgép. 33. Fehér szőrzetű ember vagy állat. 36. Kerti szerszám. 37. Szerencsejáték. 38. . . tika. fajegészségtan. 39. Fordítva okul. 42. Garázda, botrányt okozó. 44. Portugália őslakója volt. 46. Híres holland sajt. 47. Baranya helység. 48. Város a Szovjetunióban. 50. Kopottas, szegényes (betűhiánnyal). 51. A virág része. 53. Idegen egynemű betűi. 55. Serkentő. (A 2. és 3. kockában a keresett költő nevének kezdőbetűi). 59. A kezdet kezdete. 61. Kimondott betű. 62. Az argon vegyjele.

A római számokkal jelzett kockákban levő betűk összeolvasva egy költemény címét adják. Megfejtésül beküldendő a magyar költő neve. A keresztrejtvény címe a költemény egy sora.

Beküldési határidő: november 16.

Az előző keresztrejtvény megfejtése: Lévay József. (A vers címe: Elveszett nap.)

Egy-egy könyvet nyert:

Lengyel László 2730 Albertirsa, Erkel Ferenc u. 39.; Tihanyi Péterné 8800 Nagykanizsa, Eötvös tér 8.; Énekes Mátyás 6044 Hetényegyháza, Barátság u. 18.; Győrffy Péter 4032 Debrecen, Martos Flóra u. 5.; Németh Jánosné 9700 Szombathely, Kőrösi Csoma S. u. 64/E.

Sportnap Pécsett

A hagyományoknak megfelelően idén is megrendezték a pécsi igazgatóság sportnapját. A több mint 100 résztvevő kispályás fociban, asztaliteniszben és sakkban mérte össze tudását.

A kispályás női focit Gyékényes csapata nyerte, a férfiak versengésében pedig az országos vasutasbajnok Pécs lett az első. A dunaújvárosi *Kiss Ágnes* és a nagykanizsai *Tóth György* végzett az élen asztaliteniszben, a sakkbajnokságot a kanizsai *Kovács Károly* nyerte. A kétnapos tornán összesítetten Pécs lett az első Gyékényes és Nagykanizsa csapata előtt.

Lakáscsere

Eladó Budapest XVII. kerületi egy plusz kétszobás öröklakás, másfél szobás tanácsi lakást beszámítok. Érdeklődni lehet: Miskolcziné, 121-7275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném MÁV-dolgozóval Rákospalota MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres 4 szobás, 2 kis konyhás, fürdőszobás, külön WC-s, gázfűtéses, felújított lakásomat két kisebb egy egyszobás összkomfortos és egy kétszobás összkomfortos, vagy egy és két félszobás MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: Vermes István, Bp. XV., Lenin út 11. IV. lépcsőház 8., vagy Szeremeta Károlyné reggel 7—14 óráig a 18-54 üzemi telefonszámon.

Elcserélném zuglói 49 négyzetméteres negyedik emeleti összkomfortos lakásomat (lift nincs) 3 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: 122-1241 városi, vagy 35-96-os üzemi telefonszámon 14-17 óráig.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kerepesi úti 93 négyzetméteres, két és félszobás, összkomfortos, felújított MÁV-bérlakásomat, 30-40 négyzetméteres egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapesten. Érdeklődni lehet: hétköznap 10—12 óra között a 141-4431-es telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai zöldövezeti 47 négyzetméteres felújított, kertes, komfortos MÁV-bérlakásomat, kisebb összkomfortos pesti tanácsi egy vagy egy és félszobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/49-21 üzemi telefonszámon.

Elcserélném VII. ker., Hernád utcai, 35 négyzetméteres, komfortos tanácsi lakásomat gázfűtéses egy és fél, kétszobás MÁV-bérlakásra, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 19-40 üzemi vagy 133-1734 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest Kerepesi úti, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló nagyobbra. Érdeklődni lehet: 133-2754 városi telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai II. emeleti 2 szoba plusz 2 félszobás, telefonos MÁV-bérlakást kisebb családi házra. Érdeklődni lehet: este 20 óra után a 184-3039 városi telefonszámon.

Elcserélném vasutassal Záhony központjában lévő 2 szobás, összkomfortos, II. emeleti erkélyes MÁV-lakásomat debreceni vagy nyíregyházi hasonlóra vagy nagyobbra. Érdeklődni lehet: Debrecen, Szabadság u. 73. fsz. 4. vagy hétköznap 8—15 óráig a 14-04 üzemi telefonszámon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatoni kertes, 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni: egész nap a 149-9702 városi telefonszámon.

Elcserélném 66 négyzetméteres gázfűtéses, komfortos tanácsi lakásom egy egy és félszobás, és egy egyszobás komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 44-42 üzemi, vagy 153-4155/108 városi telefonszámon 7—15 óráig.

Elcserélnénk egy 52 négyzetméteres, két szoba komfortos MÁV-bérlakást és egy 84 négyzetméteres két szoba plusz hall, telefonos, komfortos tanácsi bérlakást legalább 3 plusz félszobás, lehetőleg telefonos lakásra (bármilyen megoldás érdekel) értékkülönbözettel. Érdeklődni: egész nap 142-0380 telefonszámon.

Elcserélném Nagymaroson lévő 75 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti lakásra. Érdeklődni 112-0470/183 városi telefonszámon.

Elcserélném vasutassal Rákospalotán lévő MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres, 3 szobás összkomfortos, telefonos, pincével, kertrésszel, garázzsal rendelkező lakásomat, kisebb saját tulajdonú, szabad rendelkezésű tehermentes, vagy kisebb méretű MÁV-bérlakásra, értékkülönbözettel. Érdeklődni lehet: este 18—20 óra között a 184-3216 telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti, 3 szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-bérlakásomat hasonló 1 szobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Négy-öt tagú családnak kényelmes. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet: 127-3963. vagy 183-6066 telefonszámon.

Elcserélnénk rákospalotai 64 négyzetméteres, 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett) 1 plusz félszobás, vagy nagyobb MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 122-0660/664 telefonszámon.

Elcserélnénk rákospalotai, 64 négyzetméteres 1+2 félszobás (gardrób, kamra) MÁV-bérlakást két kisebb különálló lakásra. (Minden megoldás érdekel.) Érdeklődni lehet: 9—16 óráig a 34-87 üzemi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 122-4810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—2184. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *

ÁRA: 3 FORINT

MAGYAR VASUTAS

XXXIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1989. DECEMBER 7.

Az elnökség javasolta

Kapjanak korkedvezményt a záhonyi rakodómunkások

Szakszervezetünk elnöksége és MÁV-bizottsága november 24-én tartotta ülését. A napirend szerint először *Urbán Lajos*, a MÁV elnök-vezérigazgatója tájékoztatta az elnökséget a MÁV jelenlegi helyzetéről, a fejlesztési lehetőségekről, a vasút átszervezésének, korszerűsítésének terveiről.

A továbbiakban a MÁV kollektív szerződés 1990. évi módosításának ütemtervét és a beszámoló irányelveit fogadta el a testület. (Ezt a MÁV-Értesítőben közlik majd.) A módosítás egyik új eleme többek között az, hogy *januártól nem lesz kötelező túlóra a MÁV-nál, ahol mégis szükséges, egyedi szerződést kötnek az erre vállalkozó dolgozókkal az önkéntes munkára és annak díjazására.* Tagsági vita után a kollektív szerződés módosítását újra fogja tárgyalni a központi vezetőség.

Harmadik napirendként az elnökség elfogadta a VSZ Munkaügyi szabályzatát.

Végezetül az elnökség a záhonyi üzemigazgatóság rakodómunkás-, kézi és targoncakezelő, kisegítő munkakörök korkedvezményes jegyzékbe történő felvételét vitatta meg. *A testület egyetértett az előterjesztésben megfogalmazottakkal.* Állásfoglalása szerint szakszervezetünk felelősséggel tartozik a záhonyi átrakómunkásainak egészségéért, biztonságos munkakörülményeikért.

Közismert, hogy a targoncakezelők és kisegítő munkásai, a kézi átrakáson foglalkoztatottak többsége ömlesztett áruk rakodását végzik. Egészségüket és testi épségüket több veszélyes és ártalmas termelési tényező károsítja.

Az átrakóküldemények tekintélyes része (műtrágyák, szerves anyagok stb.) irritáló hatású, apró szemcsézettségű porokból áll. A levegő szennyezettségét a belső égésű motorok égéstermékei is fokozzák. *A targoncák működéséből származó zaj és vibrációs hatás szintén kedvezőtlenül érinti az átrakó munkásokat.*

Az átrakandó áruk jellegétől függően nagy a kézsérülési veszély, a görnyedt testtartás; a statikusan ismétlődő mozdulatok az izomrostokat az átlagosnál lényegesen jobban veszik igénybe, a terhelés nagy. A rakodók tevékenysége a MÁV-on belül az egyik legveszélyesebb munkakörnek minősül.

Az elnökség megítélése szerint, figyelembe véve a jelenlegi környezetet, illetve a MÁV lehetőségeit, a közeljövőben nem várható a záhonyi átrakómunkások munkafeltételeinek javulása, ezért az egyetlen megoldás helyzetük jobbítására a korkedvezmény megadása.

Levél a képviselőknek

Tisztelt Képviselő Úr!

A Magyar Államvasutak és ezzel összefüggésben 125 ezer vasutas jelenlegi helyzetéért és további sorsáért érzett felelősségtől indíttatva fordul Önhöz a Vasutasok Szakszervezete.

Nincs más módunk a vasút és a vasutasok helyzetét meghatározó döntések befolyásolására, ezért kérjük a segítségét. Ön tagja egy olyan parlamentnek, amely az utóbbi időben több esetben adta tanújelét érett döntéshozói felelősségének. *Most is ebben bízunk.*

Az ország ügyeiben tisztségénél fogva tájékozott emberként bizonyára tudja — és a MÁV szolgáltatásainak alacsony színvonaláról nap mint nap tapasztalhatja —, hogy mára a magyar vasút műszakilag teljesen leromlott közlekedésbiztonsága megkérdőjelezhető, ezzel *működőképességének határához közeledő állapotba jutott.* Költségvetési támogatásának reálértéke 10 év alatt a harmadára csökkent. A MÁV teljesítményegységre vetített állami beruházásainak mértéke 1/16-od része, a folyó költségvetési támogatás pedig 1/10-e például az NSZK vasútjának. Évek óta tart az államvasutak, azaz az állam vagyonának tudatos sorvasztása és felélése, egyre valószínűbbé téve a folyamat visszafordíthatatlanságát.

Tudatában vagyunk annak, hogy az anyagi eszközök hiánya kényszerű rangsorolásra szorítja a kormányt és az állami költségvetést jóváhagyó országgyűlést. Meg kell azonban fontolni, hogy a vasutak költségvetési támogatását sehol a világon nem tekintik olyan veszteségfinanszírozó tevékenységnek, amely nem kívánt és ezért megszüntetendő költségvetési terhet jelent az államkassza számára.

A felelős kormányok és a parlamentek tudatosan vállalják, hogy a vasutak az országaik infrastrukturális hálózatának meghatározó jelentőségű részei, amiért közvetlen felelősséggel tartoznak a nemzetüknek.

A vasutasok nemzetgazdasági szerepéről a MÁV állapotának vizsgálatát végző svájci szervező vállalat így ír: *„A nyugati ipari államok gazdasági fejlődését* (és egyes időszakokban rosszirányú fejlődésének tapsztalatait) *figyelembe véve megállapítható:*

A magas minőségű és piacorientált közlekedési rendszer nélkülözhetetlen alapja a népgazdaság fellendülésének.

Valamely nagy piacra való ráállás azt feltételezi, hogy a közlekedési rendszert mind mennyiségileg, mind minőségileg a piac igényeinek megfelelően építsék ki.

A világméretű ökológiai válságot tekintetbe véve a hosszú távú környezetkímélés elsődleges kell, hogy legyen, a rövid távú gazdasági előnyökkel szemben."

Mindezt tehát nem a vasutasok mostani kenyerének nagyobb szeletéért küzdő és jövőbeni kenyerének biztonságáért aggódó szakszervezet állítja, hanem hozzáértő gazdaságszervezők.

Nem tagadjuk, hogy a vasútért szót emelve, egyben a vasutasok tisztességes megélhetéséért küzdünk. Ma átlagosan 20—25 százalékkal keres kevesebbet a vasúti szakmunkás, tisztviselő, mérnök, forgalomirányító, vagy művezető az ország más ipari vállalatainál ugyanazon bérkategóriába tartozó kollégáinál. *Közben folyamatosan romlanak a munkakörülmények,* és — mindezek betetőzéseként — *a jövő évre a vállalati szociális ráfordítások reálértékének durva — 40 százalékos — csökkentését irányozták elő.*

Nem várunk tehát többet, mint a bérezésben a társadalmi igazságosság helyreállítását, és az eddig elért alapvető vállalati szociális ellátási szint megtartását.

A vasutasok szeretnék elkerülni, hogy nagyobb arányú társadalmi békétlenség kirobbantói legyenek, de egyre több a sérelmük és egyre kevesebb a vesztenivalójuk. Ha kilátástalan helyzetbe kerülnek, ezt a keveset egyre könnyebben teszik kockára.

Tisztelt Képviselő Úr!

A Vasutasok Szakszervezete arra kéri Önt, fellépésével akadályozza meg, hogy a magyar vasút végleg kiszoruljon az európai közlekedési hálózatból. Kezdeményezze, hogy a kormány dolgozzon ki új közlekedéspolitikai elképzelést, külön meghatározva ebben a vasút szerepét, a parlament pedig alkosson új közlekedési törvényt!

Ennek keretében szorgalmazza

— a vasúti infrastruktúrával szembeni állami felelősség tisztázását,

— az állam tulajdonosi funkciójának hatékony gyakorlását, és a vasútnak, mint önálló fuvarpiaci vállalatnak a működését biztosító vállalatirányítási forma kialakítását,

— és ez utóbbival összefüggésben olyan szabályozás kidolgozását, amelyben az állam mint a vasúti személyszállítási közszolgáltatás megrendelője, a ráfordítás és a fogyasztói ár közötti különbözetet teljes egészében megtéríti a vállalatnak!

Az állami költségvetés soron következő vitájában kezdeményezze, hogy az Országgyűlés tételesen szavazzon a támogatásokról, elkülönítve ezzel a nemzeti érdekből tudatosan vállalt támogatást a rossz hatékonyságú termelés veszteségfinanszírozásától!

Úgy ítéljük, hogy a vasútnál tovább már halaszthatatlan az emberi és műszaki tényezők gyors romlási folyamatának megállítása. Ezért kérjük, hogy az 1990. évi költségvetés vitájánál szavazatával olyan döntést támogasson, amely ehhez minimálisan biztosítja a forrást. Ennek mértéke mintegy 10 Mrd Ft, a jelenleg előirányzott 7 Mrd Ft-tal szemben.

Tisztelt Képviselő Úr!

Tudjuk, hogy az ország jövőjét meghatározó számos más fontos kérdésben is felelősen állást kell foglalnia az elkövetkező hónapokban. Mi a vasút és a vasutasok sorsát is ezen kérdések közé soroljuk. Őszintén számítunk arra, hogy ezt Ön is így gondolja és vállalja a kérésünk szerinti közreműködést a parlamentben. A 125 ezer vasutas nevében ezt előre megköszönjük.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége

Vasutas nyugdíjasok országos értekezlete

Újra meg kell tanulni, mi a szegénység

Megalakult az országos tagozat

Szakszervezetünk nyugdíjas intézőbizottsága országos értekezletet tartott november 17-én Budapesten. Az üdvözlő szavak után *Feleky Pál* javasolta a küldöttértekezletnek, hogy a NYIB helyett hozzák létre a vasutas nyugdíjasok országos tagozatát és egyidejűleg válasszák meg a tagozat titkárává *Kukovicza Árpádot.* A felszólaló hangsúlyozta, hogy nem az intézőbizottság lecseréléséről van szó, hiszen mindeddig megfelelően látta el feladatát, de a nyugdíjas tagozat már nem középszervként, hanem országos szervezetként működve jobban tudná képviselni a vasutas nyugdíjasok érdekeit.

A küldöttek egyhangúlag megszavazták a fentieket, majd *Kun Dezső* a 21 tagú választmány jelölését előkészítő bizottság tagjaira tett javaslatot. A szavazás után a következők lettek a bizottság tagjai: *Baki Miklós, Kapitány István, Tófalvi István* (Budapest), *Vaál János* (Debrecen), *Gazsi Lajosné* (Szeged), *Bánáti József* (Pécs), *Zala István* (Szombathely), *Takács Antalné* (GYSEV), *Mátrai Jánosné* (Záhony), *Varga Józsefné* (Utaselátó).

A továbbiakban *Feleky Pál* ismertette a nyugdíjastagozat állásfoglalás-tervezetét, amelyet elfogadásra javasolt.

Ezután a sokszor indulatos hozzászólások következtek, majd *Koszorús Ferenc* lépett a mikrofon elé. Szakszervezetünk főtitkára azzal kezdte beszédét, hogy manapság a pártok, az állami vezetők, a tagság, szóval mindenki a szakszervezeteket szidja, noha nem a szakszervezetek irányították a gazdaságpolitikát.

— *Sok esetben szegezik nekünk a kérdést: a mozgalom miért nem lépett fel keményen 15-20 évvel ezelőtt? De nézzünk egymás szemébe! Ki mert akkor szólni? S vajon megszólaltak-e akkoriban mindazok, akik napjainkban élve a már valódi szólásszabadsággal, nagy hangon kritizálnak bennünket? — tette fel a kérdést Koszorús Ferenc,* majd a kritikákkal kapcsolatban rámutatott arra, hogy soha nem lesz egyetlen olyan szakszervezet, amely az állam kötelességeit magára tudja vállalni.

Napjainkban társadalmunkban nem a jog és a demokrácia, hanem a türelmetlenség és az anarchia uralkodik, s lassan visszajutunk abba az állapotba, amelyet a mai nyugdíjasok fiatal fejjel már megértek: a sok millió koldus országába. A nyugdíjasoknak, akik átéltek gazdasági válságokat, inflációt, háborút, s az 56-os eseményeket, *újra meg kell tanulniuk, mi a szegénység.* És azért jutottunk ide — hangsúlyozta a főtitkár —, mert a nagyhatalmak játékszernek tekintettek bennünket. Mert nem igaz, hogy csak mi, magyarok veszítettük el a világháborúkat, de a fejünk fölött kötött megállapodásokba nem tudtunk beleszólni, s a mára kialakult helyzetért a nagyhatalmak, s köztük elsősorban a Szovjetunió és az Egyesült Államok a felelős!

A főtitkár emlékeztetett arra, hogy *„a kapitalistának nevezett jóléti társadalmakban sincs akkora különbség a gazdag és a szegény rétegek között, mint nálunk",* majd küzdelemre szólította fel, és bátorította a nyugdíjasokat, hiszen másfél millió nyugdíjas el tudja dönteni szavazataival az ország sorsát.

(Az állásfoglalást lapunk 3. oldalán közöljük.)

D. K.

A TRAPPER mindent tud

Elektronikus vasúti járműmérleg

A MÁV kereskedelmi szakemberei mellett számos fuvaroztató vállalat küldte el képviselőjét november 22-én Polgárdi Ipartelepek állomásra, ahol új, elektronikus vasúti járműmérleget helyeztek üzembe. Olyan mérleget, amelyhez hasonló még nem üzemel az országban. Nem véletlen tehát, hogy az üzembe helyezésre, a nyirkos, ködös idő ellenére is több mint negyven érdeklődő érkezett az ország különböző részeiből.

— *Miért e nagy érdeklődés?*

— Legfőképpen azért, mert ez az ASK Kft. által készített vasúti járműmérleg sokkal többet tud az ország különböző pályaudvarain, állomásain üzemelő mechanikus mérlegeknél. **Hídszerkezetét a FLINTAB cég TRAPPER fantázianevű mechanikájának dokumentációja szerint készítették.** A világviszonylatban is korszerű mechanika fő előnye egyrészt az, hogy akna nélküli konstrukció, másrészt a gyártáskor készre szerelhető és teljesen készen, bemérve szállítható a telepítés helyszínére.

Az elektronikus vasúti járműmérleg mérőképessége maximálisan 120 tonna. Hidanként a mérleg névleges mérőképessége 60-60 tonna.

A mérlegnek bekapcsolás után mindössze 15 percre van ahhoz szüksége, hogy az erőmérő cellák villamos meghajtása következtében beálljon a hőegyensúly. *A bemelegedés után üzemeltethető, azaz kész a vasúti teherkocsik mérésére.* A tolatószemélyzetnek, illetve a kocsirendezőknek arra kell ügyelniük, hogy a mérlegelendő vasúti jármű valamennyi kerekével ráálljon a mérlegre. Ezt nemcsak Polgárdi Ipartelepeken kell megtanulni az ott dolgozó vasutasoknak, hanem majd máshol is, mert a jövő évben a MÁV öt ilyen járműmérleget vásárol az ASK Kft.-től.

(vf)

Új üzemi épület Sopronban, a GYSEV rendező pályaudvarán

Sopronban, a GYSEV rendező pályaudvarán elkészült és november első felében átadták rendeltetésének azt az új üzemi épületet, melyben a vonatvizsgálati, s a vonatrendezési feladatokat ellátó vasutasok — GYSEV, MÁV, ÖBB alkalmazottak, valamint a magyar és osztrák hatósági szervezetek kaptak helyet.

Mint *Józsa Károlytól,* a GYSEV szakosztályvezetőjétől megtudtuk, az 1988-ban megkezdett fejlesztés célja az volt, hogy a korábban három helyen — Sopron rendező-, személy- és Déli pályaudvaron végzett határátmeneti áruforgalmi munkát egy helyre koncentrálja.

A beruházás során a korábbi 12 rendezői vágány néggyel bővült s ez lehetővé tette, hogy az áruforgalommal kapcsolatos új technológia a rendezőben beléphessen. Egy második kihúzó vágány megépítésével és a rendező páratlan oldali fejének átalakításával pedig *lehetőség nyílt két tartalékmozdony egyidejű foglalkoztatására.* Az így kialakított vágányhálózat biztosítja a rendező pályaudvaron a tárolóvágányok kijelölését, s a többletfunkcióként jelentkező határállomási vizsgálatok vágányellátását.

Most, hogy ezek a beruházások befejeződtek, a GYSEV soproni rendező pályaudvara fogadja a Győr, Szombathely, Ebenfurth és Wiener Neustadt felől érkező vonatokat és feldolgozza, majd irányonként rendezi a vonatokat.

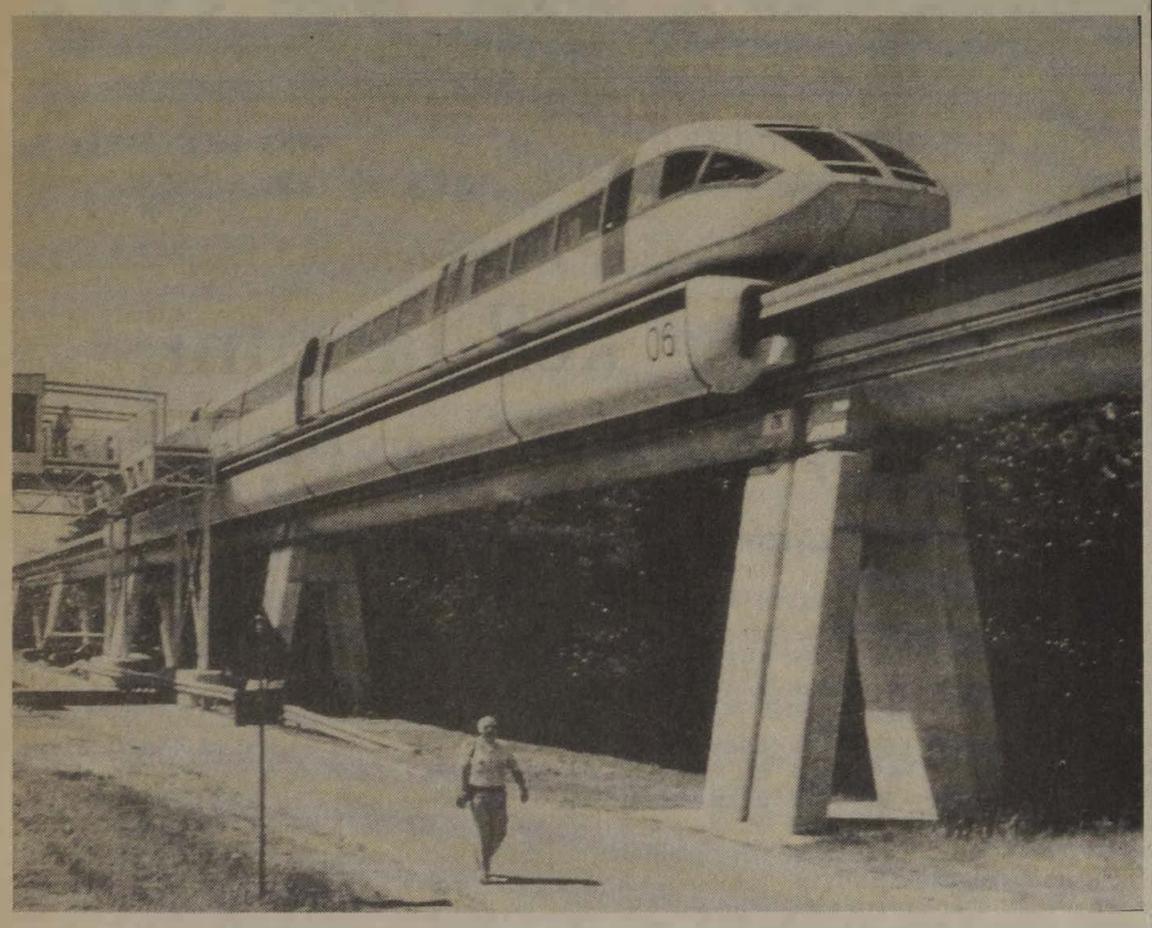
A vágányhálózat bővítésével, az új üzemi épület átadásával a GYSEV soproni csomópontjának fejlesztése még nem fejeződött be. *Hátra van még az Integra Dominó 55 típusú biztosítóberendezés telepítése.* Ezzel a feladattal a MÁV Szombathelyi Távközlési Biztosítóberendezési Építési Főnökséget bízták meg. A szombathelyiek már munkához láttak. Az üzemi épületben már kialakították a berendezést magába foglaló helyiségeket. Az új biztosítóberendezést várhatóan 1991 első felében helyezik üzembe.

Arra a kérdésre, hogy a GYSEV vezetői mit várnak a rendező pályaudvaron bevezetett új technológiától, *Józsa Károly* a következőket mondotta:

— Azt várjuk, hogy a soproni rendező pályaudvar a vonatokat *feltartás* nélkül tudja fogadni, gyorsabb lesz az elegy feldolgozása, lerövidülnek a vonatkezelési műveleti idők.

-i -c

A támadások kereszttüzében az emslandi lebegő vonat



A Transrapid az emslandi kísérleti szakaszon. Sokan mélyrepülést végző léglökéses vadászgépnek tekintik

Vasúti csodaként indult az NSZK-ban az alsó-szászországi mágneses vasút kezdeti építése, és a Thyssen-Henschel cég a tartományi miniszterelnök segítségével 4,8 milliárd márkára számított csupán az első, 178 km hosszú kísérleti és próbaszakasz megvalósításához.

A közlekedés és műszaki csúcsterméknek kikiáltott, magas betonlábakra tervezett lebegő gyorsvonat azonban csakhamar a támadások kereszttüzébe került, és úgy tűnik, 1991-re (ekkor akarták az első szakaszt átadni a forgalomnak) már semmiképpen nem készül el az emslandi vonat.

A Transrapid elnevezésű vasútról kiderült menet közben, hogy nem vezethető be a két fontos nagyvárosba, Hamburgba és Hannoverbe, és egyébként is: a Bundesbahn ICE-szupervonatainál csupán 16 perccel lenne gyorsabb. Legújabb műszaki gyengéi is aggasztóak, és e hír eljutott Bonnba is, ahol a *Kohl* kancellár és a tudományos kutatásokért felelős miniszter már 1,3 milliárd márkát engedélyezett a központi kaszából a Transrapdinak, és most kínos lenne visszalépni Alsó-Szászországban, hiszen májusban választások lesznek arrafelé is . . .

Bombaként robbant a hannoveri egyetem októberi tanulmánya is, amelyben a közlekedési tanszék szakértői kifejtették: *a Transrapid szerelvényei 43 százalékkal több energiát fogyasztanak majd, mint a Bundesbahn eddigi szupervonatai.* Meghökkentő megállapításukat időközben megtámogatta a szövetségi környezetvédelmi hivatal, és szóvivői kerek perec kimondták, hogy a jövő „lebegő közlekedési csodájaként" hirdetett mágneses vonat üzemeltetése nemcsak gazdaságtalan lesz, hanem környezetszennyező is. Mégpedig abban az értelemben, hogy a vártnál zajosabb és elcsúfítja az egységes tájat „betonlábaival".

Nekik nem kell a lebegő vasút. A tengerentúlon viszont van érdeklődő

A kritikát hallva azonnal megmozdult az elsősorban érintett országrész lakossága, és máris tízezernél több aláírás gyűlt össze a tüntetéseken a Transrapid építése ellen, melynek Münchenig vezető teljes szövetségi szakasza a becslések szerint potom 75,8 milliárd márkába kerülne. A tervek szerint a Transrapid vonalai a már kiépült ICE (városok közötti „szupervonat) vonalaival párhuzamosan haladnának az NSZK-ban.

A mágneses vonat az utóbbi napokban már pártpolitikai üggyé is dagadt, és a szabaddemokraták egyik képviselője szerint a *„Transrapid közlekedési alternatívaként esetleg 2010 körül jön majd számításba", mivel a szövetségi tartományok sem igazán érdekeltek a részben még tudományos-fantasztikus területen mozgó Transrapid elképzelésekben. A gyártó viszont még bizakodó, mert az Egyesült Államokból váratlanul érdeklődni kezdtek a lebegő vasút iránt, mert Floridában szívesen látnának egy 30 km hosszú szakaszt belőle. Bonnban egyelőre azonban nem szívesen látnák a Transrapidra kíváncsi amerikai üzletembereket, mert egyáltalán nem biztos, hogy a mágnesvasút most akár száz métert is megtenne a kedvükért.*

Erni Péter

Konferencia

A MTESZ és a brit The Fellowship of Engineering mérnökakadémia a közelmúltban közös konferenciát rendezett Balatonfüreden a VÁBE üdülőben. A konferencián többek között megvitatták az európai műszaki felsőoktatással kapcsolatos aktuális kérdéseket.

Már nem félnek a rendőröktől

Pillanatképek a forrongó Prágából

Meleg (vízágyús) fogadtatást jósoltak idehaza nekünk, ám a Vencel téren már napok óta locsolási tilalom van érvényben.

A hajnali hat órakor érkező még nem tud messzemenő következtetéseket levonni, de az nyilvánvaló, hogy Prágában nagy dolgok vannak készülőben. A restiben ülő öreg házaspár is azt bizonygatja, hogy az emberek egyedül *Dubcekben* bíznak, a jelenlegi vezetőkből elegük van.

A munkába sietők és az érdeklődők csoportokban állják körül Vencel király szobrát, hogy meghallgassák az egymást váltó szónokokat. A szoborcsoport márványtalapzatát nemzeti színű zászlók, transzparensek, fényképek borítják. A főhelyen *Alexander Dubcek* és *Masaryk* arcképe. A csehek számára ők képviselik a követendő folytonosságot.

Az emlékmű mögött a hálózsákba bugyolált fiatalok, akik egész éjjel itt virrasztottak, kitörő örömmel fogadják az érkező reggelit.

Ötven méterrel lejjebb több száz gyertya ég az egy héttel ezelőtti értelmetlen és brutális rendőrterrorra emlékeztetve. Azóta gyökeresen megváltozott a helyzet.

A rohamrendőröktől itt már nem fél senki. Órák alatt több tízezresre nő a tömeg, s föl-alá hullámzik a hatalmas téren. Egyenruhást véletlenül sem látunk, sem most, sem később.

A kabátokon kokárdák, a kezekben nemzeti színű zászlók. A környező házak falán, a kirakatüvegeken plakátok, kézzel írt tacepaók, sokszorosított felhívások: *„Katonák, rendőrök ne bántsátok a tieiteket," „It's over czech are free!" „68—89!"* . . . Képek az előző tüntetésekről, nagyméretű poszterek a véres péntekről. Például a L'Express kinagyított címlapfotója: három állig felfegyverzett, fehér sisakos, rohamosztagos hajánál fogva vonszol egy férfit.

Prágában minden köztéri órát 12 előtt öt perccel állítottak meg. De már aligha van ennyi ideje a hatalomnak.

A Svobodné Slovo szerkesztősége előtt hosszú sorok kígyóznak. Előretolakszunk, hogy hozzájussunk a friss laphoz, de az árus szigorúan szól ránk, hogy *ez nem fair.*

Egy pecsenyesütő-bódé bádogfalán olvassuk: *Jakes finisje!*

Kétségtelen, hogy akárcsak 68-ban Nyugat-Európában, most itt Prágában is a forradalom kovásza a diákság. A filozófus, *Herbert Marcuse* alighanem elégedetten konstatálná, hogy nézetei újra élnek.

A diákok már több mint egy hete sztrájkolnak a tanáraikkal együtt. Az épületek bejáratát sztrájkőrség vigyázza. Az egyetemisták felhívása nyomán hirdették meg 26-ra a kétórás általános munkabeszüntetést.

A Károly egyetem művészeti fakultásának őrei, amikor megtudják, hogy magyarok vagyunk, készségesen kalauzolnak végig a termeken. *Kiderül, hogy itt készülnek a Prágaszerte látható plakátok, transzparensek, politikai karikatúrák.* A jogi kar előtt a hallgatók nemzeti színű zászlókat ragasztanak a fotósok legnagyobb örömére a piros lámpánál várakozó autókra.

Talán a vár az egyetlen hely, ahol semmi sem érzékelhető az eseményekből. Turistacsoportok jönnek-mennek. A kovácsoltvas főkapunál didergő két kiskatonától akár be is sétálhatnánk a köztársasági elnöki rezidenciába. A várfalnál szovjet tévéstábra leszünk figyelmesek. A panorámát vizslatják. Meglehet, hogy mi laikusok vagyunk, de nekünk úgy tűnik, hogy innen még teleobjektívvel sem fognak *tisztán látni.* Vagy talán nem is akarnak?

Mire visszaérünk, a Vencel téren háromszázezer ember, mit sem törődve a kellemetlenül zuhogó havas esővel, élteti hosszú perceken át Dubceket. A beszédek után csak a tömeg egy része indul haza, a többiek továbbra is a téren maradnak. Érződik, hogy valaminek történnie kell.

Éppen egy sörözőben knédlizünk, amikor az utcáról óriási üdvrivalgást hallunk. *Lemondott Jakes!* Soha nem látott népünnepély kezdődik. A Laterna Magica teraszáról még a

Alexander Dubcek a Vencel téren

lakodalmat is odahagyó násznép csasztuskákat kiabálva biztatja, lelkesíti a hömpölygő népet. Számukra biztosan emlékezetes marad ez a nap.

Az aluljárókban, a boltok és éttermek kirakataiban elhelyezett készülékeken százak nézik a tüntetésekről összeállított videofelvételeket. Mintha csak ezekkel a filmekkel is a forradalmi hangulatot akarnák tartósítani. A Vencel téren rezesbanda húzza a *„Sej-haj Rozit".* Az emberek egymásba karolva táncolnak, énekelnek, pezsgősüvegek durrannak. Mi sem úszszuk meg polkázás nélkül, de ezt egyáltalán nem bánjuk.

Másnap falragaszok adják tudtul, hogy a CSKP elnökségének lemondása csupán manőver, kozmetikázás. (Magáért beszél az Urbaneket és Jakest egyazon kártya figuráiként ábrázoló montázs.)

Prága népe mindenekelőtt *Stepanra,* a városi párttitkárra haragszik, aki továbbra is a posztján maradt, hiszen ő volt elsősorban a felelős a rendőri beavatkozásért, (Hazaérkezésünk után értesültünk arról, hogy Stepan lemondott.)

Délután két órára hirdeti a Polgári Fórum eddigi legnagyobb szabású tömeggyűlését. Fölösleges lenne bárkitől is érdeklődni, hogy hol van a Letna felvonulási tér, a demonstráció helyszíne, hiszen oda tart a város apraja-nagyja. Ismét *Havel* és *Dubcek* beszél. A sűrű hóesésben közel 750 ezer prágai tesz hitet a valódi változások mellett, s kulcsait rázva „üzeni", hogy ennek a rendszernek csöngettek.

Tódor János

Egységben felvonuló sztrájkolók

Francia vasutasok sikeres megmozdulása

November második hetében az 1986—87-es téli nagy vasutassztrájk óta a legjelentősebb és méreteiben is a legsikeresebb vasutas-megmozdulás zajlott le Franciaországban. A CGT-hez tartozó vasutasszakszervezet háromnapos sztrájkra szóló felhívást bocsátott ki, amelyben követeléseiket is megfogalmazták.

A felhívásban általános követelményként a bérek rendezését, a vásárlóerő megőrzését, a foglalkoztatási helyzet és a munkakörülmények javítását és a szakszervezeti jogok maradéktalan biztosítását említék ki. A sztrájkfelhíváshoz csatlakoztak a CFDT, a CFTC és az FO-hoz tartozó vasutasszakszervezetek is.

A vasutasok alapvető követelése: a 6500 frank körüli bérek felemelése legalább 1500 frankkal és új bértáblázat kidolgozása, amely a szakmai minősítést is figyelembe veszi. A sztrájkfelhívás hangsúlyozta továbbá, hogy az utasoknak és a szállítható feleknek szintén érdeke fűződik a vasutasok akciójának sikeréhez, mert követeléseik teljesítése hatással van az igénybe vett szolgáltatások árára és minőségére.

Az akciónapon a CGT és a Force Ouvrière (FO) felhívására az állami alkalmazottak tízezrei, köztük legnagyobb számmal a vasutasok, a postások és a pénzügyi szakmában dolgozók vettek részt. *„Tiltakozunk a nadrágszíj-meghúzó politika ellen!"; „Követeljük a minimális bér felemelését!"; „Munkaalkalmat a fiataloknak!".*

Ezek és hasonló — az FO által megfogalmazott jelszavakat harsogtak a hangszórók s voltak olvashatók a transzparenseken. A tömegtüntetésen részt vevő CGT delegációt a szervezet főtitkára, *Henri Krasucki* vezette, aki meleg szavakkal üdvözölte *„az egységben felvonuló sztrájkolókat".* A vasutasok — eredményes, a vasúti forgalmat érzékenyen befolyásoló sztrájknap után — rendkívül nagy számban jelentek meg a tüntetésen. A vasutas felvonulók egy TGV (nagy sebességű vonat) makett után haladtak, amellyel azon törekvésüket kívánták szimbolizálni, hogy vissza szeretnék hódítani a közszolgáltatás területét. A felvonulók egyike kézi hangszóróból időről-időre a járókelőkhöz intézett kérdést: *„Tudják önök, hogy a vasutasoknak a fele 6500 franknál kevesebbet keres?"*

Baranyai Zoltán

Magyarország—Ausztria

Fejleszteni a szállítási kapcsolatokat

A magyar és az osztrák vasutas-szakszervezetek vezetői, *Koszorús Ferenc* és *Franz Hums,* a közelmúltban, többek között az Ausztria és hazánk közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztéséről is tárgyalt. A politikai változások, illetve Magyarország és Nyugat-Európa közötti gazdasági kapcsolatok erősödése nyomán az utas- és áruforgalom lényegesen növekedni fog a közeljövőben. *A növekedés mértéke Ausztria nyugati részében máris gondokat okozott,* a további problémák megelőzése miatt elengedhetetlenül szükséges a két ország közötti vasúti forgalom modernizálása, kiépítése.

Súlyos közlekedéspolitikai hiba lenne, ha először csak a közutakat építenék meg. (Évtizedekkel ezelőtt ez történt Nyugat-Európában.) Ha a hibát megismételnék, a közlekedési viszonyok Ausztriában „tiroli jellegűvé" válnának, s ez nagy terhelést okozna a lakosságnak és a környezetnek.

Az osztrák — „Az új vasút" elnevezésű — elgondolást a kelet-európai változások miatt kiegészítették, mivel az eredeti koncepció kidolgozásakor merőben mást volt a politikai helyzet. *Ennek megfelelően a vasutakat gyors beruházások révén, úgy kell alakítani, hogy minden újonnan fellépő kelet—nyugati kereskedelmi kapcsolat számára szállítástechnikailag, szervezetileg vonzó vasúti szállítási ajánlatokat tehessenek a felek számára.*

Az ÖBB-nek hazánkban képviseletet kellene létrehoznia, és a MÁV-val, illetve a GySEV-vel közösen a szállítási piacnak a vasútra való intenzív hasznosítására kell törekednie, még az Ausztrián túlmenő tranzitforgalom vonatkozásában is.

Szupervonatok Nyugat-Európában

Közlekedési szakemberek szerint a személyszállító repülőgépek ötvenes évekbeli elterjedése óta nem hozott akkora változást Európa közlekedése, mint amilyennek a küszöbén most állunk. *A nagy sebességű szupervonatokról van szó.* Előzetes számítások szerint az európai nagyvárosok közötti menetidő radikálisan csökkenni fog: a mintegy 500 kilométeres Párizs—London távolság a „Csalagúton" keresztül kevesebb, mint három órára rövidülhet, a Párizs—Brüsszel táv 80 percesre zsugorodhat, London és Köln négyórányira lesz egymástól.

A nagyszabású tervek megvalósításához Nyugat-Európában 7500 kilométernyi új sínpárt kell kiépíteni, s több mint 20 ezer kilométernyi meglévőt felújjítani. A szakemberek arra számítanak, hogy a mintegy 90 milliárd dollárt felemésztő hálózat 2020-ra lesz majd kész. A szupervonatok 200-300 kilométeres sebességgel suhannak majd Európa nagyvárosai között.

Programbeszédet írt a négy titkárjelölt

Választás a Szombathelyi Járműjavítóban

Szombathelyen, a járműjavító üzemben nagy változások történtek az elmúlt hónapokban. A folyamat példa nélküli Vas megyében, de az egész vasúton is. Az itt lezajlott eseményekkel, történésekkel ismertetett meg bennünket *Márkus Imre*, a szakszervezeti bizottság új titkára és *Nagy László*, a választási bizottság elnöke.

A hihetetlenül felgyorsult események hatására a Szombathelyi Járműjavító Üzemben szeptember elejével megkezdődtek a választások. *Az egész eddigi választási szisztémát elhagyva új rendszert dolgoztak ki.*

A dolgozók többségének a véleménye alapján először titkárt választottak. Követte ezt a bizalmiak és helyetteseik, majd a főbizalmi rendszer helyett osztálytitkári rendszer létrehozása. Az előbbiben a tisztségviselők 60-70, az utóbbiban 90 százaléka kicserélődött! Ezután következhet a felsőbb vezetői testületek megválasztása.

Régebben a jelölőbizottságot kijelölték, most delegálták az egyes érdekcsoportok. A 17 tagú testület ezután saját soraiból elnököt választott. A bizottságok tagjai párokban beszélgettek el az emberekkel. A pár egyik tagja az adott terület ismerője, a másik független volt.

A titkári posztra 18 jelölt is lehetett volna, mivel egy személy támogatására a tagság egyszázalékos javaslata kellett. Hatan kaptak előlegezett bizalmat, ebből ketten visszaléptek. A négy jelölt, fényképével ellátott bemutatkozást és programbeszédet írt. Az így elkészített választási híradót eljuttatták a több mint 160 bizalmihoz. A jelölőgyűléseken kérdéseket tehettek és tettek is fel az érintetteknek.

A szavazást — amelyet számítógép is segített —, úgy rendezték, hogy mindenki részt tudjon rajta venni. Fontos szempont volt, hogy ez a procedúra ne járjon munkaidő-veszteséggel. Az is új, hogy a titkárt valamennyi dolgozó választja. (Régebben a dolgozók által megválasztott bizalmiak bizalmitestületet, azok szakszervezeti bizottságot, és végül ők maguk közül titkárt választottak.) Így az adott szavazási napon a gyár portájánál reggel fél öttől fél kilencig, illetőleg déltől kettőig lehetett voksolni.

A régi szabályozásból átvették, hogy a titkár megválasztásához a szavazók fele, plusz egy fő kellett. A demokráciába vetett hitet jelzi, hogy a dolgozók 95 százaléka véleményt nyilvánított! A szakszervezeti bizottság új titkára 60 százalékkal, a 35 éves *Márkus Imre* lett.

Ő már középiskolás korában a nyári szünetekben is dolgozott az üzemben. Érettségi után TMK-lakatos, majd motorszerelő, csapágyöntő és rendszerszervező volt. 1977-től bizalmi, 80-tól főbizalmi. Négy esztendeje tagja az SZMT-nek és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének, és két éve az utóbbi elnökségének is. Munka mellett megszerezte a szerszámgép-karbantartó technikusi oklevelet és IV. éves levelező hallgatója a pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának.

Ezt követően a főbizalmiak helyett osztálytitkárokat választottak, akiknek a szakmai elkülönültségeknek megfelelően helyettesei vannak. *Megszüntették, hogy az egyes termelésirányítók itt egyben funkciókat is viseljenek. Döntés született abban is, hogy az eddigi 15 tagú szb és a 63-as létszámú bizalmitestület helyett egy 31 tagú szakszervezeti bizottság lesz.* A bizottság tagjait nem választják, hanem érdekszféránként a tagság delegálja őket.

Újszerű a bizalmatlansági indítvány. A választók 20 százaléka kezdeményezheti személy és testület ellen. Ez a választott tisztségviselőket rákényszeríti a tisztességes, jobb munkára. Amennyiben nem megfelelően képviseli az érdekeiket, megvonhatják tőle a bizalmat.

A szakszervezet közvetlenül nem akar foglalkozni a termeléssel, a termelés segítésével. Ez a gazdasági vezetők dolga. Természetesen közbelép, ha a dolgozók bérét és foglalkoztatását hátrányosan érintő intézkedések történnek. Nem kívánják évente minősíteni a partner gazdasági vezetőket. *Rábízza a főnökeikre ezt a munkát!*

A dolgozói érdekeket sértő magatartás esetén azonban él a fegyelmi eljárás kezdeményezésével. Nem akar az új titkár résztvevője lenni több vezetői megbeszélésnek. Hagyják dolgozni a gazdasági vezetőket. A titkár bére és egyéb javadalmazása helyett a jövőben a szakszervezeti bizottság dönt a gyári vezetés helyett.

A felszabaduló időt a foglalkoztatás- és bérpolitikára, szociálpolitikára, a munka- és egészségvédelemre, valamint a már hagyományos szakszervezeti munkára fordítják.

Tudják a szombathelyi járműjavítóban, hogy nem könnyű feladatot vállaltak. *Benne van a bukás veszélye ebben a mostani munkában.* Cselekedni viszont kellett, mert a tétovázás a biztos bukáshoz vezetett volna. A régi módon már nem lehetett érdekvédelmet- és érdekképviseletet ellátni.

A tömeg változást várt és kapott. A felállás iránti bizalmat és várakozást tükrözi, hogy itt nem alakult meg a Vasutas Dolgozók Szabad Szakszervezete. Egy dolgozó jelezte ebben a pár hónapban a kilépését a szervezetből. Beszélgetés után úgy döntött, hogy vár még három hónapot . . .

Egy régebben kilépett a változások hatására bejelentette belépési szándékát. Megdőlt az is, hogy az emberek érdektelenek, belefásultak mindenbe. Ha látják értelmét, aktivizálódnak, szerveződnek és a jó ügy érdekében cselekednek is!

Sz. Jakab István

A Kisgazdapárt a vasútért

A párt vezetőinek találkozója Urbán Lajossal

A Magyar Vasutasnak nemcsak feladata, hanem kötelessége is éber figyelemmel kísérni azokat az eseményeket, amelyek valamilyen formában érinthetik a vasutas társadalmat. Olvastunk egy hírt a Kis Újságban:

„Urbán Lajosnál, a MÁV vezérigazgatójánál tett látogatást Prepeliczay István főtitkár, dr. Balogh György alelnök és Pápay Jenő, a közlekedési tagozat vezetője.

Ismertették a pártnak a közlekedés jövőjére vonatkozó programját és azokat a szervezési feladatokat, amelyeket a vasutasok körében kívánnak végrehajtani. Urbán Lajos a tervezettel egyetértett, és felajánlotta a további konzultáció lehetőségét."

Eddig a hír. Szerkesztőségünk megkereste Pápay Jenőt, hogy tőle tudjunk meg valamit a Kisgazdapárt programjáról, amely a vasutasokat is érintheti. *Pápay Jenő* készséggel állt az újságíró rendelkezésére.

— Úgy tudom, Öntől nem idegen a vasút?

— Igen, ez valóban így van, hiszen MÁV-nyugdíjas vagyok. Az életem jelentős részét a vasútnál töltöttem el.

— Akkor Ön bizonyára belülről is jól ismeri mindazokat a gondokat, amelyekkel a vasutasok küszködnek. Mondana valamit arról a programról, amelyet Urbán Lajossal is ismertettek?

— Szívesen. Nézze, ismert körülmény, hogy országunk közlekedésének minden ágazata mélyponton van. A fő közlekedési ágazat, a vasút, alig tudja az áruszállítási feladatát ellátni, csak igen komoly nehézségek árán, és így is csak akadozva. *Lassú az exportkivitel, mert sokszor a vasút nem tud idejében kocsit biztosítani.* Ez nagy devizakiesést jelent. Sajnos a személyszállítás sem kielégítő. A *dr. Csanádi* miniszter által hozott közlekedési koncepció a vasút elsorvasztását jelentette. A személy- és áruszállítást a közútra irányította át. Ez a koncepció nem bizonyult jónak, az olajválság és az úthálózat korszerűtlensége miatt megbukott. Tehát vissza kell helyezni a vasutat az eredeti funkciójába.

— Ezt Ön és a Kisgazdapárt hogyan képzeli el? Hallhatnánk erről is pár szót.

— Először az országnak közlekedési törvényre volna szüksége, amely szabályozza a közlekedési vállalatok szervezeti formáját úgy, hogy irányítás szempontjából a közlekedési tárca rendelkezése alá tartozzon a MÁV. Működése csak jól irányított, egységes szervezetben képzelhető el.

— Bizonyára Ön is érzékeli azt a feszültséget, amely ma feszíti a vasutas-társadalmat. Ön szerint feloldható ez?

— Igen. Szabályozni kell a törvénynek a vasutas-társadalom erkölcsi és anyagi helyzetét. Sajnos az elmúlt 40 esztendő alatt a jól képzett vasutas-társadalmat szétzüllesztették. Tudomásul kell venni azt a tényt, hogy *jól képzett és stabil vasúti személyzet nélkül pontos vasút nem képzelhető el.* Éppen ezért — szerintünk — az új törvénynek kell majd szabályoznia a vasúti munka erkölcsi—anyagi elismerését. Vissza kell adni eredeti rangját: a vasúti munka nem munka, hanem szolgálat! Felelőssége és nehézsége megegyezik a fegyveres testületekével. Érvényt kell szerezni anyagi és erkölcsi elismerésének!

— Ezt Önök hogyan képzelik el?

— Korszerűsíteni kell a bérrendszert, visszaállítani a rendfokozat pénzügyi elismertetését. Szükséges a vasúti szakmai képzettség általános elismertetése is. Itt szeretném megjegyezni, hogy a minimális vasutas kiképzési idő nyolc hónap az altiszti állományban, tisztviselőnél érettségi után 18 hónap, illetve előkészítőnél két évi tiszti tanfolyam. Ez a képzés olyan szintű, hogy más vállalatnál osztályvezetőként lehetne a tanfolyam elvégzőit alkalmazni.

— Engedje meg, hogy még egyszer visszatérjek a fizetés kérdésére érthető okokból, hiszen talán éppen ez az egyik legfeszítőbb gond. Hogyan képzelik ezt el?

— „Tűzoltással", vagyis 20-25 százalékos azonnali béremelés, és a szubjektív megítélések alapján kialakított prémiumrendszer eltörlése.

— Az utolsó kérdésem, hogyan fogadta a MÁV vezetősége az Önök elképzeléseit?

— Nézze, az országban minden szinten nagy változások történnek. Ez elől a MÁV magas szintű vezetői sem zárkózhatnak el. Az eseményeket nekik sem lehet tovább elefántcsonttoronyból szemlélni, mert *a vasutasok már a torony ajtaján dörömbölnek.* Én úgy értékelem, hogy találkozásunk a MÁV vezetőivel hasznos volt, nem zárkóztak el a további eszmecsere elől. Végeredményben közös a célunk: a magyar vasút jövőjének megalapozása.

Karácsonyi István

Ezentúl nem lesz „befagyott" üdülőjegy?

Választási lehetőség listáról

Évek óta visszatérő gondot okozott az alapszervezeteknek, hogy a beutalójegyek térítési díját abban az esetben is meg kellett fizetni, (a tagdíjbevétel terhére elszámolni) ha a beutalójegyeket a körültekintő szervező munka ellenére sem tudták kihelyezni. Ennek segítése céljából határozott úgy elnökségünk október 20-án, hogy nem a régi gyakorlat szerint küldjük ki az 1990. évi SZOT-beutalójegyeket.

A beutalójegyeket továbbra is számítógéppel, létszámarányosan osztottuk el. Első menetben az alapszervezetre eső beutalójegyekről egy listát juttattunk el a szakszervezeti bizottságokhoz és nyugdíjascsoportokhoz azzal, hogy a nem igényelt beutalójegyek térítési díját már ki sem terheljük. Sokan félreértették ezt, és a rendelkezésre álló rövid idő alatt próbálták névre szólóan megkeresni a beutalójegyek gazdáját.

Nem ez volt a célunk, csupán azt szerettük volna elérni, hogy az évek óta gondot okozó, tagságuk körében nem igényelt beutalójegyek kihelyezésének időt és energiát rabló gondja alól mentesítsük a szakszervezeti bizottságokat.

Nagyon sokan örömmel fogadták ezt a választási lehetőséget, hiszen a problémás beutalójegyek kihelyezésére fordított idő helyett más feladatokat tudnak ellátni, és nem utolsósorban a „befagyásra ítélt" üdülőjegyek térítési díja nem terheli a tagdíjbevételüket.

A nem igényelt beutalójegyeket ismételten meghirdetjük a tagság körében az ún. börzén, és a Magyar Vasutas hasábjain. Minden szakszervezeti tag igényelheti a szakszervezeti központ telefonszámán, és alapszervezetén keresztül juttatjuk el részére.

A 1990. évi vállalati beutalójegyekről a MÁV szociális tervének ismerete hiányában jelenleg érdemben nyilatkozni nem tudunk.

A nyugdíjastagozat állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete Nyugdíjas Tagozatának országos tanácskozása köszönetet mond a SZOT-nak és a SZOT javaslatát támogató két parlamenti bizottságának az alacsony jövedelmű nyugdíjak év végi egyszeri segélyezéséért.

Ugyanakkor kifejezésre juttatja, hogy a nyugdíjasok nem alamizsnát várnak, hanem olyan intézkedést, mely a legalacsonyabb nyugdíj mellett is rendes megélhetést nyújt.

Mi, a tanácskozás résztvevői, nyugdíjaséletünk további romlását látva elhatároztuk, hogy nyilvánosan:

tiltakozunk nyugdíjaséletünk bizonytalanná, elviselhetetlenné tétele miatt, a tervbe vett további élelmiszer-, lakbér-, gyógyszer-, energia- és egyéb — nyugdíjasokat súlyosan érintő — áremelések ellen.

Követeljük a tervezett, nyugdíjasokat sújtó intézkedések — áremelések és az infláció — *teljes kompenzálását úgy, hogy a nyugdíjak értéke kövesse az infláció mértékét, ezért antiinflációs gazdaságpolitikát, szociális biztonságot, értékálló nyugdíjakat követelünk.*

Felszólítjuk a mindenkori kormányt és a parlamentet, szolgáltassanak igazságot a nyugdíjasoknak. Biztosítsák számunkra a tisztességes munkával kiérdemelt, emberhez méltó életet. Gondoljanak arra, hogy a velünk való bánásmód milyen példát mutat a még aktív — jövőben nyugdíjba vonuló — dolgozóknak.

Tekintve, hogy a pártok hatalmi harcaival vannak elfoglalva és csak szavakban ismerik el, hogy szégyen a nyugdíjasok elnyomorodása, bizalmunk csak a szakszervezetekben van. Egyedül ők emelnek szót és állnak ki a nyugdíjasok érdekében.

Ugyanakkor felszólítjuk a szakszervezetek vezetőit, hogy az eddiginél markánsabban védjék meg és képviseljék a nyugdíjasok jogait, érdekeit.

Gondoskodjanak arról, hogy a szakszervezeti mozgalom olyan képviselőjelölteket támogasson, akik vállalják a nyugdíjasok érdekképviseletét és ki is állnak értünk. Az ilyen jelölteket a vasutas nyugdíjasok készek szavazataikkal támogatni.

Felhívással fordulunk az ország nyugdíjasaihoz, hogy kísérjék figyelemmel a képviselőjelöléseket és csak a minket határozottan képviselő jelölteket támogassák.

Fogjunk össze, mutassuk meg, hogy nem fogadjuk el a velünk szemben tanúsított érzéketlen politikát és nem hagyjuk magunkat leírni, hiszen a 2.4 millió nyugdíjas a szavazatok mintegy 30 százalékát adja! Követeljük, hogy legyenek nyugdíjas képviselőjelöltek is!

Reméljük, hogy aktív szakszervezeti tagtársaink is támogatják felhívásunkat, hiszen ez az egyedüli biztosítéka, hogy az utánunk nyugdíjba vonulókat ne sújtsák a minket nyomasztó súlyos gondok.

Vasutas rádióamatőrök

November 4-én a MÁV TBÉF Tatai úti székházában vasutas rádióamatőrök találkoztak, hogy tájékoztatót hallgassanak meg a Nemzetközi Vasutas Rádióamatőr Szövetség (F.I.R.A.C) munkájáról. A FIRAC célja elősegíteni a vasutas rádióamatőrök együttműködését és barátságát az egész világon. Szeretnék megalakítani a világszövetség nemzeti tagozatait.

Hazánkban mintegy százra tehető (családtagokat is beleértve) *az adóengedéllyel rendelkező vasutasok száma.* Az összejövetelre az ország minden részéből eljöttek és kifejezték kívánságukat, hogy megalakítják a FIRAC magyar tagozatát. A tagozat feladatul tűzte ki a rendszeres összejöveteleket. Havonta egyszer étertalálkozót tartanának a rövidhullámú frekvenciáin. Programjukban szerepel még többek között országos verseny rendezése is, rádióamatőr diploma kiadása.

A gyűlés résztvevői a FIRAC magyar tagozatának elnökévé *dr. Ferenczy Imre* győri MÁV üzemi főorvost (hívójele: HA 1 UD), a titkári tisztségre *Varsányi János* munkavédelmi vezetőt (HG 7 WW) választották meg.

F. I.

Modellek, terepasztalok

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete 1974-től évente rendezi meg a modellek és terepasztalok kiállítását. Az idei november 17. és december 3. között volt a budapesti Közlekedési Múzeumban, ahol kilenc terepasztalon közel ötven különböző méretű és típusú modell szórakoztatta a látogatókat.

Az eddig még be nem mutatott terepasztalok között külön kuriózumnak számított nagyságával az, amelyik hosszabb oldala elérte a 15 métert, s a két végén félszobányi fordulókanyar volt. A legrégibb, úgynevezett H—0-ás, 1:87 méretarányú asztal 1930-ból származott, de természetesen a látogatóknak bemutatták az ötvenes évek elején népszerűvé vált TT szabvány mellett a N-es, a 9 milliméteres vaspályát is.

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége támogatja és csatlakozik a Magyar Néppárt országos elnöksége javaslatához, melyben a Nemzeti Megmentés Tanácsának létrehozását sürgetik.

Felelősséget érezve nemzetünk jelenéért és jövőjéért, figyelemmel a jelenlegi gazdasági helyzet kedvezőtlen alakulására, a Vasutasok Szakszervezete támogatja azt a javaslatot, mely az Ellenzéki Kerekasztal pártjaival, a kormánnyal, a parlamenttel és a szakszervezetek részvételével a gazdasági helyzet további romlásának megállítása érdekében történő tárgyalások mielőbbi megkezdését szorgalmazza.

Bevásárlóexpressz Budapest és Bécs között

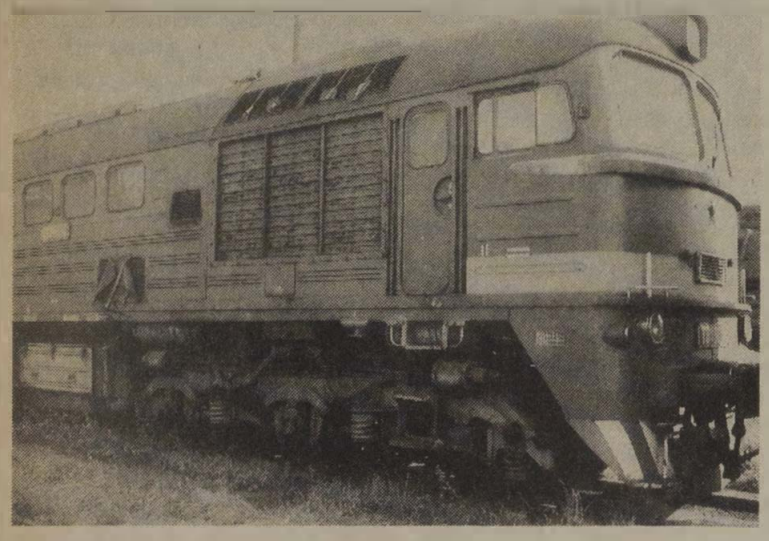
Új gyorsvonatpár közlekedik december 23-ig Budapest és Bécs között, mint a Liszt Ferenc Euro City-vonat mentesítő járata. A szerelvény 6-7 kocsiból áll. Útközben rövid időre megáll Győrött, Hegyeshalomban s az ausztriai Bruckban. A Keleti pályaudvarról 6 óra 32 perckor indul, Győrbe 8 óra 8 perckor érkezik, s 10 óra előtt néhány perccel fut be a bécsi Nyugati pályaudvarra. Este 17 óra 45 perckor indul vissza, és 21 óra 10 perckor érkezik Budapestre.

A Liszt Ferenc Euro City-vonat továbbra is Budapest és Dortmund között közlekedik.

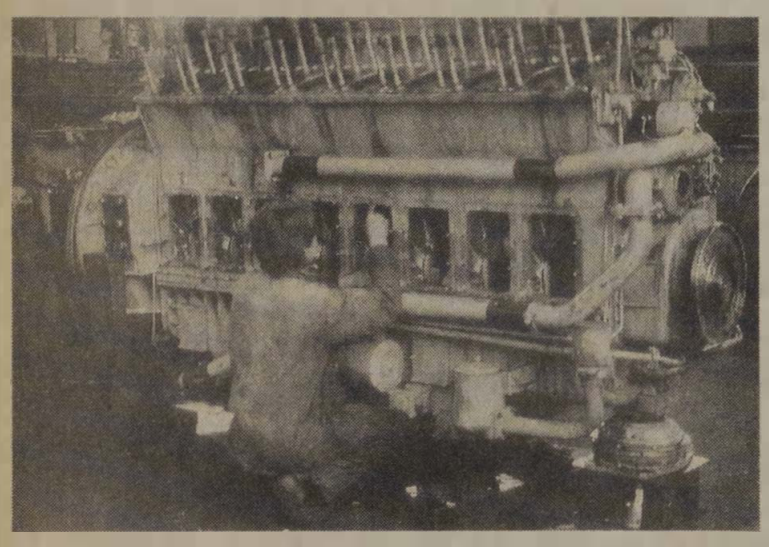
Elherdált értékek

Japán akkumulátorok a szemétben — Kilenc elhagyott „Szergej”

KRESZ-vizsgára készülve olvastam az autós tankönyvben, hogy az akkumulátorra nem fordítanak a vezetők elég figyelmet. Ha elromlik, kicserélik, pedig némi kezeléssel megsokszorozható az élettartama. A székesfehérvári vontatás akkumulátorjavító csoportjának vezetője *Domján István* is ezen a véleményen van. Mint mondja, a vasúton használt lúgos akkuk ára ugyan nyolcszor annyi, mint a savasaké, de az élettartamuk is nyolcszoros lenne, ha értenének hozzá.



A félreállított „Szergej” jobb sorsra várva.



Motorszerelés állvány nélkül.

(A szerző felvételei)

Domján szakértője és szerelmese az akkumulátoroknak. Röviden elmagyarázza jellemzőiket, grafikonokat rajzol, majd a kezembe nyom egy góliátelemet. Kisül, hogy ez nem elem, hanem négy amperórás japán gyártmányú nikkel-kadmium akkumulátor, amelyre a Hitachi gyár 3 ezer feltöltést garantált. Náluk a hetedik éve működik, másutt, például a Déliben a szemétbe dobták, mert nem tudták kezelni.

— *Ez a vasút, látja* — nevet keserűen *Domján*. — *Hat éve ennek 300 forint volt darabja. Megveszik, de senki nem adott hozzá használati utasítást.* Ugyanis rá van írva angolul, hogy 15 óra hosszat kell tölteni 400 milliamperrel. Én lefordítottam a könyvtárban, s rájöttem, hogy nem a hagyományos módon kell tölteni. Készítettünk egy állandó áramú töltőt, amit felajánlottunk az összes fűtőháznak, de egyedül Győr kért belőle.

Az olvasó mondhatja erre, hogy ez már régen történt, de hallottam olyan történetet is, ami azt bizonyítja, lassú a fejlődés:

— Sorra mennek tönkre a négyéves francia akkuk, amelyeket svájci frankért vettünk — meséli *Domján István*. — Megfelelő kezelés mellett a gyár 10 év jótállással 35 év élettartamot garantált. Csakhogy arra senki nem figyelt, hogy ennek harmad akkora biztosíték kell a mozdonyon, ami védi a túltöltéstől, mint a korábban használatosnak. *Aztán meg egyre-másra veszik a savas akkukat a lúgosok helyett, s azokat pedig leselejtezik, noha sok esetben csak egy celláját kellene kicserélni!*

Itt Fehérváron tíz éve foglalkoznak akkumulátorjavítással. Készítettek egy indítóképességvizsgáló műszert, amellyel ki tudják szűrni a rossz cellákat. Így nem kell komplett akkumulátorsorokat venni, s ez igazán nagy megtakarítás, főleg, ha figyelembe vesszük, hogy *Domján* szerint abból az évi 150 millióból, amit akkumulátorra költ a vasút, legalább százat meg lehetne spórolni.

— Ehhez persze korszerű töltésszabályozóra lenne szükség a mozdonyokon — folytatja a csoportvezető —, de például az M 44-eshez való 38 ezer forint . . .

Hirtelen kezembe nyom egy kábeldarabot. Ez a rézkábel igen drága, mégis háromszor annyit használnak fel a főműhelyben az akkusor összekötéséhez, mint kellene, magyarázza, majd a végére mutat:

— *Nem elég, hogy egy mozdonyon jó tíz méterrel több a kábel a kelleténél, még le sem ónozzák a végét, s így egyszeri használat után eldobják.* Egyébként egy frissítő önfürdő után többször fel lehetne használni.

A kocsijavítók felé menet megállunk amellett a kilenc Szergej mellett, amelyeket vagy négy éve vettek vésztartaléknak Csehszlovákiától, de azóta itt állnak. *Lassan eltűnik róluk, belőlük ez az (sokáig nyitva voltak), pereg a festék is, de az akkujavító műhely dolgozói egy korábbi utasításnak megfelelően háromhavonta feltöltik az akkumulátorokat.* Ez egy kicsit emlékeztet arra a történetre, amikor a kutya a vasútállomáson évekig várja vissza a háborúban maradt gazdáját. Csakhogy itt Fehérváron a kutya sem törődik azzal a kilenc mozdonnyal és a karbantartott akkukkal. Megbotlok egy ablaktörlőben, kísérőm gondosan az ütközőre teszi, majd pár lépés után ott vagyunk a kocsijavítóknál, akiknek a műhelye Isten szabad ege alatt van.

Elég bizalmatlanul fogadnak. Azt mondják, nem beszélnek, mert majd jön az igazgatóságról a kérdés: mit mondott, miért mondta? Majd *Takács* elvtárs, a vezető . . .

A sínek mellett gaz, téglakupac, de a röptető alá legalább befér két kocsi. Igaz, a szél fúj, s télen a javítandó kocsiban nincs fűtés, a fém alkatrészek hidegek, de majd hevít a munkaláz.

— *Inkább a düh!* — mondja az egyik szerelő. — *Nézze meg, az egyik kedves utas betekerte a kéziféket, most két kerékcserét kell csinálni, mert a kerékabroncs fellazult.* A Dózsa-meccs után a múltkor harminc-ezer forint kár volt hat kocsiban.

— Meséljenek a munkájukról — kérem őket, de csak hümmögnek.

— *Előírások vannak, anyagi fedezet még sorszámozó bélyegzőre sincs. De ez csepp a tengerben . . . minek panaszkodjak, menjen a művezetőhöz!*

A vezető irodája felé menet átvágok a dízeljavító műhely revíziós csarnokán. Egy felbakolt motoron dolgozik két fiatal szerelő, de kísérőm elmondja, hogy ezekhez a mozdonyokhoz gyári szerelőállvány is volt, ami a kiemelt motort még körbe is forgatta kívánság szerint, s így jól hozzá lehetett férni minden részéhez. De akkor úgy volt, hogy az M 44-eseket elviszik az Alföldre, és az állványokat szétdarabolták. Azután, ahogy az lenni szokott, megváltozott a döntés, és most az M 44-eseket fővizsgára küldik ide.

Takács László, a kocsijavítók részlegvezetője a szekrényben keresgél, hogy egy adatnak utánanézzen, de nehéz a dolga, mert minden polc, minden fiók teljesen tele van iratokkal. Még egy egér sem férne el, szűk a hely, na!

— *Nem ez a fő baj!* — mondja. — *Hanem a bázisösszeggazdálkodás. Éves szinten meghatározzák költségvetésünket, de a folyamatos anyag- és alkatrészár-emelkedéseket nem kompenzálják.* Az is nonszensz, hogy a KGST csapdája miatt a lengyel vagy NDK személygépkocsi-alkatrészeket a tárgyidőszak előtt, 510 nappal korábban kell igényelni az anyagellátási igazgatóságtól. Igaz, a hazai alkatrészeket is egy évvel korábban kell megrendelni.

— A költségkeretük nem igazodik az inflációhoz?

— Mintegy 25 százalékkal nőtt a költségkeret az idén, de ez nem fedezi az árnövekedést. Ennek köszönhetően hálásak vagyunk a késedelmes szállításokért, mert akkor lenne igazán tragikus a helyzet, ha mindent időben kapnánk meg. Az rögtön költségtúllépéssel járna.

— Miket rongálnak, lopnak el leggyakrabban?

— *A sztár vitathatatlanul a hamutartó, azután a hulladékgyűjtő következik, ami 361 forint. Ezekből iszonyatos mennyiség fogy, de kurrens cikknek számít a tűzoltó készülék, illetve a tömlőjének vége, amivel jól lehet permetezni.*

— Meglepődve vettem észre, hogy a „műhely” a szabad ég alatt van.

— Na most mondja meg, télen a kocsiban is fagypont alatt van a hőmérséklet, de dolgozni kell! Azt az árva röptetőt is saját erőből csináltuk, így aztán nem is csoda, hogy a négy-öt állandó emberünk mellett gyorsan cserélődnek a többiek. Egyébként kilenc-tíz a létszám, ami egy jó műhelyben elég is lenne, hiszen itt kisebb futójavításokat, vonali javításokat végzünk, a személykocsi részlegvizsgák, illetve a forgóvázak, kerékpárcserék, javítások mellett. Az a szomorú, hogy ilyen munkakörülmények mellett még az átfutási időt is csökkenteni akarják.

Demeter Kálmán

„Sokan elfordultak tőlünk”

A vasutat nem érdekli az utas

Rendszeres vágányzárak — kényszerű átszállások

Az ember fellélegzik, amint a vonat elhagyja a lábatlani vasútállomást. E környéken akár két percet is eltölteni, maga a szilikózis. Ehhez képest az eternitgyári megálló-rakodóhely „zaftos” levegője oxigénkúrának számít.

A poros, rozsdás vágányok, az elhagyatott raktárépület és a hosszú sorokban várakozó teherautók, kamionok eléggé egyértelmű képet festenek arról a keserű tényről, hogy a vasút bizony itt is jócskán leadott presztízséből. Mint az *Marosi Teréz* és *Uller Ágnes* állomáskezelők szavaiból kiderül, a rakodóvágányokat ma már valóban nem használják, ám ennél is sajnálatosabb, hogy a vasút a gyár munkásai számára is közömbös.

A vonatközlekedés nem igazodik a műszakváltásokhoz, a reggeli személy például hat óra előtt két perccel érkezik, amikor odabent már gyakorlatilag megindult a termelés. Ez előtt két évvel még fél hatkor is volt egy személyvonat, amelyen körülbelül ötvenen jöttek, de ezt megszüntették.

Túlzás lenne azt állítani, hogy az almásfüzitő—esztergomi vonalon a körúti villamos gyakoriságával cikáznak a vonatok. Jobb és megbízhatóbb közlekedési eszköz híján a saját, jól bejáratott lábamon indulok tovább. Az eternitgyártól egy kilométernyire, közvetlen a Duna partján fekszik Nyergesújfalu felső megállóhely. Roskadozó padok, kicsiny téglabódé. Van már némi tapasztalatom az elhagyatott váróhelyiségekkel kapcsolatban, ezért csak a fejemet dugom be az ajtó nélküli nyíláson. Mit mondjak, az odabent látottakat a Duna festői panorámája sem tudja feledtetni.

Újabb két kilométernyire Nyergesújfalu állomása következik az ő három vágányával.

— *Forgalmilag nem tartozunk a jelentős vasútállomások közé* — állapítja meg a konkrét tényeket *Papp Lajos* szolgálattevő. — Ami mégis említésre méltó, az a Viscosa havi négyszáz kocsis teherforgalma. A gyár területén háromszor olyan hosszúságú iparvágány fekszik, mint idekint. Sajnos utasaink száma évről évre csökken, ebben közrejátszottak az utóbbi nagyarányú „árrendezések”, valamint a helyközi autóbuszjáratok sűrítése is. *Ám az utasszám csökkenésében erőnek-erejével hatottak a rendszeres vágányzárak, a kényszerű átszállások is.* Megtörtént például, hogy egyidőben volt átszállásos közlekedés Nyergesújfalu és Tokod, valamint Piliscsaba és Pilisvörösvár között. Elképzelheti, micsoda tortúrában volt része annak, aki mondjuk Pestre akart utazni, és aki nehéz csomagjaival buszról vonatra, vonatról buszra vándorolni kényszerült. Ennek hatására sokan elfordultak a vasúttól, hiszen az autóbusz is kényelmetlen, de onnan legalább nem kell átszállni.

— Harmincegy éve dolgozom a vasúton — folytatja *Papp Lajos* —, azelőtt is voltak pályafelújítások, de személyvonatokat is érintő vágányzár csak elvétve fordult elő. Meggyőződésem, hogy a pályafenntartás nem használja ki a rendelkezésre álló időt, lehetőségeket, számításaim szerint naponta két-három óra holtidő is előfordul. *Meghirdetik a vágányzárat reggel héttől tizenhétig, aztán nem vonulnak ki, csak nyolckor és délután négykor már megint idebent vannak.* Ez óriási költségeket von maga után, amire talán senki nem figyel. Rengetegbe kerülnek az autóbuszok, tetemes az a bevételkiesés, amely az utasok elveszítése révén keletkezik.

— Az elmondottakból következtethetően Nyergesújfalu életében nem hozott „forradalmi” változást a település várossá nyilvánítása.

— Negatívumokon kívül az égvilágon semmilyen változást nem hozott.

(Thorday)

Százéves mozdonyszín

Magára hagyott kirendeltség

A dorogi vontatás nem válogathat

A dorogi vontatás egykoron önálló fűtőházként funkcionált, majd a rossz emlékű üzemfőnökségi rendszer bevezetésekor a komáromi KÜF-höz csatolták, a szétválás óta pedig a komáromi vontatási főnökség amolyan kihelyezett egységeként működik.

— A dorogi vontatás „élettere” meglehetősen behatárolt — fordulok *Dér Miklós* kirendeltségvezetőhöz. — Jobbra Komárom, balra a Hámán, vagy éppen Ferencváros, véleményem szerint az Önök tevékenységét bármelyikük át tudná vállalni . . .

— Ez azért nem egészen így van. Négy olyan tartalékszolgálati helyünk van, amelyik Doroghoz kötődik, ide sorolva a bányát és Lábatlant is, ahol köztudottan nagy gyárak üzemelnek, jelentős föladással. *Tokodon megépült a szénbrikettgyár, oda például lassan elkél a második tartalék is, pedig maga a gyár is rendelkezik saját mozdonnyal.* A dorogi brikettgyár az előzetes egyeztetés értelmében évente mintegy 150 ezer tonna szovjet szenet kap majd. A rákosrendezői vonalon az M 62-es mozdonyok terhelése a kedvezőtlen terepviszonyok miatt csak 900 tonna, az említett mennyiséget ilyen kis tételekben kell majd áthúzkodnunk a lyukon, vagyis az alagúton. Emellett a cementes szerelvényeket is mi továbbítjuk Lábatlan és Rákosszentmihály viszonylatában.

— A várhatóan növekvő forgalom lebonyolításához személyzet is kell. Hogy állnak e tekintetben?

— Nem túl rózsásan. A létszám feltöltöttsége 54 százalékos, alig vagyunk többen száznál. Ebből harminchat a mozdonyvezető. *Valahogy ez a foglalkozás nem túlságosan vonzó mostanában, az elmúlt öt év során talán összesen öt gyakornokunk volt.* Érdeklődő mindig akad, olykor egyetlen délelőtt heten is szerettek volna nálunk elhelyezkedni. De amikor megmondtam nekik a leendő bérüket, udvariasan közölték velem, hogy majd a későbbi időpontban visszajönnek. Soha többé nem láttam őket.

— Én egy szakmunkásnak legfeljebb 50 forintos órabért tudok adni — folytatja. — Lehet, hogy ez *pénz* Szombathelyen, Zalaegerszegen, vagy Mátészalkán, de itt, ahol iparral vagyunk körülvéve, semmi. *Van a környéken olyan üzem, amely egy jól képzett autószerelőnek 95 forintos órabért is megadna, de még ennyiért sem kap.* A helyi MÉH — vállalatot például olyan ember vezeti, aki huszonöt évig szolgált a vasúton, és ezalatt a lehetséges valamennyi szakvizsgát megszerezte, a vasútnak azonban nem volt érdeke megtartani e magasan kvalifikált munkaerőt. A takarítónők 26-30 forintos órabére sem a csúcs, ennyi pénzért nem nagyon mondhatjuk neki, hogy „csíkos vízzel” mosott föl, csinálja meg újra.

— Valamikor minden fűtőháznak megvoltak a presztízsvonatai. Dorog milyen vonatokat továbbít?

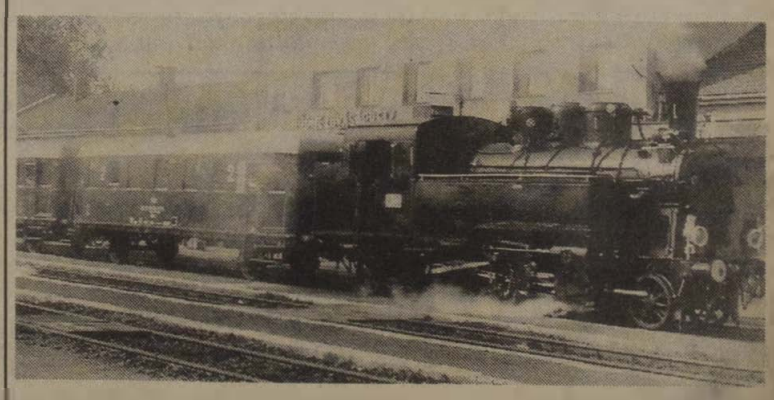
— Eredeti elgondolások szerint a dorogi vontatásnak kellene kiszolgálnia a dunaparti állomásokat, egészen Komáromig. Egy évtizeddel ezelőtt még valóban voltak tehervonataink mindkét irányba, több pár személyvonatunk volt, Almásfüzitő és Pest felé is. *Ma azokat a személyvonatokat juttatják csak nekünk, ami egyik vontatásnak sem passzol bele a fordájába.* Mivel egy ilyen szolgálat még az öt órát sem haladná meg, a soros mozdonyvezetőt korábban vezényeljük; a személy előtt megcsinál egy mészkőhegyi vagy egy soron kívüli gyári menetet.

— Az ember kívülállóként azt gondolná: kis fűtőház, kis gondok. Valóban így van?

— Bizonyos szempontokból ez tényleg igaz, másrészt azonban Dorogon is akadnak fejtörést okozó problémák. Hadd említsem példának a mozdonyszínt, amelyet *száz évvel ezelőtt egy olasz mérnök tervezett. Azóta kétszer költöttek rá.* Egyszer, amikor megcsinálták benne a világítást, másodszor pedig, amikor kicserélték a tetőzet fazsindelyeit, mert már életveszélyessé vált. A hatvanas években csodálatos felújítási terv született, 1984-ben még ennél is csodálatosabb, *végül minden maradt a régiben.* Talán nem is baj, a nosztalgiavonat úgyis erre közlekedik, minden nehézség nélkül ki lehetne alakítani hozzá egy nosztalgia-fűtőházat.

T. Z.

Indulásra várva



Régi idők emlékét idézi az indulásra váró, füstöt eregető gőzparipa. Az oldalán látható felirat szerint a 375.562 pályaszámú gőzös 1923-ban készült a MÁVAG-ban. A mögötte álló motormellékkocsik tizenöt évvel fiatalabbak nála, de hosszú évek óta együvé tartoznak.

A szegedi igazgatóság nosztalgiavonataként gyakran megfordulnak Hódmezővásárhely és Székkutas között, hogy a Piroska-program keretében visszaidézzék a régi idők vasútját. Legutóbb Szeged testvérvárosából, az NSZK-beli Darmstadtból érkezett vendégekkel indultak útnak.

Záhonyban nagy az igénybevétel

A rendelkező egy éjszakája

„Ötös, hetes, tizenkettes, nyolcas! Szevasztok, jó estét mindenkinek. Kiss Ferenc átvette a szolgálatot. A pontos idő tizenkilenc óra húsz perc. Felhívom a dolgozók figyelmét az utasításszerű, balesetmentes szolgálatvégzésre . . .”

— Hogyan készül egy éjszakai szolgálatra? — kérdezem *Kiss Ferencet*, Záhony állomás rendelkezőjét, amikor túlesünk az egyes őrhelyek „bemutatkozó” jelentkezésein.

— Két-három óra délutáni pihenés elengedhetetlen, anélkül itt nem lehet szolgálatot ellátni. Szellemileg és fizikailag is nagy az igénybevétel, az állomáson történő valamennyi mozgást figyelemmel kell kísérni.

Elavult berendezések

Beszélgetésünk közben nyolc óráig Nyíregyháza felől megérkezett a 6236-os számú személyvonat. 19.40-kor a határról 50 perc késéssel belépett a Puskin expressz, vele egy időben jött meg a mátészalkai személy is. 19.46-kor újabb személyvonat érkezett Nyíregyházáról.

— Lehet-e sejteni az első óra után, hogy mit hoz az előttünk álló éjszaka?

— *Teherforgalomban már lehet. A főirányító az imént közölte velem, hogy az éjszaka folyamán kintről négy rakott szélesre számíthatunk, vagy még ennél is többre.* Ők viszont nem fogadnak tőlünk normálon csak egy rakottat. Az egyenletlen elegyáramlás továbbra is fenntartja az állomás széles rakott kocsikkal való túltelítettségét. Tudom többek között, hogy Nyíregyháza felől milyen — többnyire üres — vonatok várhatók, de ezek csak később jelentkeznek, hiszen most indultak Szolnokról, Miskolcról vagy máshonnan.

— Záhonyról olvasva az embernek az a benyomása támad, hogy Európa egyik legkorszerűbb határállomásával áll szemben. A forgalmi iroda képe viszont egészen mást mutat.

— Záhonyt sokan összetévesztik az átrakókörzettel, amely bizonyos tekintetben valóban korszerűnek mondható, bár a kézi átrakás sem ismeretlen fogalom. *Maga a záhonyi állomás sajnos elavult. Ez a Siemens—Halske típusú biztosítóberendezést helyettesítő kulcsazonosító szerkezet még a vasúttörténeti középkorból származik.*

— Milyen szisztéma szerint zajlik a tényleges határforgalom?

— A Záhony és Csap közötti szovjet területen húzódik az úgynevezett hármas kitérő, ahol a ki- és belépő vonatokat az orosz vám- és határőrség megvizsgálja. E hármas kitérőnek van egy széles, egy normál és egy kombinált vágánya, ám itt egyszerre legfeljebb két vonat tartózkodhat, az ottani előírások szerint. Az oroszok minden vizsgálandó vonatnál kinyitják a kocsiajtókat, kutyákkal átnézetik a vagonok alját, mi úgy mondjuk, keresik a partizánokat.

Ha csak egy vonat áll bent, akkor a vizsgálat 40-50 percig tart, de két vonat egyidejű átnézése esetén a vizsgálati idő két óra is lehet. Természetesen addig nem tudunk vonatot átküldeni. De hát nyilván nekik is megvannak az ide vágó utasításaik, amely szerint a hármas kitérőben a katonaság parancsol.

Éjfél után nagyüzem

Kilenc és tíz óra között személyvonat érkezett Nyíregyházáról, majd ugyanez irányból a rendező kettőre egy tolatós tehervonat. Fényeslitkére elment az átállítós.

— *Szokatlanul csöndes óra volt* — állapítja meg *Kiss Ferenc*.

Tíz óra után néhány perccel a rendelkező kijáratot ad egy széles, üres kilépőnek, amely azonban honi viszonylatban ritkán tapasztalt lassúsággal, majd fél óra elteltével „lépi meg” a kijárati jelzőt.

— Ha a szovjet vezér elkészült a fékpróbával és nem kap azonnal engedélyt az orosz rendelkezőtől, üzemanyag-takarékosságból leállítja a gépet és csak akkor indítja el újból, ha szabad jelzést lát. Ilyenkor aztán ismét fel kell tölteni levegővel a vonatot, ami időbe kerül. Ha lehozunk tőlünk egy rakottat és azt néhány percre meg kell fogni a bejáratnál, akkor is leállítják a motort.

— Akkor nézzük, mi történt tíz és tizenegy óra között?

— *Elment egy átállítós, Litke személyre pedig egy villanygép. Csapra elküldtem két normál Szergejt, 22.30-kor érkezett egy fedett üres szerelvény, majd elment egy széles, üres a határ felé.* Utána gépmenet érkezett normálon, a rendezőből élesen elment a 63903-as gyorsteher és ezekben a percekben várjuk a mátészalkai személyvonatot.

— Mintha élénkülne a forgalom . . .

— Igen. Csapról most kellene érkeznie a „csempészvonatnak”, de a szovjet máris jelzett 40-50 perc késést. Ez azért baj, mert 0.02-kor érkezik a nyíregyházi személy, Csapról a 69-es Budapest expressz, 0.30-kor pedig a kilépő Tisza. Négy, megközelítőleg egy időben érkező vonat találkozását kell tehát két vágányon megoldani.

23.35-kor megérkezik Csapról a szabadkai gyors, helyi elnevezéssel a csempészvonat. Most azonban az új vám- és devizarendelkezéseknek köszönhetően *alig lézeng rajta egy-két utas, a vámosok hamar végeznek vele.* Fékpróba után máris indulhatna, a szakaszirányító azonban a vonal túlzsúfoltsága miatt — az állomásokon végig egy vágány szabad — csak a Tisza expressz érkezését követően engedi el a szabadkait. Újabb szerencse, hogy a belépő Budapest is késik 50 percet, így a torlódást mégiscsak sikerül elkerülni.

— Milyen a viszony a partnervasúttal?

— Nekem személy szerint jók a kapcsolataim, vasút és vasút között már nem ennyire felhőtlen a viszony. *Mindenki a saját érdekeit helyezi előtérbe, ám amennyiben csatározásokra is sor kerül, azt majdnem mindig ők nyerik.* Nekik odakint valószínűleg olyan kicsi a kapacitásuk, hogy képtelenek megfelelő mennyiségű árut szélesbe átrakni. Ehhez tudni kell azt is, hogy Csap nem csupán magyar, hanem csehszlovák határállomás is.

Éjfél után elmegy Nyíregyháza felé a páratlan „pulyaszedő” menet, amely a szolgálatból végzett mozdonyvezetőket szállítja haza. 0.30-kor megérkezik a Tisza, plusz ötvenöttel elment a szabadkai gyors, őt követte egy ferenci irányvonat. Határról egy óra késéssel érkezett a Budapest expressz. *Előtte kisebb felfordulást okozott egy 58 kocsis normál belépő.* Záhony leghosszabb vágánya ugyanis 700 méter, a vonatot tolni-húzni, megosztani kellett ahhoz, hogy a 69-es Csap felől be tudjon járni. Emellett pillanatnyi szünet nélkül folyik a kocsirendezés, a vonatok összeállítása, a rendelkezővel gyakorlatilag egyetlen mondatot sem tudok váltani. Annyit azonban a közte és az őrhelyek közötti párbeszédből kiszűrök, hogy az imént Fényeslitkéről érkezett vámáru négy kocsiját valahol útközben feltörték.

Kisorozás az expresszből

Három órakor *Kiss Ferenc* megállapítja, hogy Isten megint vele tartott. Mivel a vámosok 15 perccel túllépték a kezelési időt, ezalatt Tuzsérről fogadhatott két páros vonatot.

— *Hasonló esetekben nagynagy szükség lenne a második vágányra és egy jó biztosítóberendezésre. Mindegy, a mai csúcs már lefutott, további izgalmak aligha várhatók.*

Ebben viszont tévedett. A kihaladó Tisza expressz egyik kocsija zötyögve bukdácsol a síneken. A rendelkező — aki egyben a külsős is — visszarohan, a legközelebbi őrhellyel megállíttatja a vonatot. A kocsiműszak szerint a kerekek oly mértékben *felrakodtak*, hogy itt csak a kisorozás segít, ami hálókocsiról lévén szó, nem is olyan egyszerű, ebből a típusból pedig nincs Záhonyban tartalékkocsi. Végül a tizenhat utast sikerül elosztani, a kocsit kisorozzák, a Tisza 4.50-kor, 100 perc késéssel nekivág a magyar Alföldnek.

Alig néhány perc múlva a CB hangszórójából egy sztentori hang, valamilyen K-szerelvényt hiányolva irgalmatlanul ledorongolja *Kiss Ferencet*, aki még erre sem esik ki nyugalmából.

— *Ez az üzemviteli osztályvezető-helyettes volt. Összejön itt az ilyesmi is. Négy-húszkor két vonatot egy időben kínáltak föl, ha az események lényegét nézzük, akkor a szóban forgó vonat a forgalom miatt várt.*

— De, ha nem egészen a lényegét nézzük, akkor ugye megfeledkezett róla . . .?

— Csakugyan.

Hajnalodik. Nekem képletesen szólva már erősen hullanak a leveleim, *Kiss Ferenc* azonban még mindig ugyanabban az intenzív tempóban „advesz”, akár este kilenckor.

— Engem úgy hajnali három óra körül szokott meglepni a fáradtság — mondja —, ilyenkor jól esne néhány perces lazítás, de egyszerűen nincs rá lehetőség. Itt az ember vécére sem akkor mehet, amikor muszáj, hanem amikor akad rá egy alkalmas perc. A mai szolgálat egyébként minden kellemetlenségével együtt egy közepes erősségű éjszakának felel meg. Elő szokott fordulni nálunk lényegesen nagyobb forgalom, lényegesen nagyobb problémákkal, de mi ezekhez hozzá vagyunk szokva. *Ha az ember rendre felidegesítené magát, az nemcsak a mindennapi munkára hatna kedvezőtlenül, hanem befolyásolná a családi életét is.* Itt is megtörténik, hogy otthon lefekszem, de még sokáig képtelen vagyok elaludni. Ilyenkor az jár az eszemben, hogy mit ronthattam volna el, mi lehetett volna a következménye, legközelebb mit kell majd másként csinálnom . . .

Thorday Zoltán

Vihar egy felhívás nyomán

Ki tolja a dolgozók szekerét?

Furcsa helyzetben van e sorok írója alább következő riportjával kapcsolatban. A benne szereplők majd mindegyike többször is megkereste, hogy a *majdani* szöveg lényeges változtatásait kérje. Olyat is hallott harangozni, hogy mivel az ügy már nem aktuális (legalábbis így vélekedett az egyik érdekelt fél) kár foglalkozni vele. Még az a szerencse, hogy az újságot nem azok szerkesztik, akikhez (akikről) szól, mert akkor, ha a fenti „elvárásoknak” próbálna megfelelni, alighanem üres oldalakkal jelenhetne meg.

„Alulírottak elérkezettnek látjuk az időt, hogy a huzamos időn át, folyamatosan 12/24 órás forduló szolgálatot teljesítőknek a ténylegesen teljesített túlmunkából eredő helyzete a nyugállományba vonuláskor, mint korkedvezményes tényező, rendezést nyerjen. Reális, időarányos beszámítását igényeljük a túlteljesítésnek. Azt a 10 évenkénti 9 600 többletórát kérjük vissza, amit a 8 órás munkarendben e dolgozókkal szemben, se éjszakáink, se ünnepeink formájában áldoztunk a fiatal éveinkből.

Igényünket aláírásainkkal hitelesítjük, és az ügy vitelével, intézésével, a Vasutasok Független Szakszervezetét bízzuk meg.”

Így szólt az a felhívás, amit a rákosrendezőiek bocsátottak ki. Két szóvivőjük, *Foltin István* állomásirányító és *Miskolci Ferenc* raktáros ekkor még nem sejtette, hogy miféle kálváriának néznek elébe.

Kezdődött azzal, hogy a *függetleneket* nem találták, ezért aztán a Nyugati szb.-titkárának szíves közbenjárásával a Benczúr utcával vették föl a kapcsolatot. A VSZ annak rendje és módja szerint fogadta őket és tárgyalt velük. Ígéretet kaptak, hogy *kérésüket támogatják, s a szórólapok sokszorosítását is vállalták.* A hivatalos szakszervezetnek egyetlen apró kikötése volt, hogy az ő nevük is szerepeljen az íveken. *Foltinék* ebben nem találtak semmi kivetni valót, sőt ezt természetesnek is vették, lévén a petíciót kezdeményező kollektíva majdminden tagja (hagyományos) szakszervezeti tag.

De, hogy ne vádolhassák őket a másik oldalról árulással, fölhívták *Kalmár Tibort* a VDSZSZ választmányi tagját, aki áldását adta a régi szakszervezettel közös *„paktumra”*.

Joggal hihették a rákosrendezőiek, hogy immár sínen van a dolog, amit készek egészen a Parlamentig elvinni.

Ekkor kereste az újságíró *Foltin Istvánt*, hogy lapja segítségét is felajánlja.

Mire odaért, az állomásirányító kis irodájában már sokan szorongtak. *Foltin* és *Miskolci* mellett ott volt a szabad szakszervezet két vezetője, *Zentai G. László* és *Gaskó István* is, valamint a Szakszervezetek Független Ligájának képviselője, egy szociológus.

Miskolci Ferenc akkor lett először ideges, amikor *Gaskó* kerek perec kijelentette, hogy ő bizony nem hajlandó semmilyen ügyben koalícióra lépni az *áruló szakszervezettel.* A rákosrendezőiek hiába hivatkoztak arra, hogy ők már nem vonhatják vissza a Benczúr utcának adott szavukat, a VDSZSZ ideológusa hajthatatlan maradt. Kollégájának sem sikerült jobb belátásra bírni, s úgy tetszett, dugába dől a megbeszélés.

„Én nem akarok ebből politikát csinálni” — hangsúlyozta *Miskolci*, a raktáros, s még hozzátette azt is, hogy az *ő bőrükön bizony nem lesz elvi harc.*

Mindeközben, a tollnok legnagyobb meglepetésére, fogta magát és belépett a szabad szakszervezetbe (!). A szociológus fiatalember lehetetlent nem ismerő igyekezete már majdnem kompromisszumot eredményezett, ám ekkor hívatlan vendégek nyomultak a csöpnyi szobába.

Egyikük, apró, szemüveges emberke, Rákosrendezőn gazdasági vezetőhelyettes, megkérdezte *Gaskót*, hogy ugyan már van-e neki valamiféle dokumentje arról, hogy ő szabad szakszervezeti funkci. S különben is miért tartja fel a munkaidőben lévő dolgozókat?

A szabad *szakszervező* pillanatok alatt megértette *Robival* (így nevezte), hogy itt, rajtuk, a betolakodókon kívül, senki sincs szolgálatban.

E röpke kis intermezzo senkit sem zökkentett ki előző tárgyalási pozíciójából. Sőt. Olyasmi is elhangzott, hogy ezeket az egyszerű vasutasokat bizony a Benczúr utcában befürdették.

Miskolci ezt már végképp nem bírta cérnával, de még mielőtt kirohant volna, közölte, hogy neki elege van mind a két szakszervezetből, egyik sem különb a másiknál, mind a melós *bőrére utazik.*

Hiába agitálta *Zentai Gaskót*, ő ragaszkodott hozzá, hogy addig ne adják a nevüket, amíg a választmányuk elé nem viszik a problémát.

„Nem hagyjuk, hogy a szakszervezetek kisajátítsák a kezdeményezésünket. Már bánom, hogy hozzájuk fordultunk”, dörmögte mérgesen az eddig türelmes *Foltin István.*

Néhány nappal később telefonon érdeklődtem a dolgok állásáról, de nem sok biztatót hallottam.

„Tudja, az a véleményem — mondta Miskolci Ferenc —, hogy a szakszervezetnek az a dolga, hogy tolja a dolgozók szekerét, nem pedig, hogy a fejük fölött egymásra köpködjenek.”

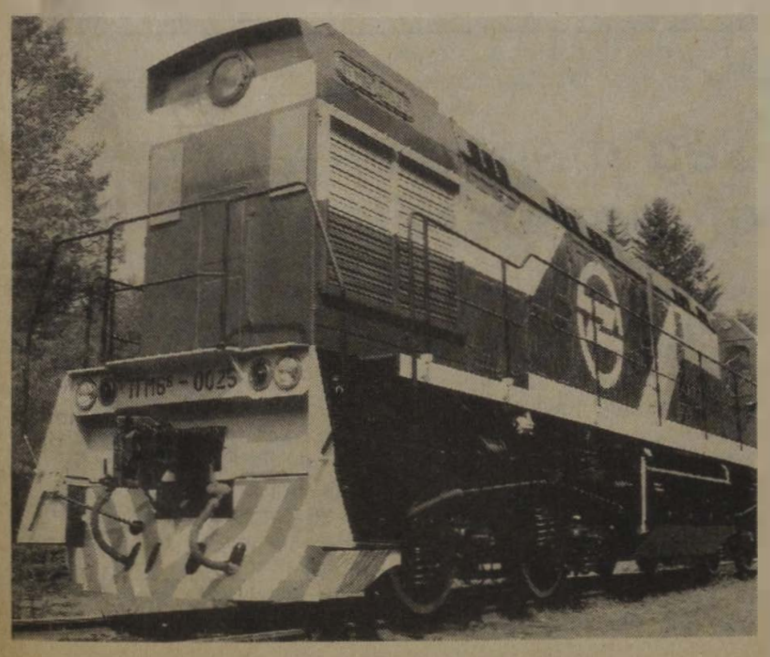
*

Azóta — november 23-án — a Vasutasok Szakszervezete (Benczúr utca) a dolgozók említett felhívását az ország összes érintett alapszervezeteinek elküldte, az aláírások összegyűjtésének segítése céljából.

(Tódor)

Keveset fogyasztanak

Mozdonyok vizsgája Záhonyban

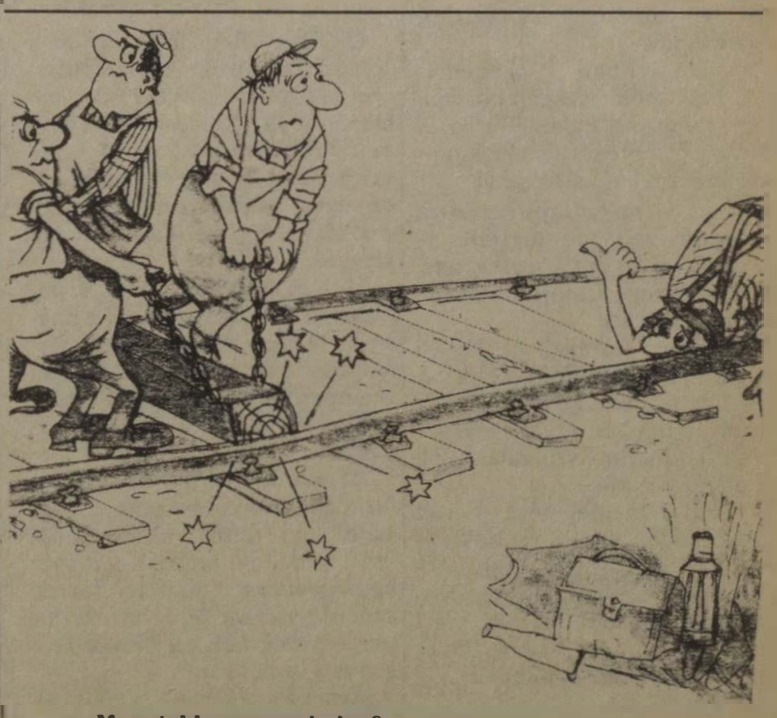


Az egyik szovjet mozdonygyár megbízásából két dízelhidraulikus tolatómozdony-típust teszteltek Záhonyban november első napjaiban. Mégpedig azért a vasutasvárosban, mert a széles nyomtávra szerelt mozdonyokat működés közben csakis a záhonyi körzetben lehet vizsgálni.

A gépészeti szakemberek azt mérték, hogy milyenek a tolatási viszonyok, hogyan „viselkednek” a gurítón, milyen hatásfokkal lehet használni kocsirendezésre.

A *600 és 800 kW teljesítményű mozdonyok a szakemberek szerint jól vizsgáztak: mind a fogyasztásuk, mind a zajhatásuk kedvezőbb, mint a hasoló célt ellátó M 40-es sorozatú dízelmozdonyoké*, amelyeket jelenleg a MÁV használ. További előnyük, hogy a nagyobb teljesítményű mozdonyokra olyan automatikát szereltek fel, amely lehetővé teszi, hogy vezető nélkül, távirányítással is működtethető.

Mivel a MÁV egyelőre tájékozódik a felkínált új típusokról, ezért a későbbiekben a Szovjetunióban mérőkocsis vizsgálatoknak is alávetik a mozdonyokat, illetve összevetik az ajánlatokat más mozdonygyártó cégek kínálatával, áraival. A végső döntést csak ezek ismeretében hozza meg a MÁV.



— **Most jobbra, vagy balra?**

A forgalomirányítók mégsem idegesek

A Keletiben könnyebb lett a szolgálat

Lapunk október 26-án megjelent számában közöltünk egy cikket. A forgalomirányítók fáradtak, idegesek címmel, amely a Keleti pályaudvar új forgalmi irodájában végzett munka-egészségügyi vizsgálat megállapításain alapult. A cikkre válaszul egy levél érkezett, amelyet tizenhárom forgalmi szolgálattevő írt alá, s amelyben elhatárolják magukat az írásban foglaltaktól, egyedül azt ismerik el, hogy székeik valóban rosszak. Ezek után kíváncsiak voltunk, mi is az igazság?

A vizsgálatot végző budapesti területi egészségügyi központ igazgató főorvosa első közelítésben azt magyarázza el, hogy tisztában vannak a beruházás jelentőségével, és azzal, hogy össze sem hasonlíthatóan könnyebb lett a forgalmi szolgálattevők munkája.

Jobbító szándékú megállapítások

— *Az is a feladatunk* többek között — mondja dr. *Huszák György* —, *hogy a már elkészült, működő rendszereket megvizsgálva javaslatokat tegyünk arra nézve, hogyan lehet a technikai és a munkaegészségügyi igényeket a lehető legjobban kielégíteni.* A szeptember elején végzett vizsgálat is ilyen jobbító szándékkal készült, ám sajnálatosan az említett cikkben megváltozott az „akusztikája". A hibákat ugyanis azért soroltuk föl, hogy ahol lehet, javítsanak rajta, s nem azzal a szándékkal írtuk, hogy „lám, milyen rossz a beruházás". Egyebekben pedig egy ilyen vizsgálat eredménye a jövőre nézve lehet igen hasznos, hogy amikor egy hasonló létesítmény terveit készítik, az ittení hiányosságokat elkerüljék. Ugyanakkor tisztában vagyunk a beruházók nehézségeivel — folytatja —, hiszen például Magyarországon még mindig nem kapható ergonómiai szempontból jól tervezett szék. A nem megfelelő testtartás miatt pedig hamarabb fáradnak el a dolgozók, ami egy ilyen felelősségteljes munkahelyen veszélyes lehet. Ugyanez a helyzet a vizuális utastájékoztató berendezés kezelőhelyiségében, ahol a számítógép képernyője igen rosszul látható, s ez károsan befolyásolja a koncentrálóképességet.

— Hadd idézzek a vizsgálatuk jegyzőkönyvéből: a forgalmi irodában *„csillogásmentes fényviszonyok beállítása esetén a helyiség sötét, munkavégzésre alkalmatlan. . . . A nap a helyiséget bevilágítja. Az ablakokra világos sötétítőfüggönyt szereltek".*

— Nem a fényerővel van gondunk. Egyébként is, amikor jeleztük észrevételeinket, változtattak. A korábbi fénycsővilágítás helyett fényerő-szabályozós, úgynevezett gombalámpákat szereltek fel. Azt is meg kell jegyeznem, hogy korrekt a kapcsolatunk az igazgatósággal, és mindig visszajelzünk egymásnak.

— Lapunkban megjelent írás az önök vizsgálatán alapult, mégis az érdekeltek jelezték, hogy a megállapítások nem felelnek meg a valóságnak.

— *A megállapításainkat természetesen fenntartjuk, de az azokból levont következtetéseket szakmai szempontból túlzottnak tartjuk.*

Baranyi Imrével, a Keleti forgalmi állomásfőnök-helyettesével arról beszélgettünk, hogy miért reagáltak olyan érzékenyen a forgalmi szolgálattevők az említett cikkre?

— A lap megjelenése után az egyik túrban szólt a rendelkező és a két táblakezelő, hogy többen megbeszélték, és mindenképpen válaszolni fognak, mert már elegük van abból. Így mindenki velük foglalkozik!

— Ezt hogy érti?

— *A létesítmény átadása után hosszú ideig mindenki, aki csak egy kicsit is értett a Dominóhoz, felment a toronyba, és kéretlen jó tanácsokat adott, miközben ott felelősségteljes munka folyik.* A dolgozók el is nevezték a jóakarók áradatát „busójárásnak", amire szerintünk nem volt szükség a szakértői vizsgálat után.

A forgalmi iroda, a Keleti agya az érkezési oldalon, egy új épületben van. Ellentétben a korábbi cikkünk által sugalltakkal, jó a hangulat, csak akkor lesznek idegesek a dolgozók, amikor a vizsgálat és a cikk megállapításait idézem.

Itt gombnyomásra működik minden

— Azt olvastuk a lapban, hogy *„a vasutasok azt remélték, hogy a nem kevés pénzbe került rekonstrukció befejezése után a korábbinál kedvezőbb körülmények közé kerülnek, de tévedtek".* Hát nézzen körül! A régi toronyban vonóvezetékes, kézi állítású váltókkal dolgoztunk, itt gombnyomásra megy minden. Ott mosdó sem volt, a világítással, fűtéssel állandó zűrök voltak, itt még a rádió is jól működik! — sorolja szinte egy szuszra *Lévai János.*

— De azt hallottam, hogy a klímaberendezés nem működik . . . — akadékoskodom, miközben a vastag szövésű, mélysárga sötétítőfüggöny minőségét ellenőrzöm, s arra gondolok az anyagot morzsolgatva, hogy ennél megfelelőbbet nehéz lenne találni.

— Persze, júliusban tényleg rossz volt, fröcskölt belőle a víz, de már akkor kijavították — így *Szörény Resző.*

— De a táblán valóban apróak a betűk . . .

— Igen, de azok a feliratok nem nekünk, hanem a karbantartó műszerészeknek szólnak. Egyébként is: ami oda van írva, az itt van előttünk a pulton is, és ha ez még nem elég, erre az egészre csak azt tudom mondani, hogy *aki nem tudja „kívülről", hogy mi áll a táblán, az be sem jöhet ide dolgozni!* — fakad ki *Rezső,* s azzal visszafordul a pulthoz, mert a forgalom nagy úr. Ki kell szolgálni.

Körülnézek a helyiségben. Megmutatják, hogyan lehet erősíteni, csökkenteni a világítást attól függően, hogy a függöny be van-e húzva, s a biztosítóberendezés tervezői arra is gondoltak, hogy a visszajelző lámpák fénye is szabályozható legyen.

— Így hát minden rendben? — kérdezem *Kovács Imrét,* és a billegő, ócska székre mutatok a pult előtt.

— *Na nem* — feleli. — A magas támlás szék javításra vár, de a székek amúgy is hamar tönkremennek: rengeteg bajunk van velük. De ez semmi! Amióta itt vagyunk, még nem pucolták meg az ablakot. Mi tisztítottuk meg egy szombaton. Az öltözőszekrény a folyosón van, s a fiúk és lányok csak egy közös tusolóba mehetnek. A legrosszabb azonban a hangos-vizuális helyiség.

A melegtől felejt az érzékeny gép

Itt, azaz a hangosbemondó és a vizuális utastájékoztató berendezés kezelőhelyiségében érdekes látvány fogja meg a szemet: *a Videoton számítógépet egy szobai ventilátor hűti. Nyáron naponta két-három alkalommal is elsötétült a kép, mert túlhevült a készülék.*

— Olyan meleg volt?

— *Nézzen* ki! — mutat ki az ablakon *Malárjné Szathmári Ildikó.* — Itt nincs légkondicionálás, szinte egész nap idesüt a nap, és a bádog perontető visszaszeri a meleget. Ha kinyitjuk az ablakot, megfulladunk. Ha behúzzuk a függönyt, nem lát a kolléganőm a mikrofon előtt, arról nem is beszélve, hogy nem egészséges állandóan mesterséges fény mellett dolgozni. *Ha félrehúzzuk a függönyt, én nem látom a számítógép képernyőjén ezeket az apró betűket. De a meleget ez az érzékeny gép kevésbé bírja, mint mi. Aztán ha „meghal", újra be kell írni az egész programot, mert a melegtől mindent elfelejt.*

Az imént hallottakról *Baranyi Imre* elmondja, hogy az építők december végéig befejezik az utómunkálatokat, s az eddig általuk használt helyiségekben lesz a női öltöző és a konyha.

— És a számítógép?

— A FOK—GyEM készítette a számítógép-rendszert és a programot; *ennyit ér a munkájuk.* A gondokat látva a BBFF-nél terveztek egy új rendszert, amely jobban illeszkedik a vasúti forgalomhoz. A programot például úgy alakították, hogy ha kiment egy vonat, automatikusan törli a kiírást a tábláról, és csak menetrendi zavarok esetén kell beavatkozni. Új típusú monitort is felszerelünk, ami a monix-szemüvegek védőrétegével van bevonva, s mindezt a karácsonyi ünnepi forgalomra állítjuk munkába.

Demeter Kálmán

Ülésezett a VDSZSZ

Október 28-án ülést tartott a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének (VDSZSZ) választmánya. Napirenden szerepelt többek között az új szakszervezet programnyilatkozattervezete, amelyben megfogalmazták a legfontosabb követeléseiket:

„A szükségtelenül nagy adminisztratív apparátus leépítése . . . az így felszabaduló béralapnak a MÁV működése szempontjából nélkülözhetetlen szakágak dolgozói közötti felosztása.

Azonnali bérreform végrehajtása, amely magában foglalja az alapbérek jelentős emelését, a műszakpótlékok egységesítését, illetve 30—70 százalékra emelését. A Budapest—vidék közötti bérkülönbség felszámolása.

Meg kell szüntetni a kötelező túlóra intézményét.

Tekintettel arra, hogy a MÁV létszámhelyzete, illetve a dolgozók alacsony bérszínvonala kényszerűvé teszi túlóra vállalását, követeljük, hogy a vasút vállalja át a túlórával szerzett keresményhányadot.

Az utasítások korszerűsítése és a betarthatóság feltételeinek biztosítása — azonnal és maradéktalanul!

A szociális körülmények radikális javítása!"

A választmány határozatot hozott arról, hogy a Polgárdiban önhibáján kívül szerencsétlenült járt mozdonyvezető családja részére gyűjtést szervez. Felhív minden vasutast, hogy adományát a VDSZSZ irodájába juttassa el. (Az iroda címe: Bp., Keleti pu. tel.: 01-18-29, postai: 11-35-835).

Fél évvel tisztavatás után

„Nálunk mindenki a vasutat szolgálja"

— Lehet, hogy kinevet — mondja kissé tétován *Lakatos Zsuzsa* (Magyar Sándorné) —, de életem egyik nagy élménye volt az idei vasutasnap. Olyan nagy, hogy legfeljebb csak az esküvőmet és a kisfiam születését tudnám hozzá hasonlítani . . .

— Azon a bizonyos júliusi napon tisztté avattak, ráadásul ugyanaznap édesapámat Kiváló Vasutas címmel tüntették ki. Azt talán mondanom sem kell, hogy *pici korom óta vasutas akartam lenni.* Nem csoda, hiszen nálunk szinte mindenki a vasutat szolgálta és szolgálja: apám, anyám, bátyám, de még a férjem is vasutasként kezdte. Igaz, ő hűtlen lett, most fuvarozásból él, s bizony többet keres, mint korábban . . .

(Zsuzsa ezután néhány pillanatig nem szól, fűrkészi, hogy mit szólok előbbi szavaihoz. Mit szólhatnék? Ami igaz, az igaz . . .)

— *Családom természetesen nagyon örült, hogy a vasutat választottam, segítettek is mindenben, hogy sikeresen tegyem le vizsgáimat a Tisztképzőben.*

Lakatos Zsuzsa jól érzi magát

Tudom, hogy közhely, mégis kimondom: harmonikus családi háttér nélkül aligha lehettem volna jó tanuló — és jó anya . . . Ugyanis kisfiam, Ádám 1986 júliusában született, s akkor még csak alig több mint egy éve voltam a BEIG munkatársa. Férjem és szüleim áldozatvállalása nélkül sohasem lehettem volna vasúti tiszt. A vasút szeretetét a szülői házból hoztam, ezért a gyes ideje alatt sem tétlenkedtem, letettem az előírt szakvizsgákat, és akkoriban felvételiztem a Luther utcai képzőbe. Nem volt könnyű az iskola, de osztálytársaim és tanáraim mellettem voltak, becsültek bennem a „kismamát", és én mindet szorgalmas tanulással igyekeztem meghálálni. Az avatás után ismét a BEIG munkatársa lettem, de egy számomra új területen: *az önálló menetkedvezményi csoport ügyintézője vagyok.*

Szeretem a munkámat — folytatja —, és nagyon fontos: a munkatársaimat. Jó társaság, csupa dinamikus fiatal. Tizenhárman vagyunk, nem unatkozunk: az egész ország vasutasainak mi intézzük a külföldre szóló szabadjegyeket. A tanulást természetesen nem hagytam abba, németül tanulok, szeretnék felsőfokú nyelvvizsgát tenni. Sok-sok tervem van még, ezekkel mégsem akarom untatni, de azt feltétlenül írja meg: kisfiam, a három és fél éves Ádám állandóan kisvonatokkal játszik, és mindig arra kérleli a „papát", hogy vigye a Nyugatiba „igazi" mozdonyokat nézegetni . . .

(sárközi)

Kiállítás a Törekvésben

A Törekvés Művelődési Házban kiállítás nyílt november 20-án „A Mérnyei család és a vasút 143 éve" címmel. *Székelyhidi Ferenc igazgató kö*szöntő szavai után *Urbán Lajos,* a MÁV elnök-vezérigazgatója mondott avatóbeszédet.

Urbán Lajos a vasutasdinasztia tagjai között

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy örömmel vállalta a kiállítás megnyitását, mert úgy érzi, hogy a család életútját bemutató fényképek közreadása most különösen fontos. A vasút iránti hűséget és szeretetet dokumentálja a kiállítás, ma pedig egyre nehezebb szeretni a vasutat.

A dinaszatiát alapító Mérnyei Lajos 1820-ban született és 1872-ig élt. Az első, Pest és Vác közötti vasútvonal építésén dolgozott, és talán nem gondolt arra, hogy családját és utódjait több generáción keresztül eljegyezte a vasút szeretetével. A Mérnyeiek 1846-tól szolgálják folyamatosan a vasutat!

A hűség és szeretet mellett — mondotta a vezérigazgató —, az is fontos, hogy az emberek meg tudjanak élni a vasútból: hogy érdemes legyen szeretni a vasutat. Ma ez nem mondható el egyértelműen, bizonyos területeken sok a túlmunka, rosszak a munkafeltételek, s a boríték sem vastag. Mindezek ellenére jó érzés, és biztató a jövőre, hogy a dinasztia legfiatalabb tagja is vasutas: *ifj. Mérnyei Sándor* zalaegerszegi vasútépítő mérnök — mondotta befejezésül *Urbán Lajos.*

A kiállítás december 15-ig tart nyitva 15 órától 18 óráig.
(Kép és szöveg: **Tüttő Tibor**)

A Nyugati nyugdíjasai

Az egység megbontását nem támogatják

A Nyugati pályaudvar önálló nyugdíjascsoportja november 8-án tartotta taggyűlését. A nagy számban megjelent tagság a vezetőség beszámolójából részletes tájékoztatást kapott a vasút helyzetéről, a nyugdíjasok mindennapi gondjairól.

A beszámoló megállapította, hogy a tisztséget vállalók hiánya miatt nincs közvetlen kapcsolat a csoport vezetése és a tagság között; az újonnan nyugdíjba kerülők sem vállalnak tisztségeket.

A gyűlésen állásfoglalást fogalmaztak meg, amelyben kifejezték a VSZ-hez való viszonyukat:

a csoport támogatja a VSZ elnökségének, központi vezetőségének az egység megőrzésére, erősítésére irányuló törekvését; *ragaszkodik az egységen alapuló érdekvédelem fenntartásához.* A megbontásra irányuló erőfeszítéseket elítéli, szándékaitól idegennek tekinti, nem támogatja azokat.

A csoport egységesen vallja, hogy a hagyományos szakszervezet megújítható, ugyanakkor elvárja, hogy a jövőben a vezető testületek tegyenek többet a szociális biztonságért, a nyugdíjasok életfeltételeinek javításáért, s nyugdíjuk értékállóságának megőrzéséért.

Kilencvenéves a Közlekedési Múzeum

A Közlekedési Múzeum a közelmúltban ünnepelte fennállásának 90. évfordulóját, amelynek alkalmából a Magyar Tudományos Akadémia és a Közlekedéstudományi Egyesület közreműködésével ünnepségsorozatot rendeztek. A múzeum főigazgatója, *Veress István* ezek egyikén nyilatkozott lapunknak az idei év munkájáról, eredményeiről.

— Tudományos munkatervünket teljesítettük — mondotta —, csupán a külföldi vendégkiállítások nem úgy alakultak, ahogyan szerettük volna. Szófiában rendeztük *„A városi közlekedés 100 éve Magyarországon”* című kiállítást, terven kívül pedig Wiener Neustadtban szerepeltünk a repülés történetét bemutató fotókiállítással. Munkánk középpontjában egyébként a nem látványos, de nagyon fontos feladat állt: a gyűjtemények rendezése és feldolgozása.

— Hány időszaki kiállítást rendeztek?

— *Öt sikeres kiállításunk volt: „Közlekedés a művészetben — művészet a közlekedésben”, „A vasút idegpályái, távközlési- és biztosítóberendezések” —, ennek megnyitóján megjelent a kínai nagykövet. Sikeres volt a nagy magyar mérnök, Csonka János* emlékére rendezett kiállítás, sokakat vonzott a vasútmodellezők alkotásainak bemutatója is. Ezeken kívül a múzeum tudományos munkatársai szaktanácsadóként számos kiállítás szervezésében segítettek; könyvtárunk, archívumunk, fotó- és adattárunk a hagyományoknak megfelelően készséggel állt ebben az évben is a külső kutatók rendelkezésére.

— Könyvkiadás?

— Megjelent a *Közlekedési Múzeum Évkönyve* című sorozat VIII. kötete, amely az 1985—1987. évek tudományos tevékenység gerincét öleli fel. Kiadtuk *dr. Czére Béla:* A vasút története című átfogó munkáját, mi gondoztuk és adtuk ki *dr. Unyi Béla* Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig című hézagpótló művét.

— Nemzetközi kapcsolataik?

— Egyetlen ország kivételével — szomszédos országról van szó . . . — jók a kapcsolataink, a berliniekkel például kiállításcserére kötöttünk szerződést. Angliából pedig London és York tervez nálunk vasúttörténeti bemutatót. *Itt jegyzem meg, hogy januártól önálló külkereskedelmi jogot kapunk,* ily módon némi bevételre is szert tehetünk. (Természetesen a magyar történeti emlékekre vigyázunk, azok nem kerülhetnek külföldre!)

— Támogatás?

— A mértéktartó költséggazdálkodás mellett is több millió forintot áldoz évente a közlekedési tárca a tudományos munka támogatására. Segítenek a járműjavító üzemek is. *A Landler például átalakított egy Bzx típusú, kéttengelyes favázas kocsit étkezőkocsivá, a múzeum mellett fog üzemelni még az idén.* Remélhetőleg a támogatások a jövőben sem csökkennek, mi pedig igyekezünk az eddigi rangunkat megőrizni — fejezte be nyilatkozatát a múzeum főigazgatója.

Horváth Károly

Vándortárlat

Hagyományteremtő kiállítássorozatot indított a Vasutasok Szakszervezete Zene- és Képzőművészeti Iskolája, amelyen az országos vasutas képzőművészeti kiállítás anyagát mutatják be különböző vasutas művelődési intézményekben. A vándortárlat elsőként a balassagyarmati Madách Imre klubkönyvtárban mutatkozott be, ahol az iskola szobrász, festő és grafikus művészei által készített alkotásokat állították ki.

A megnyitón — amelyet *Ágoston László* vontatási főnök tartott — megjelentek a különböző politikai és társadalmi szervek képviselői, valamint a helyi, illetve a megyei amatőr és hivatásos művészek, akik elismeréssel nyilatkoztak a bemutató anyagáról.

Nyugdíjas-találkozót szervezett a Hámán Kató vontatási főnökség Vácott a közelmúltban. A találkozóra mintegy 100 nyugdíjas vasutast hívtak meg. A megvendégelésen kívül a szervezők hangulatos műsorról is gondoskodtak. A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem amatőr színjátszói Jankovits Jenő rendezésében zenés szórakoztató darabot mutattak be óriási sikert aratva. A hangulatos rendezvényen részt vettek a vontatási főnökség egykori és mai vezetői is. (Képünkön: jelenet a műsorból.)

(Fotó: Tüttő)

Besze Imre

Szerelmes vers

Bújnak hajnali fényre a bodzalevelek —
szürke nyelekből kis zöld lándzsahegyek.
Piheg a völgy, szégyenlős, fátyolos öl —
gyere, dalolj velem a szerelemről!

Kövekre víz surran, ágakra feketerigó,
új napot örökít földre, égre Klio;
bomlott rend után ismét fegyelem lesz —
gyere, imádkozzunk a szerelemhez!

Nyírfa fehérlik, duzzad az orgonaág,
gazdag a Nap: szétszórja dús aranyát.
Mederben víz suhan, habosan, remegve —
gyere, szomjazom új szerelemre!

Lépek a fényben, számolom, mint kalapál
bilincset árva szívemre halál,
elkülönítve a boldog kevesektől —
gyere, oldd meg a láncot, szerelemből!

Hajlik előttem az út s kanyarog,
őrizve fényed, lépted, óvó karod;
rózsaszilánk szúr, mint kegyelem-tőr —
gyere, védd magad a szerelemtől!

Kis pipitérek bontják szirmaikat,
gyík iramol tova fűszálak alatt
s eltűnik, mint én az időben. Te keress meg,
gyere, mondjunk igent a szerelemnek!

Fazekas Lajos

MESECSILLAG

Mesecsillag,
messze csillag,
csillog-villog,
villog, csillog.

Mesecsillag,
mégis csillag,
messze, messze,
mégis csillog.

Manó gyújtja,
manó oltja,
sok kis manó
a lakója.

Manó-világ
csupa móka,
mese-messze
csillagocska.

Debreceni muzsikusok sikere Kölnben

Nemrégiben nagy sikerű hangversenyt adott a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar Kölnben, az ottani filharmónia koncerttermében: (Európa egyik legnagyobb hangversenyterme!). A szereplést *Marguerite Kolló,* neves impresszárió szervezte. A debreceni muzsikusok *Kálmán Imre* világszerte népszerű operettjét, a Csárdáskirálynőt játszotta két részben. Az esten *Hans-Joachim Willrich* vezényelt. A közreműködők között volt *Németh Sándor* is.

A siker nyomán várhatóan újabb fellépésekre számíthatnak az NSZK-ban a debreceni zenészek.

Kaszala Sándor

Fényösvényen

A kerti ösvényen sétáltunk. A hold, fejünk fölött a hold . . . istenem, micsoda fényesség. A gallyakon finom porcukor a hó. Nevettél, amikor ezt mondtam. Kezemmel megérintettem egy ágat. Fehér, csillogó hókristályok hullottak hajadra, arcodra. Kacagva emelted fel a fejed. Szempilládon, mint huncut tündérlányok, hintáztak a csillámló pihék, s szemed kék tavában gyönyörködtek.

Sárközi Gábor

JÓKRISTÓF

— Bocsásson meg . . . Ide ülök . . . Ugye, megengedi? . . .

— Nem! Tűnjön el . . . tűnés . . . tűnés . . .

— Szigorúan szólt . . . Így nem szabad . . . Közeleg a karácsony . . . A Kisjézus . . .

— Még ez is! A Kisjézussal hozakodik elő . . . Mit képzel rólam? Azt hiszi, én nem hallottam ilyesmiről . . . Kisjézus . . . a szeretet. A legnagyobb ünnep. Nem vagyok állat, ámbátor.

— Csuda szavakat használ: *ámbátor!* Tetszik nekem. Maga nem éppen műveletlen ember. Nem olyan csóró, mint én, aki . . .

— Ne fecsegjen! Legyen logikus! Műveltség és szegénység egyáltalán nem összefüggő fogalmak.

— Maga csak azt hiszi, mert most képtelen rendezni gondolatait.

— *Hagyjon. Tűnés. Mondtam már. Hagyjon magamra.*

— Szerencsétlen ember maga, már megbocsásson. Kérem, ne szóljon közbe, és főleg ne hadonásszon. Nyugalom! Higgye el, megértem magát, ha nem így lenne, már az első szavára leléptem volna. Azonkívül nem is nagyon akarja, hogy eltűnjek.

— *Végeredményben jó, hogy itt van. Ketten vagyunk, a pincérek kettőt nehezebben tessékelnek az utcára, bár sok időnk nincs, mindjárt záróra. Addig maradhatunk együtt, és bocsásson meg, durva voltam.*

— Kristóf vagyok, szolgálatjára. Ötvenen túl, hatvanon innen. Volt két feleségem, gyermekeim szerte a világban, utoljára 14 évvel ezelőtt láttam a kisebbiket, nagyobbikról csak annyit tudok, hogy Kanadában él. Egyébként mindenki azt tartja rólam: jó ember vagyok. Én vagyok a *Jókristóf.*

— Szóval maga az. Egy figura. Bocsásson meg. Hallottam magáról, valaki emlegette.

— Ezen nem csodálkozom. Húsz éve így neveznek. Nem bánom egy cseppet sem, mert kérem, színtiszta igazság az én nevem.

— *Mit gondol: milyen ember vagyok? Rossz?*

— Azt nem hinném, legfeljebb pillanatnyilag rosszul mennek a dolgai. Ilyenkor nagyon kell vigyázni.

— Miből gondolja, hogy rosszul mennek a dolgaim? Nem ismer; nem tudja a nevemet, foglalkozásomat. Semmit sem tud rólam. Rám van írva, hogy leszálló ágban vagyok?

— Jókristóf megérzi a szenvedést, uram! Maga kegyetlenül szenved, ne is tagadja. Minden okos ember szenved. *Az értelem ára a szenvedés.* Ez már a Bibliában is benne van, de a világért sem akarom oktatni! Tudja, uram, gyakran gondolok arra, hogy az embernek miféle örömök is jutnak ezen a világon? A bódulat szemfényvesztő boldogsága, a szesz? A hírnév? Az evés? A szeretkezés? Egyik sem ér semmit!

— Szórakoztató, amit mond.

— Jókristóf tudja, mit beszél! Magát elhagyta a szerelme. Ne tiltakozzon! Minden szenvedés és szomorúság mögött a szeretet hiánya búvik meg. Nem mondom, a pénztelenség is kegyetlen, de szerelmek és barátok nélkül a legrosszabb.

Ugye, eltaláltam?

— Eltalálta? Mondjuk így: ráhibázott. Maga nem buta ember, ezt már az első percben is éreztem, de ne higgye, hogy különösebben meghatódom, hanyatt esem a bölcsességétől.

Végeredményben közhelybölcsességek ezek, és . . .

— *Ne folytassa! Sértegetett már eleget. Szerencséje van, hogy Jókristóf semmin sem sértődik meg. Jókristófban igazi bölcsesség rejtezik. Meginna velem egy üveg jóféle bort? Annyi időnk még van, közben meg elmondom, miért is vagyok Jókristóf.*

— Nincs kedvem végighallgatni, ne haragudjon. A neve kétségkívül gondolatébresztő, de az egyik történet olyan, mint a másik. Mindegyik arról szól, hogy az ember esendő, az ember szenved. Tartsa meg magának a történetét. A bort igya meg egyedül, nekem mennem kell.

— Egyetlen percet kérek, könyörgöm!

— Adok öt percet, se többet, se kevesebbet. Azt gondol rólam, amit akar, nem kívánok magával foglalkozni többet. Óra indul.

— Kegyetlen ember maga. Mindazonáltal becsülöm a keménységét, és a . . .

— Harminc másodperc már is letelt!

— Ez aztán a precizitás! Jó, mondom azonnal. Uram! Ön egy gyilkos mellett ül. *Jókristóf gyilkos.* Káinnál is rosszabb. Ne szóljon, most én beszélek! Megöltem egy fiatal lányt: szép volt, fiatal volt, a szeme kék, hajának illata pedig . . . Megfojtottam, mert kétségbevonta jóságomat; incselkedett velem, nem hitte, hogy mindent, de mindent meg tudnék adni neki: hogy kedvéért kivetem emlékezetemből a gyerekeimet: hogy csakis neki élek, érte élek . . .

— Tíz óra tíz. Tovább nem hallgatom. Csináljon, amit akar. Majd karácsony estéjén elrebegek magáért valami imafélét. Jó éjszakát!

A tanulni vágyók figyelmébe

A győri Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútépítési és vasútgépész tanszéke az 1990/92 években ismét meghirdeti a *Vasúti futástechnikai szaküzemmérnök* szakot.

Az építőmérnöki és gépészeti szakképzés keretében Magyarországon nem oktatják azokat a határismereteket, amelyek a pálya és a jármű közös vonatkozásait tárgyalják. Szakismeretek hiányában a pályafenntartási, vagy gépészeti területeken dolgozó üzemmérnökök a szerkezetek romlásának alapvető okait nem tudják felderíteni, ezért a fenntartási és javítási munkák többnyire tüneti kezelésre korlátozódnak.

Balesetek, kisiklások alkalmával a mélyreható műszaki elemzések elmaradnak; *a bírósági döntéseket olyan igazságügyi műszaki szakértők befolyásolhatják, akik a szükséges futástechnikai ismereteket szervezett formában sehol sem tanulhatták.*

A tanfolyam tantervében az alaptárgyak (matematika, mechanika) gyakorlati oldalának felfrissítése is szerepel. A tavaly első ízben meghirdetett futástechnikai kurzus tapasztalata szerint az alaptárgyak oktatása nélkülözhetetlen ahhoz, hogy az üzemmérnök szakterületének problémáit érdemileg felismerje, a technikai színvonalat előbbre lendítse. A speciális futástechnikai ismeretek oktatását alapképzettség szerint megosztott képzés előzi meg: *a gépészeknek a pályával, a pályával foglalkozóknak pedig gépészeti alapismereteket kell elsajátítani.*

A győri főiskola tanulmányi osztálya *december 15-ig* fogad el jelentkezéseket.

Válságban a futball

Mindent elölről kezdeni

A magyar labdarúgás példátlanul sanyarú helyzetében egyre kevesebb szó esik a második vonalról, a kétcsoportos NB II-ről. Pedig az alacsonyabb osztályú egyesületek szerepe, egy jól működő futballtársadalomban legalábbis nem csekély: Franciaországban, az NSZK-ban például ezek a klubok adnak játéklehetőséget az élvonalra még nem érett, de igen tehetséges fiataloknak. Hogy nálunk miként látja el ezt a feladatát az NB II? Nos, többek között erről is beszélgettünk Stiegler Károllyal, a másodosztályú liga és a Szolnoki MÁV MTE elnökével, az MLSZ közelmúltban megválasztott elnökségének a tagjával.

— Talán azzal kezdeném: sajnos az idei nemzetközi kupaszereplés nyomán a hazai futtball újra veszített értékéből. Az elnökségnek a legsürgősebben meg kell gátolnia a további süllyedést. Fel kell mérni a társadalmi és gazdasági lehetőségeket, és mindent elölről kell kezdeni.

— Szolnokon is érzik a sportág válságát?

— *Igen, a Szolnoki MÁV MTE sincs kivételes helyzetben. Az idei helyezésünket elfogadhatatlannak tartjuk, évek óta a legkedvezőtlenebb helyre estünk vissza.* Nemrégiben a játékosok részvételével tartottunk elnökségi ülést, amelyen több égető gondot megvitattunk. Ilyen a futballisták alapbére, nálunk ez a létminimumot sem éri el, s amennyiben nem jönnek az eredmények, a pénz a kasszában marad.

— A fenntartási költségek nem okoznak problémát?

— Dehogynem. Eddig sem dúskáltunk a javakban, most viszont már a alapvető feltételek is hiányoznak. Igazság szerint mind a 32 NB II-es csapat ugyanazokkal a gondokkal küszködik. Ezen a helyzeten csak a központi sporthivatal, az OSH segítségével lehet változtatni, ezért a legutóbbi ligaülésen egy határozatot fogadtunk el. *Ebben kértük a sporthivatalt, szüntesse meg azt a korábbi intézkedést, miszerint mind a mai napig csak különböző címeken lehet az egyesületeken belül pénzeket elosztani.* Ez azt eredményezi, hogy a forint még a sporton belül sem konvertibilis!

— Mi volt az eredeti értelme ennek a rendeletnek?

— Bizonyára a viszonyokat szerették volna tisztázni a sportéletben, és ezen belül a labdarúgásban. Ma viszont már mások a körülmények, milliós adományokat régóta nem kapnak a klubok. A jelenlegi helyzetet inkább az jellemzi, hogy az egyesületek egyszerűen képtelenek rendezni egymás közötti tartozásaikat, pontosan a fizetésképtelenség miatt.

— Véleménye szerint a másodosztályú játékos profi vagy amatőr?

— Ezt a kérdést még nem sikerült megnyugtatóan tisztázni. A szabályok értelmében egy klubnál 12 főfoglalkozású futballista lehet, a többieknek dolgoznia kell. *Igen, csakhogy ezt a rendelkezést igen nehéz betartatni,* mivel az egyesület különböző címeken, például pályamunkásként is alkalmazhatja a játékost. Szerintem ez egy tarthatatlan állapot, és ezen mielőbb a mai kor szellemének megfelelően változtatni kell. Nem értem, miért nem foglalkoztathat minden csapat annyi labdarúgót, amennyit elbír?

— Az MLSZ-nek két, máig is vitatott döntése volt másfél évvel ezelőtt. Az egyikről az imént beszéltünk. A másik pedig a kétcsoportos NB II létrehozása volt . . .

— Igen, ezt a határozatot is nagy ellenállás előzte meg. Az eltelt időszak mégis azt bizonyítja, hogy talán mégsem volt helytelen ez a döntés. Ezzel ugyanis sok olyan csapat is helyet és lehetőséget kapott, amelyek nemigen érték volna el a második vonalat. Többen éltek az alkalommal, és felzárkóztak a mezőny élcsoportjához.

— Mit tervez az NB II-es liga a közeljövőre?

— *Az egyik legfontosabb, hogy rövidesen létrehozzuk az egységes ligaválogatottat, amely az egész másodosztályt képviseli idehaza és külföldön egyaránt.* Szeretnénk minél hasznosabb nemzetközi kapcsolatokat kiépíteni, és a jövőben remélem, hogy legjobbjaink több mérkőzést játszanak külföldön is.

— Végezetül az MLSZ-elnökséggel kapcsolatban szeretnék kérdezni valamit: véleménye szerint mennyiben változott meg a testület működése azóta, hogy *dr. Laczkó Mihály* került az élére?

— A demokrartikus vezetést tűztük ki célul, *nem hajbókolásra van szükségünk,* hanem olyan szakemberekre, akik önálló véleményükkel segítik a munkát. Remélem, megszolgáljuk a futballtársadalom bizalmát — mondta befejezésül *dr. Stiegler Károly.*

Papp István

Tömegsportnap

Záhonyban figyelemre méltó hagyományai vannak a tömegsportmozgalomnak. Szerencsére ehhez a feltételek is adottak immár: a megyében, de talán az egész Tiszántúlon párját ritkítja az a sport- és szabadidős komplexum, amely az átrakókörzet vasutasainak áll a rendelkezésére.

A Záhonyi Vasutas SC sporttelepén ugyanis három labdarúgópálya, kézi-, röplabda- és teniszpályák, fedett tekecsarnok, atlétikai versenyhelyek, futódomb, kondicionálóterem, szauna, birkózóterem, valamint asztalitenisz csarnok található. *A klubházban korszerű öltözők, szertárak is vannak, a szomszédságban pedig a nyugdíjasok klubja működik, illetve a nemrégiben átadott fedett uszoda.*

A közelmúltban rendezték meg a *„Szívügyem az egészségem”* jelmondatú akciónapot, amelyen sok száz vasutas vett részt családtagokkal együtt. A rendezvény fő eseménye a *„Mozdulj Záhony”* mottójú futóverseny volt, amelyre közel ezren neveztek. Ugyanekkor a fedett uszodában az „Ússzon az egészségéért” című vetélkedő zajlott.

A nagyszabású rendezvény szervezésében az ifjúsági szervezetek, az iskolák, és a sportklub aktivistái mellett az ifjú város intézményei, vállalati társadalmi munkásai is részt vállaltak.

(orosz)

Katasztrófaelhárítás

A Hatvan MÁV-csomóponthoz tartozó szolgálati főnökség területén a közelmúltban vegyi katasztrófaelhárítási polgári védelmi gyakorlatot tartottak. Ezen részt vettek a Hatvan-Salgótarján, a Hatvan-Füzesabony pályafenntartási főnökség, a villamosfőnökség, és a szertárfőnökség beosztott polgári védelmi egységei.

A feltételezett közlekedési balesetet, és az azt követő vegyi katasztrófát, a műszakilag és biztonságtechnikailag gyengébben felszerelt rendezőpályaudvar területén imitálták.

A gyakorlaton mintegy hetvenötezer forint népgazdasági lag hasznos munkát is elvégeztek a vasutasok.

(Szűcs)

Újjáalakult az MRSZ

A társadalomban, a gazdaságban végbement változások, megújulási törekvések a légi sportok híveit is hamar magukkal ragadták. Az MHSZ-en keresztül kapott állami támogatás folyamatos csökkenése, az önálló gazdálkodás, pénzszerzés előtérbe kerülése egyre jobban megkövetelte, hogy a repülő- és ejtőernyős klubok, szakosztályok „saját lábukra állva” küzdjenek a fennmaradásukért.

Ezzel párhuzamosan nőtt az igény egy alulról demokratikusan választott elnökséggel, függetlenített főtitkárral rendelkező új Magyar Repülő Szövetség létrehozására, amely — a korábban felülről kinevezett elnökséggel szemben — igazi partnere lehetne a honvédelmi szövetségnek, s eredményesebben képviselhetné a légi sportok szakágainak érdekeit.

E törekvések valóra váltását tette lehetővé az MNK Elnöki Tanácsának az a rendelete, amely előírta az összes szakszövetség demokratikus megújulását. Több hónapos előkészületek után így került sor november 11-én a Magyar Repülő Szövetség újjáalakuló közgyűlésére, amelyen mintegy kétszáz küldött képviselte a repülő és ejtőernyős szakágak kollektíváit.

A Csepeli Munkásotthon tágas színháztermét szinte zsúfolásig megtöltötték a küldöttek és a meghívott vendégek — akik közt jelen volt *Kéri György* vezérőrnagy, a Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkára és *dr. Domonkos Anna,* az Állami Sporthivatal elnökhelyettese —, valamint az ország különböző tájairól érkezett több száz érdeklődő.

Rónai Rudolf, az MRSZ elnökének megnyitója után *Szepesi József* ezredes, a szövetség főtitkára, a FAI alelnöke beszámolójában méltatta a sportrepülésnek azt a közel négy évtizedét, amely 1951-ben, az MRSZ OMRE-ből történő megalakulása óta eltelt. Egyben felhívta a figyelmet arra az óriási különbségre, hogy akkor az új légierő alapjainak lerakása volt napirenden, s az volt a jelszó: *„Fiatalok, hódítsátok meg a levegőt!”*

Ma egészen más idők járnak . . . S még egy fontos évszám: 1955-ben az MDP központi vezetőségének határozata nyomán egyesült az MRSZ és az MHSZ, s attól kezdve az elnökség tagjai kinevezéssel jutottak funkcióba. Ami azért nem tagadtathatja, hogy közülük számosan végeztek nagy munkát a sportrepülésért.

A hozzászólások, majd az MRSZ alapszabály-tervezetének vitája során nem volt hiány a (ma még merésznek tűnő) tervek megfogalmazásában és az éles kritikák felsorolásában. *Végül azonban a higgadtabb, a jelenlegi körülményeket reálisan mérlegelő álláspontok kapták a többséget.*

Ugyancsak heves és hosszan tartó vitában döntöttek a tisztségviselők jelöléséről. S itt meg kell említenem, hogy a „vasutas ” repülőket valamennyi tisztségre számításba vették, s közülük *Varga Zsigmondnak* (fiatal kora ellenére) nagy esélyei voltak a főtitkári posztra, amelyet a vártnál szorosabb szavazataránnyal nyert meg vele szemben a nagy tekintélynek és népszerűségnek örvendő *dr. Hegedűs Dezső* (MMRK).

A kora hajnalig tartó (több fordulót igénylő) titkos szavazás végén *Lánc Tibor* (Malév) lett az MRSZ elnöke. Az elnökség tagjai közé választották a MÁV-os *Szunyogh Károlyt, Kilián István* pedig a számvizsgáló bizottságnak lett a tagja.

Bár a résztvevők véleménye egy-egy kérdésben gyakran ütközött, abban valmennyien egyet értettek: az önállósodásra törekvő társadalmi szervezet vezetésének nagyon nehéz dolga lesz.

Büki Péter

A népszavazás eldöntötte: nem lesz munkásőrség. De a mellette voksolók az amerikai Nemzeti Gárda példájára hivatkoznak és igazuk van! Kell a Népi Milícia! De csak akkor, ha egyenruhájuk olyan lesz, mint a dél-amerikai amazonok harci viselete.

(Fotó: Demeter)

Magyar siker Rigában

A Ceglédi VSE sportolóinak nemzetközi eredményességét az elmúlt évben az asztaliteniszezők, súlyemelők és birkózók jelentették. A legutóbbi siker egy negyedik sportág, a sportakrobaták nevéhez fűződik.

A Rigában rendezett sportakrobatikai Világ Kupán — amely egyben Európa-bajnoki megmérettetést is jelentett — *kiválóan szerepeltek a CVSE sportolói.* A *Tóth Ferenc, Stadler Zsolt, Kiss Tamás* és *Czigony Béla* négyes a Világkupa és Európa-bajnoki ezüstérmet nyert a dinamikus gyakorlatok kategóriájában.

Az Európa-bajnoki értékelésben a statikus versenyszámban és az összetett értékelésben még további két bronzérem jutott a ceglédieknek. A *Tóth—Czigony* férfi páros EB. 4. helyezéssel tért haza Rigából. *Váradi László* edző tanítványai közül többen a decemberi — Lengyelországban megrendezendő — ifjúsági világbajnokságon vesznek részt.

HÍREK

— **Vándorserleg.** A bánrévei Vöröskereszt alapszervezete a jó munka elismeréseként vándorserleget kapott. A közel kétszáz tagot számláló alapszerv november 14-i gyűlésén Duzsik Éva, az ózdi városi Vöröskereszt titkára adta át a serleget, többen dicsérő oklevelet és ajándékot kaptak.

— **Zászló.** A békéscsabai körzeti üzemfőnökség gazdasági részlegének vasutasai a közelmúltban zászlót ajándékoztak a Kemény Gábor Műszaki Szakközépiskola vasútüzemi ágazatának. Az átadó ünnepségen a diákokat patronáló és oktató dolgozók nevében beszéd hangzott el, amelyben kérték a tanulókat, hogy fogadják tisztelettel és őrizzék becsülettel a zászlót, amely a vasúthoz való tartozást jelképezi.

— **Segélyezés.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban 25 nagycsaládos dolgozót részesített összesen 37 ezer forint segélyben. A közelgő karácsonyi ünnepek előtt újabb rászoruló dolgozókat kívánnak segéllyel támogatni.

— **Kiállítás.** A középkori magyarországi várakat megjelenítő látványos grafikák reprodukcióiból rendeztek kiállítást a záhonyi üzemigazgatóság oktatási központjában. A tárlatot december közepéig tekinthetik meg az érdeklődők.

— **Felhívás.** November 15-én elveszett egy háromszög alakú, „Vasutasok Szakszervezete, Önálló Nyugdíjas Alapszervezet Záhony I.” feliratú bélyegző. A bélyegző nem érvényes.

— **Szilveszter Velencében.** Magyaroknak kedvezmény: „Ai Bari”, S. Croce 1222, vasúthoz közel. Magyarul telefonálhat este 10 és reggel 10 óra között: 00-39-41-5242192.

A szerkesztőség fenntartja a jogot, hogy a beküldött kéziratokat rövidítve közölje. Kéziratot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. A lapunkban megjelent írások nem feltétlenül a szerkesztőség álláspontját tükrözik.

Lakáscsere

Elcserélném soroksári 2 szoba komfortos MÁV-szolgálati lakásomat egy, vagy másfél szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: a 26-67 üzemi telefonszámon. Módné.

Eladó Üllő, Vasvári Pál u. 7/A. 300 négyszögöles telken 3 szobás azonnal beköltözhető családi ház, reális áron. Érdeklődni lehet: Zámbori József 28-77 üzemi telefonszámon.

Eladó Badacsonyőrsön 900 négyszögöles meggyes, zárható gyümölcstárolóval, 360 000 forintért, megosztva is. Ugyanott félházrész két külön bejáratú szobával, pincével, terasszal, szőlő gyümölcsfákkal, félkúttal 250 000 forintért. Érdeklődni lehet: Reményi Antal 1223 Bp., Jókai u. 19.

Elcserélném 50 négyzetméteres, kertes, komáromi, komfortos szolgálati lakásomat nagyobbra, Budapesten vagy Sopronban, megegyezés szerint. Érdeklődni lehet: 01/32-64 üzemi telefonszámon Szolnokiné, vagy 135-4656 városi telefonszámon.

Eladó Budapest XVII. kerületi egy plusz kétszobás öröklakás, másfél szobás tanácsi lakást beszámítok. Érdeklődni lehet: Miskolcziné, 121-7275 városi telefonszámon 8—15 óráig.

Elcserélném MÁV dolgozóval Rákospalota MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres 4 szobás, 2 kis konyhás, fürdőszobás, külön WC-s, gázfűtéses, felújított lakásomat két kisebb, egy egyszobás összkomfortos és egy kétszobás összkomfortos, vagy egy és két félszobás MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet: Vermes István, Bp. XV., Lenin út 11. IV. lépcsőház 6., vagy Szeremeta Károlyné reggel 7—14 óráig a 18-54 üzemi telefonszámon.

Elcserélném zuglói 49 négyzetméteres negyedik emeleti összkomfortos lakásomat (lift nincs) 3 szobás lakásra. Érdeklődni lehet: 122-1241 városi, vagy 35-96-os üzemi telefonszámon 14—17 óráig.

Elcserélném Budapest VIII. ker., Kerepesi úti 93 négyzetméteres, két és félszobás, összkomfortos, felújított MÁV-bérlakásomat, 30-40 négyzetméteres egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapesten. Érdeklődni lehet hétköznap 10—12 óra között a 141-4431-es telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai zöldövezeti 47 négyzetméteres, felújított, kertes, komfortos MÁV-bérlakásomat, kisebb összkomfortos pesti tanácsi egy vagy egy és félszobás lakásra. Érdeklődni lehet: a 01/40-21 üzemi telefonszámon.

Elcserélném VII. ker. Hernád utcai, 35 négyzetméteres, komfortos tanácsi lakásomat, gázfűtéses egy és fél, kétszobás MÁV-bérlakásra, vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 19-40 üzemi vagy 133-1734 városi telefonszámon.

Elcserélném Budapest Kerespesi úti, 80 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat hasonló nagyobbra. Érdeklődni lehet: 133-2754 városi telefonszámon.

Elcserélném rákospalotai II. emeleti 2 szoba plusz 2 félszobás, telefonos MÁV-bérlakást kisebb családi házra. Érdeklődni lehet: este 20 óra után a 184-3039 városi telefonszámon

Elcserélném vasutassal Záhony központjában lévő 2 szobás, összkomfortos, II. emeleti erkélyes MÁV-lakásomat debreceni vagy nyíregyházi hasonlóra vagy nagyobbra. Érdeklődni lehet: Debrecen, Szabadság u. 73. fsz. 4.. vagy hétköznap 8—15 óráig a 14-04 üzemi telefonszámon.

Elcserélném MÁV-dolgozóval balatoni kertes. 2 szobás szolgálati lakásom budapesti tanácsi lakásra. Érdeklődni egész nap a 149-9702 városi telefonszámon.

Elcserélném 66 négyzetméteres gázfűtéses. komfortos tanácsi lakásom egy egy és félszobás, és egy egyszobás komfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 44-42 üzemi, vagy 153-4155/108 városi telefonszámon 7—15 óráig.

Elcserélnénk egy 52 négyzetméteres, két szoba komfortos MÁV-bérlakást és egy 84 négyzetméteres két szoba plusz hall, telefonos, komfortos, tanácsi bérlakást legalább 3 plusz félszobás, lehetőleg telefonos lakásra (bármilyen megoldás érdekel) értékkülönbözettel. Érdeklődni: egész nap 142-0380 telefonszámon.

Elcserélném Nagymaroson lévő 75 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti lakásra Érdeklődni 112-0470/183 városi telefonszámon.

Elcserélném vasutassal Rákospalotán lévő MÁV-lakótelepi 100 négyzetméteres, 3 szobás. összkomfortos, telefonos, pincével, kertrésszel rendelkező lakásomat, kisebb saját tulajdonú, szabad rendelkezésű tehermentes, vagy kisebb méretű MÁV-bérlakásra. értékkülönbözettel. Érdeklődni lehet: este 18—20 óra között a 184-3216 telefonszámon.

Elcserélném Gyáli úti, 3 szobás, gázfűtéses, telefonos, félemeleti MÁV-bérlakásomat hasonló 1 szobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Négy-öt tagú családnak kényelmes. Más megoldás is érdekel. Érdeklődni lehet 127-3963, vagy 164-2536 városi telefonszámon.

Elcserélnénk 1 szoba komfortos, erkélyes tanácsi lakásomat az (Árpád Gimnázium mellett) 1 plusz félszobás, vagy nagyobb MÁV bérlakásra. Érdeklődni lehet: a 122-0660/664 telefonszámon.

Elcserélnénk rákospalotai, 64 négyzetméteres 1+2 félszobás (gardrob. kamra) MÁV-bérlakást két kisebb különálló lakásra. (Minden megoldás érdekel). Érdeklődni lehet: 9—16 óráig a 34-87 üzemi telefonszámon.

Elcserélném XIX. ker. Wekerle-telepi 50 négyzetméteres 2 szobás. telefonos, kertes tanácsi lakásomat (tetőtér beépíthető) XV. kerületi Rákos úti 1 vagy 1,5 szobás lakásra I. vagy II emeletire. Érdeklődni lehet: a 142-8545 városi, vagy a 36-12 üzemi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Felelős szerkesztő: Kaszala Sándor
Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1064 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 122-4810
Levélcím: 1064 Bp. Pf. 32.
Felelős kiadó: Kiss Jenő vezérigazgató
Előfizetési díj egy évre: 51 forint
Egyszámlaszám: MNB — 215—96 430
89—2342. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460-6000
1 2 4 8 16 * * *